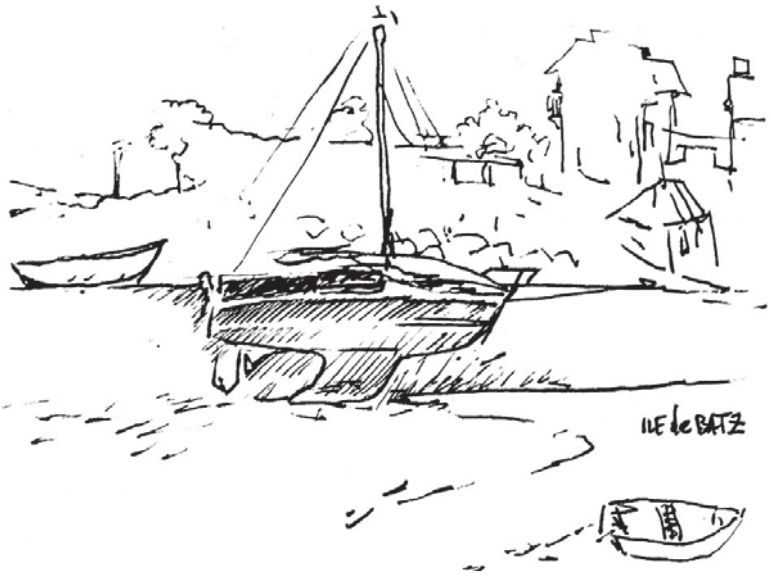

Trip to
Iceland
Mathieu Morverand

à Pierre, mon ami



SOMMAIRE

1 **= Avant le départ - jusqu'au 31 Août**
2 **= du Belon à Ilfracombe - du 31/08 au 6/09 - 298 milles**
- *le Belon > les Scilly - du 31 au 03/09 - 182 milles*
- *les Scilly > Ilfracombe - du 04 au 06/09 - 116 milles*

3 **= Ilfracombe - du 6 au 24 Septembre**
4 **= d'Ilfracombe à Liverpool - du 24 au 28/09 - 226 milles**
- *Ilfracombe > Ferry-Side - 24/09 - 33 milles*
- *Ferry-Side > Milford Haven - 25/09 - 36 milles*
- *Milford-Haven > Caernarfon - 26 et 27/09 - 101 milles*
- *Caernarfon > Liverpool - 28/09 - 56 milles*

5 **= Liverpool - du 28 Septembre au 2 Octobre**
6 **= de Liverpool à Immingham - du 2 au 25 Octobre - 332 kms**
- *Mar. 02/10 : Liverpool > Maghull : 19,5 kms*
- *Mer. 03/10 : Maghull > Crooke Bridge : 31 kms*
- *Jeu. 04/10 : Crooke Bridge > Wigan : 8 kms*
- *Ven. 05/10 : Wigan > Wheelton : 18 kms*
- *Sam. 06/10 : Wheelton > Blackburn : 13 kms*
- *Dim. 07/10 : Blackburn : Repos*
- *Lun. 08/10 : Blackburn > Brierfield : 34 kms*
- *Mar. 09/10 : Brierfield > Greenberfield : 15 kms*
- *Mer. 10/10 : Greenberfield > Skipton : 19 kms*
- *Jeu. 11/10 : Skipton : Repos*
- *Ven. 12/10 : Skipton > Bingley : 22 kms*
- *Sam. 13/10 : Bingley > Apperley-Bridge : 13 kms*
- *Dim. 14/10 : Apperley Bridge > Leeds : 14 kms*
- *Lun. 15/10 : Leeds > Fishpond Lock : 7 kms*
- *Mar. 16/10 : Fishpond Lock > Ferry-Bridge : 27 kms*
- *Mer. 17/10 : Ferry-Bridge : 1er jour d'escale*
- *Jeu. 18/10 : Ferry-Bridge : 2ème jour d'escale*
- *Ven. 19/10 : Ferry-Bridge > Goole : 27 kms*
- *Sam. 20/10 : Goole : Escale*
- *Dim. 21/10 : Goole > Hull : 42 kms ou 23 milles*
- *Lun.22-Mar.23-Mer.24/10 : Hull : Escale*

7 **= Immingham - 25 Octobre (Hull <> Hull)**
8 **= Hull - du 26 Octobre au 18 Novembre**
9 **= de Hull à Reykjavik - du 18 au 21/11 - 1O24 milles**
10 **= Reykjavik - A partir du 22 Novembre**
11 = le retour en 1995

Préambule

Ce matin-là sur cette plage face à l'horizon lointain, mes pensées étaient vagabondes, je m'interrogeais sur le sens de tous ces milles parcourus, à la voile ou à la pagaie. La concrétisation de ces projets[1] m'avait apporté une grande satisfaction personnelle et l'expérience de la conception à la mise en œuvre de ces entreprises fut en de nombreux points très formative sur le plan professionnel. Pour autant, bien que transposable à de nombreux secteurs, ces compétences acquises pouvaient-elles bénéficier dans notre pays d'une reconnaissance ?

La réponse était non. En France, seule la voie traditionnelle de la formation universitaire était admise pour valider des compétences, comme si toute expérience en dehors de ce schéma ne valait rien, même si cela était directement intégré au secteur professionnel. A la différence d'autres endroits dans le monde, la voie de la formation professionnelle était même marginalisée, voire reléguée au rang de parcours de formation de deuxième choix.

Il était bien évoqué ici et là des pistes de réflexion pour envisager la validation d'acquis professionnels mais rien de vraiment concret. Le pilotage de cette réflexion fut par ailleurs confié de manière opportune à des groupements ou à des commissions couteuses et improductives comme il en existait déjà trop et dont les membres n'avaient aucun intérêt à voire se développer des modes de pensée différents de ceux qui les aveint propulsés dans leur situation sociale privilégiée.

Ce paradigme bien français annihilant toute initiative personnelle résulte de notre culture à la française qui se borne en dépit du bon sens à privilégier l'âge et le diplôme plutôt que la volonté et l'expérience.

Nombre d'autre nations, moins patriarcales, ont choisi un tout autre mode de pensée et ont même développé un sens aigu de l'initiative et de l'esprit d'entreprise, permettant l'émergence

[1] TransManche 89 notamment

de grandes réussites professionnelles dont nous consommons, nous aussi en France, les produits qui en résultent. Pire, bien des exemples nous révèlent la fuite de notre matière grise excédée par ces carcans franco-français qui n'ont aucune répartie concrète à opposer au développement de ces système novateurs sinon un conservatisme auto suffisant.

Dans ma situation, ce constat était de nature à me laisser perplexe. Avais-je ici dans ce pays un avenir ?

Le total manque de reconnaissance malgré tout le chemin parcouru constituait une réalité que je supportais de moins en moins. Depuis plusieurs mois, mon regard portait vers d'autres d'horizons. L'expérience anglo-saxone m'attirait, mais on m'opposait alors l'argument d'un modèle social délabré. Mais le nôtre était-il vraiment l'eldorado auquel on voulait nous faire croire ? Je n'en étais vraiment pas convaincu.

Et puis, d'autres pays ont commencé à attirer mon attention. L'Islande fit rapidement partie de ceux-là.

Par ses paysages d'abord, mais aussi ensuite par son modèle économique et social. Petite île perdue au milieu de l'Atlantique nord entre Etats Unis et Scandinavie, ce pays jouissait une histoire parmi les plus anciennes d'Europe. Les Vikings y avaient laissé leurs empreintes mais les sagas enrichissaient bien plus encore ce passé riche de nombreux rebondissements parfois influés par la nature elle-même, sauvage et particulièrement active sur ce bout de terre éruptif directement né de l'activité tectonique de la planète.

Son rayonnement, et son modèle économique plaçait sans équivoque cette nation parmi les modèles les plus novateurs en Europe. De mon jeune âge, je ne voyais pas tout, la vérité pouvait s'insinuer dans les détails, mais peu m'importait, j'étais prêt à tout pourvu que je puisse trouver une société différente du conservatisme français.

Dès lors, l'idée de rejoindre ce pays devint en plus forte et je m'affairais à compiler le plus d'informations possibles pour étayer ma connaissance de ce pays et des possibilités d'installation que pouvais y entrevoir.

Un autre aspect de ma vie de l'époque m'encourageait vivement à choisir cette voie du départ : ma relation paternelle, exécrable et jalonnée de souvenirs douloureux.

Mon père, entrepreneur, avait beaucoup travaillé dans sa vie, mais les difficultés, nombreuses, auxquelles il avait été confronté dans ce pays peu enclin à soutenir justement les entrepreneurs, l'avait considérablement endurci. Il reportait souvent sa colère sur sa famille, sur ma mère d'abord, au courage extraordinaire pour résister à ces assauts répétés, puis sur mon frère et moi-même, qui durent subir des accès de violence du type de ceux qui marquent à jamais.

Tout cela était aggravé par l'alcool et les cigarettes consommés à outrances dans des milieux souvent confinés où nous subissions nous-mêmes ces volutes empoisonnées.

Nous avions bien tenté mon frère et moi de trouver une solution à cette situation, notamment en essayant de convaincre ma mère du bien fondé d'une distanciation, au moins provisoire, le temps de la réflexion, mais rien n'y fit. Même les appels à l'aide auprès de notre famille maternelle n'eurent aucun effet.

Mes souvenirs de jeunesse comptent bien malgré tout quelques moments heureux, tel ce tout de la Bretagne en 1985 à bord de notre voilier, mais ces moments étaient très rares, comme de courtes éclaircies dans un océan de grisaille et de nicotine nauséabonde.

Mon départ, dès 14 ans, du foyer familial, pour intégrer une section sports études éloignée géographiquement fut à cet égard très salvateur pour mon bien-être moral et physique. Mais en même temps, je devenais de plus en plus distant, et de fait, critique à l'égard de l'attitude de mon père.

Pire, au lieu de m'aider à développer mes projets, il s'évertua à en rabaisser le sens en usant un ton narcissique comme si, à sa différence selon lui, j'étais incapable de mener un projet à terme. Je pensais naïvement que ma réussite lui ferait changer d'avis mais au contraire, cela renforça son aigreur et sa détermination à me porter préjudice, notamment auprès de mes partenaires. Je n'eus pas d'autre choix que de partir.

Trip to Iceland

les prémices du départ

Depuis de longs mois, j'attendais ce départ avec impatience. Sa date précise, fixée au départ au 25 août 1990, jour du 17ème anniversaire de mon frère Jérôme, avait d'abord été avancée pour finalement être repoussée au 30 août au soir.

A cette époque, l'atmosphère familiale était très tendue. Je n'entretenais de relations avec mon père, mais aussi avec ma mère qui le soutenait, que par le biais de querelles incessantes. Nous ne nous accordions sur aucun point. Mon père ne croyait pas en mes projets malgré ce que j'avais pu démontrer et ma mère acquiesçait docilement comme si elle ne voulait surtout pas aller à son encontre par crainte de sa réaction.

L'ambiance était parfois si exécrable que j'en arrivais à me demander si mes parents ne souhaitaient pas tout simplement que je m'en aille. Nous ne pouvions plus continuer ainsi, il fallait que l'un d'entre nous cède avant que des paroles trop graves pour être excusables ne s'échappent de notre colère.

Cette situation fut sans doute à l'origine de ma dévorante envie de prendre le large. Je ressentais de plus en plus un besoin viscéral de lever les voiles définitivement. Je n'avais plus aucune affinité ni avec mes parents, ni avec mon pays.

Sans cette relation familiale délétère, je pense que je serais quand même parti. Mais je l'aurai alors fait avec le consentement de mes parents et pourquoi pas même avec leur aide pour la préparation du départ. Dans l'état de nos relations de l'époque, il n'était même pas pensable que je leur en parle. J'étais persuadé qu'ils s'emploieraient à tout faire pour m'empêcher de parti. Je me préparais donc à lever l'ancre par le moyen d'une fugue améliorée.

. . .

Au-delà de ces problèmes relationnels, il y avait aussi un souci matériel ; Celui de trouver assez d'argent pour acheter toutes les cartes marines et documents nautiques nécessaires pour parcourir le trajet maritime que nous avions établi.

Le coût total de ces documents s'élevait à 2 500 francs et mon compte bancaire affichait un solde créditeur de quelques dizaines de francs à peine. J'avais bien contacté les quelques institutions qui m'avaient aidé pour la Trans-Manche 89[2], mais je n'avais aucun dossier à fournir pour présenter mon projet de voyage et ma demande était bien trop tardive.

Au 20 août, la somme nécessaire n'était toujours pas réunie. Le plus « fortuné » d'entre nous était Manu avec quelques 3000 francs, mais il souhaitait les conserver en cas de besoin au cours du voyage. Il n'avait pas tout à fait tort mais cela ne résolvait pas notre problématique.

Finalement, ce fut Cécile qui eut l'idée de vendre quelques-uns de mes kayaks. Avec sa force de conviction bien méridionale et son entêtement breton, elle parvint à en vendre trois pour un prix de 2 000 francs alors que j'aurais eu honte de vendre le tout pour plus de 500 francs. A chacun sa spécialité.

A cela venait s'ajouter la vente d'un bijou anonyme trouvé sur le parvis de la Défense quelques semaines auparavant. La somme était donc réunie et nous pouvions nous rendre à Brest avec notre ami Jean pour aller acheter ces cartes. Une grande librairie de la rue de Siam annonçait avec fierté dans sa vitrine qu'elle avait en stock toute la collection des cartes de la Marine Nationale, mais lorsque nous lui présentions notre liste de références, elle n'en possédait en fait qu'un quart, et pas le plus important. Il fallait revenir un autre jour ou bien payer le double du prix si nous tenions vraiment à les obtenir le jour même.

[2] Traversée de la Manche en kayak triplaces réalisée le 30 juillet 1989 avec le soutien de partenaires : http://ilua.free.fr/sdn/kmer/expe/tm89/index.htm

Le départ était imminent et un autre voyage à Brest devenait maintenant difficile. Toutefois, avec de telles conditions, aussi peu arrangeantes, nous n'avions pas d'autre choix que de revenir le lendemain.

. . .

Au soir venu, de retour dans le Belon, nous commencions le chargement du bateau. Bien vite, en voyant les choses s'accumuler sur le quai, il nous fallut admettre que la quantité d'objets inutiles était bien trop importante. Cécile n'avait oublié aucun de ses souvenirs d'enfance, Manu toute sa panoplie de survie et quant à moi, l'ensemble des documents nécessaires pour convaincre mes futurs interlocuteurs islandais.

Heureusement, notre petit bateau avait beaucoup plus d'espace intérieur qu'on ne pouvait le penser. Les affaires de chacun chargées, il restait encore largement assez de place pour la nourriture et les documents nautiques.

Cécile avait la main experte pour organiser le rangement de la manière la plus judicieuse possible. Manu, quant à lui, était parti cueillir pas moins de 100 kg de patates chez les voisins agriculteurs des parents d'Aurore. La mère d'Aurore justement s'arrangea quant à elle pour nous procurer 45 boites de conserves de légumes et de poissons qu'elle récupéra dans l'usine où elle avait travaillé quelques mois plus tôt à Pont-Aven. Avec tout ça, un peu de gaz et du sel, nous pouvions tenir un bon bout de temps en mer.

Ainsi, en cette fin d'après-midi du 30 Août, nous étions plus que jamais décidés à mener notre projet à son terme. Cependant, tellement motivés par la perspective de la réussite, notre optimisme occultait notre discernement et notre faculté à anticiper les risques pourtant nombreux d'un tel voyage. Cette préparation à la hâte, à l'abri des regards, démontrait combien l'impatience nous brûlait les yeux.

Pressés par notre détermination, il n'y eut pas de cérémonie, ni même de réunions d'amis pour fêter notre départ. D'ailleurs, nous aurions été peu nombreux car la plupart de ceux qui voulaient bien nous écouter avaient du mal à croire en notre projet et restaient dubitatifs sur nos chances de réussite : notre voyage était peut-être fabuleux, mais utopique et impossible à réaliser, un délire de doux rêveurs un peu naïfs.

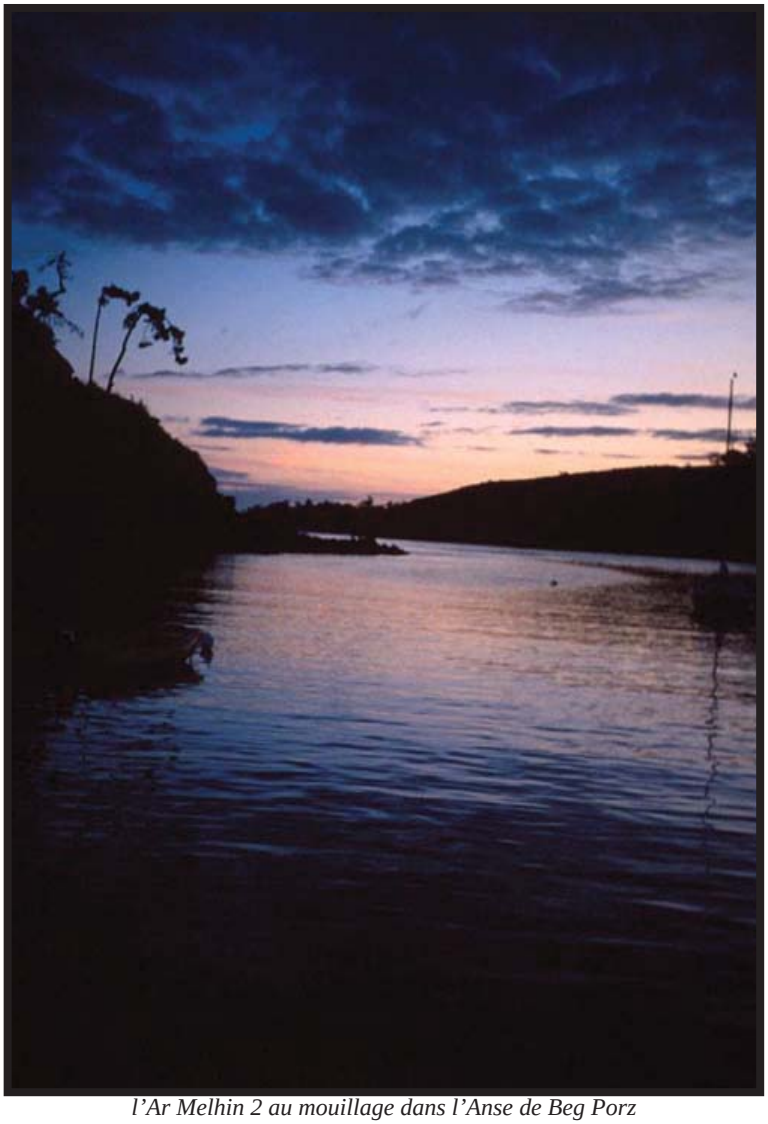
. . .

Exceptionnellement, Aurore, l'amie de Manu, était montée à bord. Elle devait nous quitter à Brest pour ensuite regagner Moëlan en auto-stop. Cette initiation au voyage était sans doute pour elle une façon d'immortaliser dans son esprit ce qu'allait vivre sans elle Manu.

Mais ce jour-là, la mer était forte et la barre du Belon bien formée. Après avoir parcouru quelques centaines de mètres, le temps de perdre le capot du moteur au franchissement d'une vague cassante et de risquer d'endommager le kayak triplaces que nous avions pris en remorque, nous rebroussions chemin, préférant nous accorder quelques heures de plus pour peaufiner notre chargement et éviter ainsi de perdre quoi que ce soit en cours de route.

Un mouillage était libre dans l'anse du Gorgen, nous nous y amarrions. Dans le carré, chacun se regardait les yeux dans les yeux. Que signifiait ce départ avorté ? Était-ce là un mauvais signe ? Nous étions trop optimistes pour le penser.

La soirée fut quelque peu entachée par cette anecdote dont nous nous serions bien passées. Le lendemain, la sagesse avait gagné nos esprits, nous décidions de ne plus prendre de kayaks en remorque et de laisser le kayak tri places au centre de Beg-Porz. Michel Rose, son directeur, accepta sans demander davantage de renseignements sur le voyage auquel que nous préparions. Cette nouvelle configuration apparaissait comme un gage de sécurité et de réussite.



l'Ar Melhin 2 au mouillage dans l'Anse de Beg Porz

La nuit au mouillage fut propice aux rêves les plus fous ; Les mystères de l'Islande, de ses paysages d'un autre monde ... Toutes ces images s'accordaient avec mes sentiments passionnels que la flûte du bord développait au gré d'une mélodie harmonieuse.

. . .

Au petit matin, le ciel était si beau qu'il appelait au voyage. Je ressentais ce spectacle comme les toutes premières images d'un voyage que l'inconnu me faisait pressentir merveilleux. Mes compagnons dormaient encore paisiblement.

Sans bruit, je quittais le bord pour rejoindre le rivage. A mi-chemin, je m'arrêtais de ramer pour me retourner en arrière et regarder l'Ar Melhin 2 comme un cocher son cheval avant une longue expédition.

Sur le rivage, je profitais de notre présence imprévue dans le Belon pour m'en aller récupérer la deuxième ancre du bateau que nous n'avions pas eu le temps de récupérer dans la vase de l'anse de Lanriot. La rosée matinale était dense et la couleur du ciel pastel. Il n'y avait pas de vent, pas de nuages, tout était calme et paisible.

A Lanriot, les pieds et les mains dans la vase, il n'y avait qu'une seule âme, celle d'un de ces infatigables pêcheurs de vers, qui tous les matins à marée base, défient les lois de la grasse matinée pour s'adonner à leur chasse favorite. D'un geste amical, je saluais ce courageux personnage avant de suivre le cordage de la bouée qui me conduisit directement vers cette ancre. J'avais retrouvé cette pièce capitale que nous avions failli abandonner à ces eaux saumâtres.

. . .

Soudain, en traversant la propriété de mes parents, j'entendis la voix de ma mère. Persuadé que toute la maison était encore endormie à cette heure matinale, je fus particulièrement embarrassé, l'ancre à la main.

Mais le scénario que nous avions monté pour notre départ semblait fonctionner à merveilles ; ma mère me recommandait la prudence pour notre voyage à l'île de Ré. Elle ne se doutait absolument pas que ce n'était là qu'une stratégie pour prendre le large au plus vite.

J'aurais pu m'en satisfaire mais l'inquiétude sincère dans la voix de ma mère me perturba. Il y avait bien longtemps que je n'avais plus perçu cette préoccupation, aveuglé par nos tensions. Etait-ce l'heure de la réconciliation entre nous ?

Cela figurait parmi mes souhaits les plus chers, mais c'était trop tard, le point de non-retour était franchi.

Et puis, si la mauvaise entente que j'avais entretenu avec mes parents avait bien souvent été une source de motivation pour activer la préparation de mon départ, ça n'en était plus ce matin-là la cause principale.

Ce voyage, au-delà d'une véritable quête vers mon idéal, m'avait trop fait réfléchir sur le monde et sur mon existence en son sein pour que je puisse maintenant y renoncer.

Ma détermination ne me laissait d'autres choix que de remettre à plus tard cette réconciliation.

Quant à ce scénario, certes il était cruel pour mes parents, mais il était la seule garantie d'un billet sans retour. Dans l'éventualité d'une situation difficile, je ne m'offrais de cette façon aucune possibilité de retour, seulement la réussite, ou bien le pire, que je préférais de toute manière à l'échec.

Saluant une dernière fois ma mère, aussi courtoisement qu'elle m'avait abordé, je repartais avec mon ancre et mon lourd secret vers mon destin, le cœur un peu triste mais l'esprit libre de m'en aller sur le souvenir d'un moment agréable avec mes parents. Cet échange fut le dernier que j'eus avec ma mère et j'étais alors totalement incapable de définir de quoi allaient être faites nos prochaines retrouvailles.

. . .

A mon arrivée sur le bateau, tout le monde était réveillé.

Ensemble, nous organisions le programme de la journée en fixant le départ en fin d'après-midi. Il valait mieux en effet prendre le chemin du large de nuit. Et puis, cela me laissait assez de temps pour faire un aller-retour à Brest dans la journée

afin de récupérer les cartes et documents nautiques, ce qui nous dispensait de nous y arrêter à la voile comme nous l'avions prévu initialement.

J'allais proposer cette idée à Jean. Plus qu'un excellent ami, Jean savait parfaitement où se situait notre besoin. Il accepta sans problème et nous rejoignit aussitôt, curieux de connaître la raison pour laquelle nous avions rebroussé chemin.

Il partageait à bord notre modeste déjeuner tandis que nous lui relations notre mésaventure de la veille.

Après quoi, je chargeais Manu, Cécile et Aurore de conduire le bateau jusqu'à Port-Manech afin d'écourter au maximum l'échéance de notre départ. Le déplacement à Brest avec Jean fut d'ailleurs très court, juste le temps de récupérer nos documents et de revenir à Port Manech.

Le bateau était déjà à quai, la grand-voile pliée sur la bôme et le génois crocheté à l'étais, prêt à être hissé. L'"Ar Melhin 2" avait enfin repris ses allures de grand voyageur et le fond de l'air ne comportait aucun mauvais pressentiment.

Il n'y avait pas grand monde sur le quai, pour ainsi dire personne. De là, on voyait de l'autre côté l'entrée du Belon et la plage de Kerfany que je regardais avec un curieux sentiment mêlé de satisfaction et d'une certaine amertume.

Le moment du départ fut très fort en sentiments ; Jean, qui avait toujours cru en nous, nous adressa de vifs encouragements et quant à Aurore, elle éclata en larmes.

Un grand périple se préparait ... en tout cas, l'atmosphère ce soir-là le laissait penser.

* * *

Trip to Iceland

du Belon à Ilfracombe

du 31 août au 6 septembre 1990



les côtes du Belon dans le sillage

A 17 h., le bateau chargé à bloc, nous larguions les amarres définitivement.

Nous n'avions aucune idée de ce qui nous attendait. L'instant présent n'était qu'optimisme et espoir, et le ciel bleu à perte de vue, confortait cette pensée. Le vent lui était parfait, ni trop, ni pas assez fort, un plein Sud bien établi.

Nous dûmes tirer un premier grand bord en dessous de la tourelle des Verrès, pour ensuite prendre enfin le cap plein Ouest et faire ainsi disparaître peu à peu de notre sillage l'entrée du Belon.

Bientôt, les Glénans furent à notre portée, et tandis que le soleil se couchait, paisiblement, la pointe de Penmarch apparaissait déjà au loin devant nous. Son phare puissant nous lançait des éclats en forme d'appel.

Etant donné le retard pris la veille avec notre départ avorté, nous décidâmes de ne pas nous arrêter pour la nuit et de continuer ainsi le plus loin possible. Par le large, en reconnaissant les lumières de la côte avec nos cartes marines, nous passions Bénodet, puis Lesconil, Le Guilvinec et enfin la pointe de Penmarc'h avec le phare impressionnant d'Eckmül.

Vers 1 h. du matin, nous avions atteint la baie d'Audierne et un nouveau phare, celui de l'île de Sein, nous indiquait le chemin. La mer avait forci mais notre projet demeurait inchangé ; le passage de la pointe du Raz par le Raz de Sein.

Par prudence, nous changions la voile d'avant pour hisser le foc, une voile plus petite en surface. L'endroit n'avait en effet pas une bonne réputation, il valait mieux ne pas prendre le moindre risque dans les parages.

Manu prit la relève à la barre, nous disposions encore de quelques heures avant d'atteindre le Raz. Je restais quelques instants dans le cockpit pour essayer d'apercevoir des marsouins comme j'en avais vu toute une nuit dans la même baie quelques années plus tôt, mais en vain.

A 5h 30, nous avions nettement progressé, et le phare de Sein s'accompagnait à présent de nombreux autres petits phares. En premier plan, sur notre tribord, à quelques milles, les lumières de la ville d'Audierne. Derrière nous, toujours visibles, les éclats du phare d'Eckmül.

Devant nous, le repérage était bien plus difficile tant les éclats étaient nombreux. Il fallut observer la carte marine du lieu une bonne dizaine de minutes avant de nous repérer approximativement. Nous nous trouvions bien plus près de la pointe du Raz que nous ne le pensions.

Sur la carte, il était clairement indiqué que le phénomène des courants violents dans le Raz accompagné à une forte houle et à un vent fort pouvait occasionner des brisants, sorte de

déferlantes très dangereuses. Cette indication n'était guère rassurante, et la houle se creusait en effet de manière sensible au fur et à mesure que nous approchions du Raz.

Mais le courant était avec nous, et le vent venait du Sud, autrement dit dans le même sens. Cette configuration atténuait la houle. Par ailleurs, les coefficients étaient très bas et la force du flux restait assez modérée. La mer ne fut donc pas trop formée dans le passage du Raz de Sein, nous ne trouvions aucun brisant sous notre étrave.

Laissant à Tribord la tourelle de la "Plate" ainsi que le phare de la "Vieille", nous virions alors plein nord pour adopter le cap de la pointe St Mathieu, non encore visible.



Le passage de la Pointe du Raz

Le jour commençait à se lever sur la baie des Trépassés mais le ciel s'était couvert au cours de la nuit et le soleil eut du mal à percer l'épaisse couche de nuages grisâtres.

Le passage de la pointe du Raz se déroula sans ennui, simplement quelques embruns sur la coque mais rien de plus.

Nous n'étions pas seuls dans les parages, plusieurs chalutiers nous croisaient ou nous dépassaient.

Poussés par le courant et portés par un vent désormais soutenu, nous progressions à vive allure, sans doute à plus de 6 nœuds. L'île de Tévennec, qui marquait la fin du Raz par le Nord était maintenant dépassée, nous étions de l'autre côté du Raz de Sein.

Une lumière étonnante éclairait la pointe du Raz dans notre sillage, je regardais ce spectacle du matin avec une certaine nostalgie, quand allions nous revoir ce paysage ? Notre détermination eut vite raison de ce vague à l'âme passager, scrutant à nouveau l'horizon devant nous à la recherche de nos nouveaux caps à atteindre.

Au fil du temps qui passait, les rayons du soleil perçaient de part en part la couche de nuages comme un voile déchiré. La visibilité s'améliora nettement. Au Nord-Est apparaissait bientôt le Cap de la Chèvre, à l'extrémité de la péninsule de Crozon-Morgat. A l'Est, a baie de Douarnenez n'allait bientôt plus être qu'un souvenir.

Nous entrions dans la mer d'Iroise et d'autres pointes firent à leur tour une apparition remarquée ; la pointe de Dinan, celle de Pen-Hir et enfin les Tas de Pois au loin.

Notre progression ne marquait aucun temps mort, le vent restait bien établi, comme si les éléments avaient décidé de nous porter dans notre projet

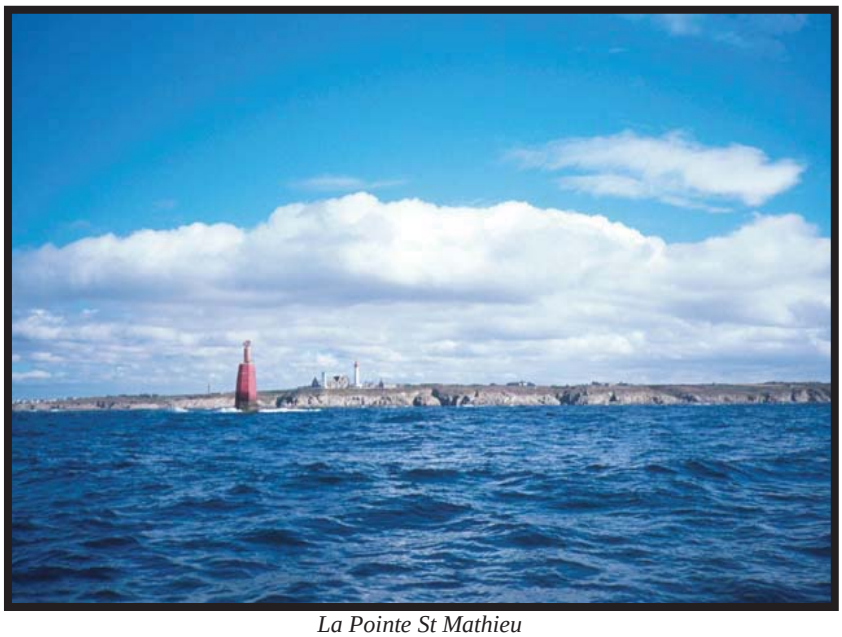
Réveillée par cette lumière de plus en plus vive, Cécile ne tardait pas à se réveiller, elle avait dormi une bonne partie de la nuit. L'air était un peu frais, j'ôtais un bras de mon anorak pour l'entourer et la blottir au chaud contre moi, avec tout l'amour que je lui portais. J'étais heureux que Cécile soit là, qu'elle ait ainsi accepté de prendre le large à mes côtés sans avoir pourtant la moindre garantie de notre réussite, ni même d'ailleurs de notre retour. Elle croyait en moi, et rien que pour ça, je n'avais pas le droit de la décevoir, rien que pour ça, j'avais toutes les raisons de préserver l'alchimie de notre relation.

A présent, nous apercevions le phare de la Parquette

ainsi que la pointe du Toulinguet et bientôt après plusieurs heures de navigation, la pointe St Mathieu.

Sur Tribord, on voyait maintenant la presqu'île de Roscanvel ainsi que le Goulet de Brest au fond duquel on distinguait légèrement les contours encore obscurs de Brest.

Une demi-heure après avoir laissé la Parquette sur Tribord, nous arrivions à la hauteur de St Mathieu et de son étrange Abbaye.



La Pointe St Mathieu

Il y avait là aussi un Raz, mais aucun signe extérieur ne nous confirma son existence. Nous étions dorénavant au Sud du chenal du Four, entre la côte et l'archipel des îles d'Iroise depuis Béniguet jusqu'à Ouessant en passant par Molène.

La tour blanche, au Nord du Conquet, était déjà en vue, nous choisissions de faire notre dernière escale française dans ce petit port avant de nous attaquer au grand saut vers l'Angleterre par la partie la plus large de la Manche.

Le vent avait légèrement faibli et l'approche du port

s'effectua tout en douceur, à une allure parfaitement régulière.

Tranquillement, nous franchissions la première jetée du port. Manu affalait ensuite le foc pour ralentir notre allure. Le bateau stabilisé, je préparais alors le moteur, faisant coulisser la chaise de celui-ci à son point le plus bas. Je pouvais alors commencer à pomper sur la poire de la nourrice pour remplir le carburateur d'essence. Puis, selon un repère que j'avais pris au cours de nos précédentes croisières, je réglais la poignée des gaz de manière très précise pour ensuite enclencher le starter. Cette préparation scrupuleusement respectée, je tirais énergiquement sur le lanceur et le moteur démarrait au second essai, comme d'habitude, réglé telle une horloge. La marche avant enclenchée, Manu pouvait enfin affaler la grand-voile.

La manœuvre était un peu fastidieuse, mais c'était la seule façon d'éviter de perdre notre motricité et de risquer une dérive sur les rochers.

La seconde jetée se trouvait à 200 mètres environ de la précédente. Il n'y avait dans cet abri que des bateaux de pêche et très peu de bateaux de plaisance. Nous décidâmes malgré tout d'aller nous amarrer au quai.

Lorsque le bateau y fut solidement attaché, il était midi 30, nous avions mis 20 heures pour rallier le Belon au Conquet, c'était un bon début.

. . .

La digue était envahie par des mouettes en furie qui se disputaient bruyamment les restes de crabes que les pêcheurs avaient bien voulu leur laisser à leur retour de pêche.

Manu et Cécile, indisposés par les odeurs nauséabondes de ce festin, s'en allèrent reconnaître les lieux pour chercher un point d'eau et remplir nos bidons.

Pendant ce temps, j'étudiais la carte marine de la partie Ouest de la Manche. Nous nous apprêtions à traverser le Channel dans sa partie la plus large, près de 110 milles. La route allait être longue, sans doute plusieurs jours de traversée.



Courte halte au Conquet

Lorsque mes compagnons furent de retour, de nombreux chalutiers étaient rentrés au port et malgré la sympathie des pêcheurs, notre présence à quai occasionnait une gêne évidente.

L'un d'eux nous conseilla d'ailleurs de nous mettre sur un mouillage dans le port plutôt que de rester à quai et de risquer d'être éperonné par un chalutier au cours d'une manœuvre délicate. Nous suivions alors ces conseils sur le champ, emportant avec nous une annexe en bois laissée en bas d'un monticule de sable et de galets.

L'esprit tranquille, nous pouvions ainsi partir tous les trois à la découverte du Conquet.

Au détour d'une rue, nous trouvions un supermarché. Les vitrines regorgeaient d'abondance et la lumière augmentait ce charme envoûtant auquel nous ne pûmes résister. Nous étions parfaitement conscients de notre pénurie financière mais comment ne pas capituler devant tant de bonnes choses ? Sans vraiment réfléchir, nous nous emparions d'un caddie et au détour des allées, nous le remplissions aveuglément jusqu'à ce que la caissière nous réveille brutalement en nous annonçant le montant ; quelques 900 francs ! Ce fut Cécile qui finança ces achats avec un chèque dont le compte affichait un découvert de plus de 1500 francs. La perspective d'une situation de confort à bord dépassait largement la crainte de conséquences de tels actes. Mais après tout, personne ne nous avait arrêté, c'est le système lui-même qui nous avait permis de repartir avec tant de choses. La responsabilité ne pouvait être que partagée, c'était en tout cas notre conviction de l'époque, et un bon prétexte pour oublier nos remords au plus vite.

Au retour, Manu s'arrêtait dans une agence bancaire pour retirer 1600 francs. Curieux hasard, le guichetier avait visité l'Islande l'année d'avant et il en parlait avec enchantement. Les mots qu'il employait pour décrire son voyage sortaient directement d'un émerveillement complet. Mes compagnons n'en revenaient pas que la simple visite d'un pays ait pu faire naître une telle passion dans un esprit aussi rationnel que celui d'un banquier.

Cette discussion n'avait fait que conforter notre objectif et nous nous empressions de rejoindre notre bateau pour nous préparer au grand saut vers l'Angleterre.

Avant de quitter le port, Cécile téléphona à mes parents pour leur raconter que nous étions à Groix et que nous allions prendre le chemin de l'île de Ré sans donner de nouvelles pendant 3 ou 4 jours. C'était là le terme de notre plan de fuite, et bien que cruel, il marchait exactement comme nous l'avions souhaité.

Au retour de Cécile, quelques questions me parcouraient l'esprit ; "Était-ce bien là la seule façon de partir ? Ne devais-je pas au moins annoncer la vérité à mes parents avant de lever l'ancre ... ?" Non, c'était trop risqué.

Sans remord, mais la gorge un peu nouée, j'invitais donc mes compagnons de bord à s'armer de courage, cette fois, l'aventure allait vraiment commencer.

Nous n'avions à présent que deux craintes, la première et la plus importante ; celle du temps et des éléments, et la seconde ; la rencontre éventuelle avec les autorités maritimes. Notre bateau n'était armé qu'en 5ème catégorie et sa zone légale de navigation était limitée à 5 milles d'un abri. Or nous nous apprêtions à nous éloigner de la côte de plus de 100 nautiques. Dans le cas d'un contrôle, nous risquions gros, une amende mais aussi la garantie d'un demi-tour manu-militari et des conséquences associées pour expliquer notre présence dans la Manche alors que nous leur avions parlé de l'île de Ré. Malgré cette éventualité, nous prîmes quand même le large, fermement décidés à atteindre notre but.

. . .

Nous quittions le port du Conquet à 17 h. ce vendredi 31 août 1990. Pendant notre escale, le vent avait faibli mais il nous poussait toujours dans la bonne direction, à 3 nœuds environ. La tourelle blanche de Kermorvan, ne tardait pas à disparaître de notre sillage.

Les parages étaient plutôt mal pavés, de nombreux navires, et non des moindres avec notamment le célèbre pétrolier "Amoco Cadiz", y avaient fait les frais. Mais le chenal

ce jour-là avait revêtu son habit trompeur de voie maritime tranquille.

Au Sud-Ouest, l'île de Béniguet n'était bientôt plus visible et notre attention se portait dorénavant sur l'île d'Ouessant, dans le lointain Nord-Ouest. L'île de Quéménes et l'île de Molène se succédaient avant le passage de la pointe de Corsen à partir de laquelle nous commencions à distinguer au loin le phare du Four ; une tourelle isolée à un bon mille de la côte et que nous avions adopté comme repère avant d'amorcer un virage légèrement vers l'ouest pour filer plein large au cap nord-nord-ouest direction l'archipel des Scilly en Angleterre.

Mais rapidement, le vent se mit à tomber complètement jusqu'à nous plonger dans une lamentable pétole, pesante et agaçante. Nous ne progressions plus dorénavant que par petites brises de chaleur espacées de grands moments de calme plat.

Il fallut attendre 20 h. et les premières pénombres du soir pour enfin dépasser la tourelle et la laisser péniblement dans notre Sud-Est.

Fatigués par notre navigation de la veille et de la nuit passée, nos nerfs ne résistaient pas à cet immobilisme insupportable. Tout était bon pour nous distraire. Nous jetions quelques morceaux de pain à la mer dans l'espoir de voir arriver quelques dauphins, mais non seulement ceux-ci ne vinrent pas, mais en plus, les bouts de pain, qui flottaient à la surface, devenaient à leur tour provoquant en se permettant de nous doubler et de tourner autour de la coque.

. . .

Ce ne fut que lorsque la nuit fut bien noire que les premiers souffles d'un vent nouveau se mirent à faire pencher le bateau et à lui redonner une allure digne de la réputation des lieux. Le vent avait en revanche complètement tourné et venait cette fois du Nord-Est, presque de face, ce qui nous obligeait à naviguer sous une amure de près serré.

Nous adoptions malgré tout comme prévu le cap 340° au

compas, ce qui, la dérive magnétique du lieu déduite sur notre cap, nous faisait suivre sur le fond et sur la carte un cap réel au 330° environ.

La variation magnétique annuelle était de 11 minutes d'arc vers l'Est. En 1986, année d'édition de notre carte, cet écart entre le Nord magnétique et le Nord vrai était de 7 degrés et 20 minutes vers l'Est. Nous étions en 1990, il fallait donc rajouter quatre (années) fois 11 minutes pour avoir l'écart magnétique réel du moment, soit après un calcul, un écart de 8 degrés et 4 minutes que nous arrondissions à 10 ° pour une prise de cap plus simple et pour compenser quelque peu les effets de la dérive vers l'Ouest dus au sens du vent et à notre amure.

Autrement dit, alors que notre tracé sur la carte entre le phare du Four et l'Archipel des îles Scilly indiquait un cap à suivre au 330°, nous devions en fait pour suivre ce cap prendre un cap compas au 340°, soit 10° plus à l'Est.

Ceci n'était qu'un calcul approximatif, je ne tenais pas compte des écarts de notre propre compas. Nous n'avions que cette méthode et cela devait faire l'affaire.

Confortablement installé sur la table à cartes, j'en profitais aussi pour calculer approximativement le temps qu'il allait nous falloir pour atteindre l'autre côté de la Manche et les îles Scilly. Je prenais pour cela différentes références de vitesse à 2, à 3 et à 4 nœuds, des vitesses moyennes probables que nous pouvions tenir avec un vent régulier.

La distance précise qui séparait le Four de l'île Ste Mary, la plus importante de l'Archipel des Scilly était selon la carte de 112 milles nautiques ou environ 207 kilomètres. A 2 nœuds, nous parcourions la distance en 56 heures, à 3 nœuds en 37 h 30 et à 4 nœuds en 28 heures.

Nous aurions évidemment préféré la dernière de ces hypothèses mais avec ce vent faible, nous étions plutôt assurés de nous approcher de la première, voire même de mettre plus de 60 heures.

Outre les risques de la météo ou d'un éventuel contrôle des affaires maritimes, il y avait aussi un danger bien réel, celui

du Rail, et des innombrables cargos qui l'empruntent en permanence d'Est en Ouest et d'Ouest en Est. La simple idée de nous endormir au milieu des super tankers suffisait à nous glacer le sang. Nous avions bientôt plus peur d'une telle éventualité que d'une rencontre avec les Affaires Maritimes.

Manu tenait la barre et restait particulièrement vigilant à toute apparition soudaine de navire. Il donnait régulièrement des éclats de lumière sur le compas afin de s'assurer que le vent n'avait pas tourné et que nous suivions toujours le bon cap.

. . .

A plusieurs reprises, je proposais à Manu de prendre sa relève, mais non, il tenait bon et préférait continuer un peu, se contentant de m'appeler dès qu'un détail retenait son attention sans qu'il puisse fournir d'explication.

Vers 2 heures du matin justement, il m'invitait à le rejoindre avec hâte, un halo lumineux plutôt intriguant venait d'apparaître dans son cap. Il ne pouvait y avoir aucun phare devant nous, l'Angleterre était bien trop loin pour que nous puissions déjà apercevoir les halos de ses phares. Intrigué à mon tour, je m'empressais d'enfiler ma salopette et de rejoindre Manu dans le cockpit.

Comme lui, je ne pus que constater la présence de ce halo mais aussi de nombreuses autres lumières en mouvement de part et d'autre de notre position, sans doute des lumières de navires. Nous étions probablement en train d'approcher du Rail, mais rien cependant n'expliquait cette lumière vive et irrégulière droit devant nous.

Derrière nous, les phares de la côte étaient encore visibles, nous apercevions les phares du Créac'h et du Stiff de l'île d'Ouessant ainsi que le phare du Four et celui de l'île Vierge. Nous distinguions également d'autres phares que nous identifions après avoir examiné la carte comme ceux du Kéréon, du Trézien et beaucoup plus légèrement des Pierres Noires et de la pointe St Mathieu.

D'après ces observations, nous situions à peu près notre position mais aucun renseignement sur la carte ne nous permettait de savoir ce que pouvait signifier cette lumière blanche. Il n'y avait en tout cas aucun point fixe sur la carte, pas en 1986 tout au moins.

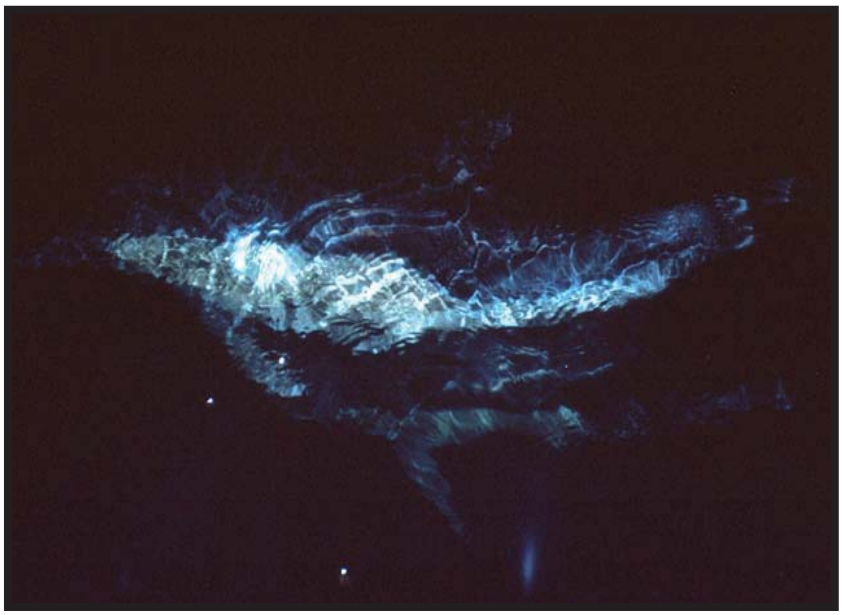
Une annotation sur la carte nous fit d'abord penser à un sous-marin en exercice, mais la zone concernée par ces manœuvres se trouvait à plus de 60 milles de notre position et il était donc peu probable de rencontrer un sous-marin en exercice dans les parages et encore moins si près du Rail. C'était une présence plutôt intrigante. Peu à peu, nous finissions par la dépasser par l'Ouest sans savoir de quoi il s'agissait. Décidément, il se passait vraiment des choses bizarres dans les environs. Nous aurions pu faire un détour pour en avoir le cœur net mais nous préférions poursuivre tranquillement notre chemin, emportant notre étonnement avec nous et laissant volontiers cette lumière immobile au registre des mystères non élucidés.

Vers 2 h 30, rassuré, Manu me laissa la barre et allait se reposer un peu dans l'habitacle. Le vent avait à nouveau tourné, cette fois, il venait carrément du Sud-Ouest, à l'opposé du précédent. Notre allure ne pouvait qu'en être meilleure. Le ciel était quant à lui parfaitement dégagé et nous évoluions sous un ciel parfaitement étoilé.

. . .

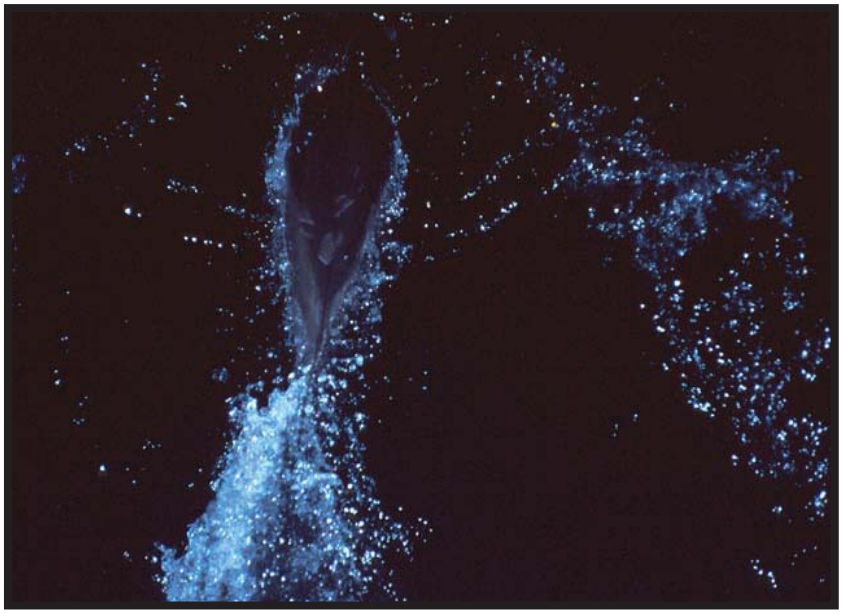
Soudain, vers 3 h., j'entendis une lourde masse tomber dans l'eau à quelques dizaines de mètres à peine en arrière. Aussitôt saisi par un puissant frisson, je lâchais le balcon arrière pour regarder attentivement dans la direction où s'était produit ce bruit. Pendant quelques instants, rien, seulement la mer, calme et sereine, et puis tout à coup, l'aileron d'un dauphin, à quelques mètres cette fois, puis un autre et bientôt une dizaine, tout un banc de dauphins autour du bateau. J'en avais déjà rencontré dans la baie d'Audierne en 1985. Leur attitude avait

alors été la même, ils nous avaient surpris par l'arrière et semblaient maintenant vouloir jouer avec les remous occasionnés par le passage de notre coque dans l'eau. Avec le phénomène du plancton à la surface, ces animaux agiles laissaient derrière eux de longues traînées fluorescentes qui faisaient de leur visite un véritable ballet féerique. J'appelais Cécile et Manu pour qu'ils ne loupent pas ce merveilleux spectacle. Ils n'en avaient jusqu'alors jamais vu, en tout cas pas à l'état sauvage comme cette nuit-là. Par tous les moyens, bruits de casserole sur la coque, morceaux de pain jetés à la mer, nous essayâmes de les retenir mais ils se lassèrent malgré tout bien vite de notre faible allure et disparurent une demi-heure après nous avoir surpris.



rencontre sympathique en plein milieu de la Manche

. . .



visite nocturne sous l'étrave

Triste de n'avoir pu les observer plus longtemps, chacun reprenait ce qu'il avait entrepris, Cécile et Manu un profond sommeil réparateur et moi-même la fin de la nuit à la barre.

Nous n'avions pas encore instauré de système de quarts pour passer la nuit. Je préférais attendre le lendemain pour mettre au point cette organisation.

A présent, excepté les feux des cargos du Rail que nous avions désormais franchi, il n'y avait plus rien derrière nous, les lueurs des phares de la côte avaient complètement disparu et devant nous, il n'y avait plus qu'un désert obscur.

Le temps me paraissait immensément long. J'étais épuisé par la navigation sans répit que nous menions depuis notre départ du Belon. A plusieurs reprises, si je n'avais pas eu ce paquet de bonbons à portée de la main, je crois bien que je me serais endormi, tant la fatigue m'écrasait les paupières. Et puis, les piles de la lampe frontale furent bien rapidement vides, m'obligeant à prendre un groupe d'étoiles pour repère et à ne plus regarder le compas. La Lune se couchant, la tâche fut de

plus en plus facile, mais aux premières lueurs du jour, je constatais une dérive sensible de mon cap vers l'Ouest, le ciel avait bougé et les étoiles s'étaient déplacées.

Le soleil au-dessus de l'horizon, j'appelais Manu pour qu'il prenne la relève. Les yeux à peine ouverts, il prit la barre et constatait en émergeant de son sommeil que nous étions maintenant en pleine mer, l'océan à 360°.

Avant de m'en aller rejoindre Cécile dans la couchette, j'examinais une nouvelle fois la carte marine afin de déterminer notre position. Nous devions être à mon sens à une trentaine de milles environ au Nord d'Ouessant.

. . .

Je ne dormais pas moins de 5 heures d'affilée sans même m'en rendre compte. Cécile avait rejoint le cockpit et ses mouvements n'avaient pas réussi à me réveiller tant j'étais fatigué. A midi, elle vint tendrement me sortir de mon sommeil ce qui eut le don de me mettre d'excellente humeur.

Un tanker était en train de s'approcher dangereusement et mes compagnons ne savaient pas très bien de quel côté le croiser. Il s'agissait en fait d'un énorme pétrolier qui nous arrivait sur Bâbord du plein Atlantique. A le regarder, on aurait bien pu penser que ce mastodonte nous avait pris pour cible. Mais en l'examinant plus attentivement, je constatais que nous avions finalement traversé la ligne de son cap et qu'il passerait derrière nous, assez près tout de même.

Le croisement fut impressionnant, cette énorme masse passait si près de nous que Cécile fut incapable de la cadrer dans l'objectif de son appareil photo. Contrairement à ce que j'avais pensé quelques heures plus tôt, nous nous trouvions donc encore dans le Rail, mais le plus extérieur, celui justement réservé aux navires de ce genre transportant des matières dangereuses.

L'esprit à nouveau vif, je reprenais la place à la barre tandis que Cécile décidait de nous préparer un succulent repas de petits pois. Tout en mangeant avec le vorace appétit que

creuse la mer, nous convenions ensemble d'un système de quart, le plus judicieux possible pour notre fonctionnement à bord.

L'idée de base fut de diviser la nuit en trois quarts de 3 heures. Le premier quart, de 21 heures à Minuit, était le plus facile à tenir, nous le confions, Manu et moi-même, à Cécile. Manu s'octroya le second et quant à moi, je prenais le dernier de 3 à 6 heures. Ce système n'avait de sens que s'il évoluait, autrement dit, cette répartition allait être valable pour la nuit suivante, mais pour toutes celles que nous prévoyions de passer en mer après les îles Scilly et notamment entre l'Ecosse et l'Islande, il allait falloir fonctionner selon une technique tournante. C'est à dire, que le détenteur du premier quart pendrait le second quart au cours de la nuit de navigation suivante et ainsi de suite. Chacun à bord approuva.



le Rail, emprunté chaque jour par plusieurs centaines de navires

. . .

Ce système de quart était le seul moyen de conserver notre cap et d'éviter que la fatigue de l'un d'entre nous, trop longtemps à la barre, n'occasionne des écarts trop importants. La simple lutte que nous menions à chaque vague pour remettre le bateau dans le bon cap suffisait à nous faire comprendre l'importance d'un respect scrupuleux de notre projet initial.

Un simple écart d'une dizaine de degrés à l'Ouest depuis le phare du Four était pleinement suffisant pour nous faire passer largement au large des îles Scilly sans même les apercevoir et de risquer de faire ainsi un grand bond jusqu'à l'Irlande.

Nous n'avions aucun moyen de connaître notre position précise, nous n'avions pas de sextant, et notre culture maritime était trop limitée pour déterminer une estime de route sérieuse.

Pour être sûr de ne pas trop partir vers l'ouest, nous décidions même de serrer un peu plus vers le Nord, persuadés ainsi de voir la côte anglaise à un moment ou à un autre.

. . .

Cécile et Manu semblaient heureux de vivre les prémices de cette aventure. Tout ici n'était fait que d'authenticité, les sensations qu'ils vivaient à chaque instant passé à bord étaient vraies et démunies de tout artifice. Ils avaient voulu une expérience de ce genre, ils l'avaient et n'en paraissaient pas déçus, cela suffisait pour me satisfaire.

Le soleil nous éclairait de sa puissante luminosité et la petite brise de Suroît restait régulière, nous progressions entre 3 et 4 nœuds constamment. Parfois, au sommet des plus grandes collines de cette longue houle, surgissait un cargo ou autre navire. Aucun voilier en revanche, nous avions l'impression d'être le seul dans la zone, mais aussi le plus petit navire des parages. La journée se déroulait sans encombre, chacun se prélassant au Soleil ou prenant pendant quelques heures le relais à la barre. Nous aurions donné beaucoup pour que les conditions demeurent ainsi jusqu'en Islande.

En fin d'après-midi, tandis que je grignotais quelques abricots secs à la barre, je fus à nouveau surpris comme au cours de la nuit passée par un groupe de dauphins joueurs. Cécile et Manu surgirent de leur sieste pour observer une nouvelle fois les ébats de ces animaux si agiles et si peu farouches. La bande de joyeux cétacés prit vite le large dans le même sens que les vagues, nous abandonnant à notre interminable traversée.

La côte n'était toujours pas en vue et d'après mes calculs, nous en étions encore loin. Il ne fallait pas nous attendre à apercevoir les premières lueurs des phares britanniques avant le milieu de la nuit au moins.

Au menu du soir, conforté par la quiétude de cette navigation tranquille, nous décidâmes de nous offrir le poulet fumé acheté au Conquet ainsi qu'une boite de haricots verts, accompagnés de patates cuites à l'eau de mer. Un vrai régal !

. . .

La nuit arriva, plus tôt que prévu, de quoi nous rappeler qu'en dépit de ce climat quasiment estival, nous étions bien au début du mois de Septembre et l'Equinoxe n'était pas loin, avec son cortège de tempêtes successives et de grains ravageurs.

Cécile prit son quart comme prévu à 21 heures. Son créneau était le plus facile à tenir mais il obligeait en revanche à prendre la relève le lendemain dès 6 heures du matin, ce qui était loin d'être agréable.

Elle acheva son quart sans problème, Manu le sien, et lorsque sonnèrent 3 heures du matin, je fus étonné que 6 heures étaient déjà passées sans que mes compagnons de bord n'aient une seule fois besoin de mon avis sur une éventuelle rencontre mystérieuse au cours de la nuit. Je n'étais plus indispensable à bord, ils avaient à leur tour appris à maîtriser la navigation nocturne, et de manière plutôt rapide et efficace.

Lorsque Manu me redonna la barre, nous étions en plein dans un nouveau Rail, sans doute celui qui contournait la Cornouaille par le Sud-Ouest. Manu avait su gérer le début de

cette traversée sans aucune difficulté, se référant aux feux de position des navires pour déterminer leur allure ainsi que leur direction.

D'après la carte, ce nouveau Rail comptait deux voies en sens opposé, une voie montante pour les navires allant d'Est en Ouest et une voie descendante pour ceux allant d'Ouest en Est. Manu avait franchi la première, je m'apprêtais à traverser le seconde. Le nombre de navires était impressionnant et celui-ci allait en s'accroissant au fur et à mesure que je remontais vers le Nord. Sans doute y avait-il parmi toutes ces lumières celles de navires venant du Canal St-Georges, de l'Irlande et des grands ports de la côte Ouest de l'Angleterre.

. . .

A 4 h 30 enfin, apparut dans la droite ligne de mire de mon cap une lumière qui semblait correspondre à celle d'un phare. Légitimement méfiant après notre mystérieuse rencontre de la nuit précédente, je voulus en être sûr avant de prendre ce nouveau repère en cap. J'étais dubitatif à cause des vagues au creux desquelles cette lumière lointaine disparaissait.

Mais une demi-heure plus tard, ce ne fut plus le cas, les éclats devinrent réguliers, j'avais bien affaire à un phare, le premier de la côte britannique.

Il convenait à présent de savoir duquel il pouvait bien s'agir. De l'Est à l'Ouest, j'avais le choix entre celui de la pointe Lizard, celui du rocher Wolf, le phare de Peninnis, celui de St Mary's des îles Scilly, et enfin le puissant phare de Bishop, situé à l'extrémité de l'archipel et visible à 29 milles.

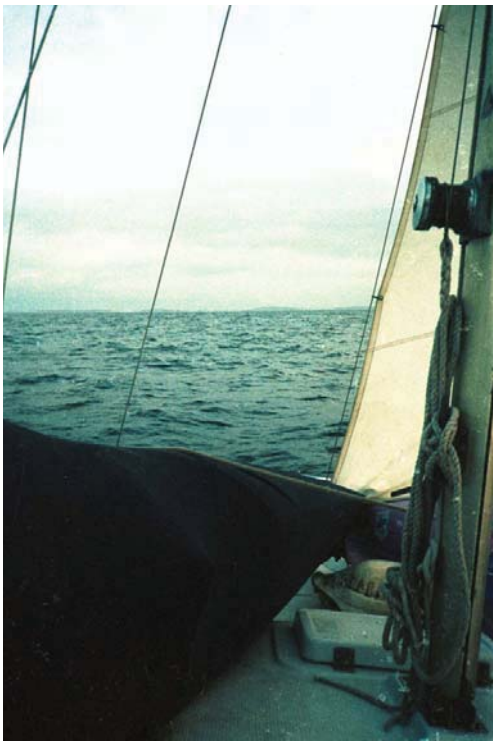
Ce ne fut finalement qu'à l'aurore, sous un ciel gris et dans une ambiance grisâtre que je parvins à distinguer les masses obscures de quelques îles juste devant notre étrave.

Le sort était avec nous, nous arrivions donc pile sur notre objectif alors que nous n'avions disposé que de notre estime pour nous diriger en pleine mer sans repère. Un énorme coup de chance sans aucun doute.

Cette apparition des îles Scilly m'enchanta. Cécile dormait encore, j'aurais dû la réveiller pour qu'elle prenne la relève mais je n'y pensais même pas, je ne me préoccupais plus que de notre approche, scrutant sans répit ces formes encore lointaines.

Lorsqu'il m'eut rejoint, extrait de son sommeil par la lueur du jour, il constatait avec joie que notre premier grand objectif était dorénavant tout près, à quelques milles seulement. En franchissant la Manche, nous avions réussi la première partie de notre pari.

. . .



L'arrivée sur les îles Scilly

Un voilier qui comme nous venait sans doute d'achever la traversée, surgit de la brume et nous indiqua le chemin pour pénétrer dans l'archipel.

Dans notre lot de documents maritimes acquis quelques jours plus tôt à Brest, nous disposions d'une carte des îles Scilly à petite échelle. On y notait notamment que le mouillage principal se trouvait à "Hugh Town" à l'Ouest de l'île "St Mary" et à l'Est de la presqu'île de "Garisson". D'après des amers que nous pouvions désormais prendre sur le rivage, la distance qui nous séparait de cette île ne devait plus être maintenant que de 5 ou 6 milles tout au plus.

Il y avait un chenal à emprunter pour atteindre le mouillage, le chenal de "St Mary Sound". La zone était apparemment très rocheuse et mal pavée, il était impératif de rester vigilant et de veiller à ne surtout pas nous tromper.

Le courant était par ailleurs très violent et nous faisait considérablement dériver vers l'Ouest. Nous avions l'impression de viser l'île "St Mary", mais entre deux observations, nous fûmes contraints d'admettre que nous étions en fait déportés vers le phare de "Bishop Rock" et de sa menaçante barrière de roches découvrantes.

Nous dûmes changer de cap et viser beaucoup plus à l'est pour en fait avancer en crabe et ne pas trop dériver. Tandis que je m'efforçais de tenir mon cap, Manu me décrivait notre évolution par rapport à nos repères fixes et m'indiquait les corrections à apporter à ma trajectoire, plus à l'Ouest ou plus à l'Est. Ce duo était pour la circonstance capital.

Vers 9 h 30, Cécile ouvrit les yeux et nous entendit, Manu et moi, tenir le langage approprié pour une manœuvre d'approche. Sans quitter notre couchette, elle sortit sa tête par l'écoutille pour en avoir le cœur net. Des maisons, on pouvait à présent distinguer des maisons. Si le vent était venu du Nord, nous aurions pu renifler les odeurs de la terre ferme après avoir humer l'iode à pleins poumons pendant près de 40 heures.

Cécile ne cachait pas sa joie que nous ayons bouclé une partie de notre contrat. Nous en avions sué, cette traversée ne

s'était pas faîte sans fatigue ni peur, mais nous l'avions réussi, c'était notre première victoire.

Des petits caboteurs de pêche, partis pour la journée, commencèrent à nous croiser. Ces maisons étaient celles du hameau de "St Agnes". Nous l'avions reconnu grâce au phare de "Old Lighthouse" situé entre "Middle Town" et "Hugh Town". Notre proximité nous dévoilait lentement tous les contrastes de ces îles malgré ce temps sombre et maussade.

Ce matin-là, à la différence des jours précédents, le ciel était couvert d'une bruine épaisse qui depuis la levée du jour, transformait les abords de cet archipel en véritable spectacle de désolation. Et pour augmenter cette sinistrose, cette pénombre plongeait le paysage dans une vaste uniformisation où les rochers les plus vicieux n'avaient aucun mal à se camoufler. Notre allure était encore bonne, un choc pouvait avoir des conséquences désastreuses, nous n'avions pas le droit à l'erreur, ni la possibilité de baisser la garde un seul instant.

Les roches de "Luckold's Ledge" furent un véritable calvaire à franchir, le courant contraire ne cessant de nous y déporter. Nous étions après quoi dans le chenal et le but de notre manœuvre était de laisser sur bâbord le gros rocher très remarquable du "Bow". La suite consista à rallier la première bouée de "Bell Spanish Ledge" à sa consœur "Bartholomew Ledge" distante de quelques centaines de mètres.

Le brouillard commença alors à tomber, Manu prit poste à l'avant pour prévenir une éventuelle roche affleurante devant nous. Plus nous approchions, et plus l'île "St Mary" que nous avions commencé à contourner s'évanouissait à travers ce voile blanchâtre. Les rochers apparaissaient comme de grosses masses inquiétantes auxquelles le brouillard donnait vie.

Mais soudain, une silhouette rectiligne succéda à ces spectres difformes, c'était la jetée du petit port de Hugh Town, enfin.

. . .

Les bateaux de pêche locaux n'avaient rien de semblable avec leurs homologues bretons. La digue, elle aussi, n'était pas conçue de la même façon que chez nous. Les différences ne cessaient de se multiplier, nous venions vraiment de faire un grand bond, il ne s'agissait plus maintenant d'une simple croisière sympathique telle que celles que nous avions mené jusqu'alors, mais bien du commencement d'un grand voyage.

Prudemment, nous affalions le foc, prenant la direction du quai où nous avions l'intention de nous amarrer. Un homme en uniforme, sans doute le capitaine du port, nous fit comprendre d'un geste de la main, que la place réservée aux navires de passage se situait au fond de l'anse.

Lorsque nous eûmes rejoint cette zone, il y avait en effet de nombreux voiliers, la grand-voile encore pliée sur la bôme. Quelques fanions français nous laissaient deviner que nous n'avions pas été les seuls ces jours derniers à franchir la Manche jusque-là. C'était rassurant.

Il n'y avait pas de mouillage, il fallait jeter l'ancre. La manœuvre fut périlleuse, nous n'étions pas habitués dans notre Bretagne à nous servir de notre ancre. Ce ne fut qu'au troisième essai que l'ancre se planta solidement dans le sable et nous immobilisa.

Nous pouvions enfin nous démunir de tout soucis de navigation et ne penser qu'à nous, examinant sur la carte avec une certaine fierté la grande traversée que nous venions de réaliser.

. . .

Nous étions le 3 Septembre, il était 11 h 30 et cela faisait 42 heures et 30 minutes que nous avions quitté le port du Conquet, soit une traversée effectuée à la vitesse moyenne de 2,6 nœuds ou 4,9 Km/h. C'était peu mais je ne m'attendais pas à mieux après nos longues heures de pétole au Nord du Four.

En tout cas, ce temps passé à bord nous avait donné des fourmis dans les jambes et nous ressentions l'impérieux besoin

de regagner la terre ferme. L'un d'entre nous devait rester à bord pour veiller à ce que l'ancre ne chasse pas. Mes deux compagnons purent d'abord seuls à la terre, j'en profitais pour me replonger dans mes documents nautiques.

J'avais l'impression que nous avions fait déjà un grand morceau de notre périple, mais au regard de la carte générale du parcours, ce n'était là qu'un hors d'œuvre. Il y en avait déjà beaucoup plus pour atteindre notre prochaine escale, l'"Isle of Man". Et la suite, notamment entre l'Ecosse et l'Islande, n'avait rien à voir, c'était peut-être dix fois la Manche.

62 heures après avoir quitté le Belon, nous en étions à présent distants de 183,6 milles ou 340 kms, soit une moyenne de 3 nœuds, arrêts à Port-Manech et au Conquet inclus, et de 3,3 nœuds, arrêts non inclus. C'était dans la moyenne, un peu plus même que ce que j'avais estimé pour atteindre l'Islande en un mois environ.

Les résultats de mes calculs enthousiasmèrent Cécile et Manu qui m'encouragèrent à rejoindre la terre à mon tour. Le village de St Mary valait le détour, m'annonçaient-ils.

Cécile m'accompagnait, comme pour mieux me guider. Nous traversions la rue principale où l'animation battait son plein. Marchands de glaces ici, agences d'excursions autour de l'archipel là ou bien encore stands de cartes postales tout au long de la rue, le tourisme était indéniablement le nerf économique de cette petite citée isolée à plusieurs dizaines de kilomètres de la pointe Sud-Ouest la plus extrême de l'Angleterre.

A cette rue principale succédait une petite ruelle qui débouchait sur l'anse de Port Cressa où mouillaient une dizaine de voiliers. Cet endroit paraissait bien mieux abrité du vent que l'anse et le port de Hugh Town. Ayant le projet de passer un bon moment sur cet archipel, l'idée de rejoindre cette anse ne nous fut pas étrangère. Nous prîmes alors le chemin du bateau pour soumettre la proposition à Manu.

Au préalable, je téléphonais d'une cabine à Jean pour savoir si d'éventuelles réactions avaient eu lieu à Moëlan. A priori, il n'y avait pas encore trois jours que Cécile avait

téléphoné pour la dernière fois à mes parents, et par conséquent, personne ne devait encore se douter de rien. En effet, Jean n'eut aucune nouvelle particulière à m'apprendre à ce sujet. Il s'étonna simplement de nous savoir déjà aux îles Scilly.

. . .

Rassuré par cette information, nous retournions au bateau pour y préparer notre départ vers l'anse de Port Cressa. Mais pendant notre absence, Manu avait eu le temps d'examiner la carte à son tour et il nous indiqua que l'île Tresco, située plus au Nord lui semblait offrir un mouillage encore plus abrité et en tout cas plus près de la sortie de l'archipel vers le Nord.

Cécile s'en allait une dernière fois sur le quai pour s'en aller à la rencontre du capitaine du port et lui demander si nous devions quelque chose pour nos quelques heures passées dans le port. Mais le poste de ce dernier était fermé, nous prîmes le large sans attendre.

Le vent avait tourné au Nord-Ouest, nous aurions pu utiliser le moteur pour effectuer le chemin qui nous séparait du Mouillage de l'île Tresco, mais nos réserves de carburant étaient minces et notre pécule ne nous permettait guère d'en racheter. Nous réalisâmes donc quelques bords de près à travers le chenal de "St Mary Road", pour nous rapprocher lentement d'un autre chenal entre l'île Tresco et une autre plus petite à l'Ouest, l'île de Bryher.

Les alentours de ces îles étaient encombrés de cailloux, nous naviguions dans un véritable champ de mines, suivant tant bien que mal contre vent et courant le chenal vaguement indiqué par quelques bouées.

Une bonne heure au moins après avoir quitté "Hugh Town", de "St Mary Island", nous parvenions enfin à saisir une bouée de corps mort dans le mouillage de "New Grimsby Harbour", à l'Ouest de l'île Tresco.

L'endroit paraissait fort agréable, il nous tardait de partir à sa découverte. Autour de nous, il y avait plusieurs voiliers,

comme nous de passage. Leur point commun était l'immensité de leurs mensurations. Il y avait un splendide ketch qui arborait le pavillon américain, il mesurait au moins 25 mètres, un peu plus loin un sloop en acier et en forme d'une bonne quinzaine de mètres et d'autres navires du même genre. L'"Ar Melhin 2" apparaissait comme une annexe à côté de ces grands voyageurs au repos. Nous étions par ailleurs le seul navire français, ce qui, à vrai dire, n'était pas pour nous déplaire.

Solidement accrochés à ce robuste mouillage, nous pûmes enfin vaquer à nos occupations en toute tranquillité. Nous avions hâte d'examiner nos documents pour anticiper la suite de notre voyage vers le Nord. Le travail était conséquent, il fallait établir un nouveau tracé et déterminer un nouveau cap, calculer les distances ainsi que le temps nécessaire aux différentes vitesses probables de notre allure. Une tâche bien plus ardue qu'il en fallait pour nous tirailler les sinus dans tous les sens.

Finalement, la fatigue, et un peu aussi de fainéantise, eurent raison de notre ardeur, nous préférâmes remettre cela à plus tard pour sans tarder partir à la découverte de l'île.

A terre, nous eûmes l'heureuse surprise de trouver des sanitaires qui nous permirent de nous offrir notre première toilette depuis le Belon. Il y avait également une cabine téléphonique, Cécile appela sa mère pour la rassurer avec quelques nouvelles.

Il commençait à se faire tard, Cécile eut envie de rejoindre le bateau, je l'y accompagnais tandis que Manu, lui, imprégné par ce nouveau statut de voyageur découvreur, préféra parcourir l'île plus profondément pour la connaître entièrement. Il ne fit pas moins que le tour, ce qui lui prit presque une heure à bon rythme.

Je lui avais demandé de me prévenir dès son retour pour que je vienne le chercher avec l'annexe, mais il nous fit la surprise d'arriver à la nage alors que la nuit était déjà tombée. Son enthousiasme était étonnant, Tresco semblait lui avoir plu.

Quelques instants plus tard, au chaud dans le carré dont nous avions refermé le roof comme pour mieux nous sentir chez

nous, nous dévorions le plat de spaghettis que Cécile avait amoureusement préparé. L'ambiance à bord était excellente et chacun s'accommodait du confort tout à fait relatif de notre petit navire, usant ses moindres recoins pour mieux s'y sentir.

Nous ne savions pas vraiment vers quoi nous nous dirigions presque aveuglément entre nous et l'Islande, mais nous étions heureux de progresser vers notre objectif, à la manière de l'oiseau libre et désinvolte.

Comme la main d'un géant, la nuit nous avait recouvert de son épais voile obscur, et le ventre plein, nous fûmes tout trois de bien piètres adversaires à la fatigue, capitulant sans même nous en rendre compte et sombrant dans un profond sommeil fait de rêves très portés sur l'avenir.

. . .

Il n'y eut pas de clapot cette nuit-là, le bateau resta immobile. Pourtant, mon sommeil fut léger, des flashs me traversaient l'esprit à toute vitesse, comme de magistrales claques reçues en pleine figure. Mon front dégoulinait, j'étais transi de sueur, et mes sentiments se mêlaient entre une impatience sans commune mesure et un sentiment de puissant écrasement, comme si une masse invincible me poussait inexorablement en avant.

Soudain, alors que j'avais presque réussi à m'endormir, une image fulgurante me réveilla en sursaut. Sans la moindre maîtrise de mes mouvements, je quittais mon duvet à la hâte pour aussitôt sortir en trombe de l'habitacle par l'écoutille et me retrouver en caleçon sur le pont, sans vraiment comprendre ce qui m'avait amené là.

Mon corps était chaud, mais le vent glacial du Nord eut tôt fait de transformer cette sueur en torrent gelé. La chair de poule me recouvrait tous les membres, mais je restais quand même là, immobile, accroupi, regardant avec une curieuse admiration le croissant de lune, seul témoin de mon rêve éveillé.

C'était maintenant une certitude, ce voyage était en moi,

dans mes tripes et dans mon âme. Je n'avais plus seulement envie de réussir, j'en avais à présent besoin, pour que tout le reste de ma vie ait un sens et pour que mon esprit ne devienne jamais la proie facile du terrible regret. Mes nuits allaient être ainsi perturbées tant que je ne parviendrais pas à mes fins, et pour toujours. Je savais dorénavant que je ne pourrais plus penser à l'avenir sereinement sans que ces images ne reviennent brutalement dans mes pensées, m'empêchant d'imaginer le moindre projet, de relever la moindre initiative, comme de nombreuses autres personnes que l'échec d'une idée a définitivement plongé dans le pessimisme et le remord. Ma détermination avait dépassé les limites de la logique et des sciences exactes, et seules cette lueur de l'espoir et cette perspective de la réussite pouvaient désormais dicter ma conduite, même si le chemin emprunté se déviait de toute rationalité.

. . .

Au petit matin, malgré la blancheur de ma nuit, mon réveil fut très matinal. J'étais démangé par l'envie d'arpenter à mon tour les chemins de Tresco.

Cécile ne s'était rendu compte de rien, elle avait dormi comme un loir et j'aurais donné cher pour savourer ne serait-ce qu'un instant la quiétude de ses rêves. Son corps était chaud, et mon plaisir immense à me blottir contre elle et à lui transmettre sans un mot tous les sentiments que j'avais pour elle depuis cette nuit magique, dans le Belon, à bord du même bateau, nos corps entrelacés mais nos âmes parties ailleurs, dans un monde parallèle où nous n'avions plus la forme que de gouttes d'eau, fluides et lisses à la perfection, deux éléments pouvant se mêler à l'infini pour ne faire plus qu'un. Dès lors, j'avais compris que Cécile et moi, ce n'était pas qu'une amourette de jeunesse, ce sentiment d'harmonie silencieuse et parfaite, c'était la première fois que je l'avais ressenti. Et depuis, nous n'avions cessé de croire l'un en l'autre.

Avec ce nouveau défi, notre union allait être mis à rude

épreuve, nous le savions. Mais nous étions certains l'un comme l'autre que notre force commune allait nous permettre de traverser sans encombre tous ces tourments.

. . .



Ile Tresco – Old Grimsby Harbour

Du lieu, nous ne possédions qu'une carte marine très pauvre en indications terrestres. La découverte de "Tresco" allait donc se faire à l'aveuglette. Nous n'en n'étions pas moins impatients. Et puis, quant au danger potentiel d'une île inconnue, il n'y avait aucun risque de rencontrer sous ces latitudes des fauves dangereux.

Manu ne s'était pas trompé, l'île était merveilleuse. Il n'y avait que des petits sentiers pour la parcourir, bordés partout d'une végétation quasi-tropicale, des palmiers, des grandes feuilles vertes, des fleurs aux couleurs vives, et de généreux massifs de mures bien faites et bien sucrées. "Tresco", comme tout le reste de l'archipel, baignait dans un microclimat océanique et tempéré, en plein dans une veine chaude du Gulf Stream.

Depuis les plus hauts rochers de la côte Est, on apercevait au loin "Land's End", la pointe la plus occidentale de l'Angleterre. Au centre de l'île, une abbaye, un château et même un petit lac. Le dépaysement pour les marins venus du large était total. Avec un peu de rhum dans les artères, nos aïeux marins ne devaient plus se douter qu'ils étaient ici sur une île isolée à plusieurs dizaines de kilomètres de la côte. Au Nord, la luxuriante végétation cédait la place à une splendide lande de bruyères et de lichens charnus d'où émergeaient ça et là de petits blocs de granit aux apparences millénaires. A cette époque pré-automnale, le pourpre dominait et enjolivait ce paysage digne des plus lointaines traditions celtiques.

Notre ballade enchantée s'acheva par la tour de "Cromwell", aux deux canons portés vers le large, vestige d'un âge moins doux.



Ile Tresco – Old Block House

Si un anglais m'avait croisé ce jour-là pour me proposer de poser définitivement mes bagages sur cette île, j'aurais refusé, mais avec l'espoir malgré tout que sa proposition ne soit

pas qu'éphémère et que je puisse revenir plus tard, après l'Islande, d'autres projets en tête. L'endroit était tout ce qu'il peut y avoir de plus isolé, mais je m'y sentais bien, et Cécile aussi.

. . .

Un futur rendez-vous avec "Tresco" était d'ores et déjà pris. Mais pour l'heure, seule l'Islande occupait toutes nos préoccupations. Le travail que nous avions remis la veille à plus tard n'allait pas se faire tout seul. Nous ne savions encore rien ou alors très peu de la suite de notre parcours. Cette fois, nous ne pouvions plus nous dérober, l'étude précise de nos documents nautiques s'avérait dorénavant capitale.

Nous projetions un départ des îles "Scilly" vers le Nord pour le soir même. Les calculs ne furent finalement pas bien longs. En respectant un cap au 20° Nord à la même vitesse qu'au travers de la Manche, nous devions être capables d'atteindre le port de "Peel" sur l'"Isle of Man", à 243 nautiques, en une centaine d'heures environ, soit quatre pleines journées en dépassant en cours de route les pays des Galles et en parcourant dans toute sa longueur du Sud au Nord le canal "St Georges", entre l'Irlande et l'Angleterre. Nous n'avions pas de projet bien établi quant au choix de la navigation ; à vue ou plutôt constamment au large. A partir des îles "Scilly", nous avions d'abord l'équivalent de la Manche à franchir pour ensuite atteindre la pointe "St David", qui refermait au Nord-Ouest la grande baie de "Bristol Channel". Mais plus au Nord, nous pouvions suivre la côte par la baie de "Cardigan", la pointe de "Barsdey", l'île "Anglesey" et faire ensuite un bond de quelques dizaines de milles jusqu'à l'"Isle of Man", ou bien alors effectuer une parfaite ligne droite au large sans se soucier de la côte. Finalement, aucune décision ne fut arrêtée, nous possédions un objectif à atteindre ; l'"Isle of Man", nous préférions laisser le choix de la navigation au bon vouloir des éléments.

. . .

A 17 h 45, nous nous détachions du mouillage de Tresco pour aussitôt quitter l'archipel des "Scilly" par le Nord, cap sur l'"Isle of Man", cœurs et âmes aussi déterminés qu'au premier jour de notre voyage.

Sur la carte, on remarquait une forte probabilité de houle croisée au Nord de l'archipel. Ces indications n'étaient pas fausses, le bateau remuait maintenant dans tous les sens, les kayaks, jusqu'alors immobiles, se mettaient à bouger sur le pont, menaçant de quitter les emplacements dans lesquels nous les avions pourtant solidement calés pour qu'ils ne nous importunent pas pendant les manœuvres.

La houle, même croisée, n'a rien de désagréable lors elle est accompagnée d'un vent régulier et soutenu. Mais ce jour-là, çà n'était pas le cas, il y avait cette houle et pas un souffle d'air, de quoi aiguiser rapidement nos nerfs. La bôme se balançait violemment d'un bord à l'autre, les vapeurs de la nourrice de carburant stagnaient dans le cockpit, nous donnant bien vite la nausée. Tous les ingrédients furent dans cette zone réunis pour nous faire rapidement languir la quiétude de notre mouillage à "Tresco". Au point même que l'idée d'y retourner ne nous fut pas étrangère.

Le souci de progresser coûte que coûte vers l'Islande finissait malgré tout par l'emporter, nous utilisâmes notre moteur pour quitter le paramètre de l'archipel et nous décidâmes de poursuivre notre route malgré ce vent faible.

Vues du Nord, les "Scilly" avaient un profil bien différent de celui par lequel elles nous avaient accueilli la veille. Les roches semblaient bien plus hachées et aux rondeurs agréables du Sud succédaient au Nord des falaises abruptes aux angles aigus, comme frappées en permanence par un puissant ressac. Le ciel grisâtre ne fit rien pour arranger cette sinistrose dans le paysage. Nous avions hâte de nous éloigner de ces visions d'apocalypse.

. . .



En route vers l'Isle of Man

Les nuages avaient une forme étrange et inhabituelle, on aurait dit des linteaux blancs étirés dans le sens de la longueur et se perdant à l'infini, tous dans le même sens ; vers le Nord-Ouest. Cà laissait supposer du vent en altitude, de bon augure pour nous qui étions en train de subir les caprices d'Eole.

Nous n'avions pas de radios à bord et nous n'avions pas non plus pris la météo à la capitainerie du port de Hugh Town, nous ne disposions par conséquent d'aucune indication météorologique pour les jours à venir.

Aujourd'hui, je reconnais là une grande inconscience de

notre part. Notre confiance était telle que nous étions persuadés que les éléments ne se fâcheraient jamais contre nous. Belle erreur que la nôtre, les dépressions n'avaient en fait que faire de notre objectif, elles passaient inlassablement, se succédant les unes aux autres, offrant les mêmes conditions pour tout le monde, et n'accordant aucun traitement de faveur particulier. Nous risquions gros à nous élancer ainsi au large pour de si grandes distances sans aucun renseignement météorologique, pas même sommaire. Et le comble, c'est que, faute d'inexpérience et d'un trop plein d'énergie et de fougue, nous n'en étions même pas conscients. Combien de jeunes cette passion folle et dévorante a-t-elle perdue au détour d'un simple manque de mesure et de réflexion. Nos yeux ne s'émerveillaient que par la perspective d'une réussite mais notre optimisme ne nous permettait même pas d'entrevoir la possibilité d'un péril quelconque. Nous connaissions les risques, mais quelque chose nous empêchait de les reconnaître à leur juste niveau. Tout le danger de notre périple était là.

. . .

Vers 18 h 30 enfin, j'arrêtais le moteur, nous étions miraculeusement sortis de cette zone de houle insupportable. Le vent avait légèrement forci à l'Est-Nord / Est et il nous suffisait pour nous éloigner de l'archipel.

Notre séjour dans ces îles n'avait duré que trente heures mais nous en repartions ravis, fermement décidés d'y revenir un jour, juste pour nous y promener tranquillement.

. . .

Un violent courant paraissait pousser du Nord vers le Sud. Nous étions à présent au-dessus du grand chenal de "Land's End" entre l'archipel des "Scilly" et l'Angleterre.

Le flux fut bientôt si puissant que nous eûmes rapidement l'impression de ne plus progresser vers le Nord mais

plutôt d'avancer en crabe vers l'Est et vers la côte.

A mi-distance entre les îles et la côte, il y avait un bateau feu, utilisé comme repère par les nombreux navires qui empruntaient ce chenal entre l'archipel des Scilly et la côte comme une voie maritime très pratique. De notre position, il était déjà visible et nous avions la désagréable impression de nous en rapprocher comme si le chenal était un énorme entonnoir et que nous étions en train de nous y faire aspirer.

Le ciel devint bientôt obscur, et le feu rouge de "Seven Stones", ce bateau feu, prenait quant à lui des airs plutôt menaçants.

Malgré un cap inchangé depuis le départ, nous ne savions pas vraiment quelle route réelle nous étions en train de parcourir.

Les feux et phares étaient nombreux, nous ne disposions pas de cartes très précises de la côte britannique à cet endroit, exceptées bien sûr sur les îles Scilly.

La perspective de prendre la barre de nuit au beau milieu de ce "bateau-route" ne semblait pas enthousiasmer mes compagnons de bord, mais la route allait être longue, et nous devions absolument respecter notre système de quart pour ne pas sombrer sous la fatigue d'un manque d'organisation.

La précédente nuit de navigation, Cécile avait effectué le premier quart, elle allait donc faire le second de minuit à 3 h., cédant ensuite la place à Manu. Quant à moi, je conservais la barre jusqu'à Minuit. J'espérais bien ne la rendre à Cécile qu'après le Rail.

Notre dérive vers le bateau feu continua comme si notre cap vers le Nord était complètement inefficace. Au plus près, lorsque nous atteignions enfin sa longitude, il faisait noir mais je parvenais à distinguer son étrave sous le faisceau de son feu. Un mille tout au plus nous séparait alors de lui. Je ne connaissais pas la force des courants mais celle-ci devait être plutôt élevée, j'avais hâte que la renverse ait lieu et que ce flux puissant nous devienne porteur et nous propulse vers le Nord.

. . .

Lorsque Cécile m'eut rejoint vers Minuit, je n'eus pas le temps de lui dire un mot qu'elle s'endormait sur mon épaule. Après tout, je n'étais pas tellement fatigué, je ne la réveillais pas, elle semblait se sentir tellement bien comme çà.

Une heure et demie plus tard, j'avais enfin la certitude que nous avions atteint l'autre côté du rail et il n'y avait donc plus de danger apparent. Sans en être tout à fait sûr, j'avais tout même l'impression aussi que nous étions repartis vers le Nord.

Cécile reprit la barre à ce moment-là. Elle paraissait épuisée mais elle insista malgré tout pour barrer un peu, comme pour être certaine que l'on ne puisse pas lui faire le reproche de n'avoir pas fait sa partie de travail à bord. Elle possédait la seule montre très fiable à bord, chacun la prenait à tour de rôle pour effectuer son quart. Cette fois-ci, ne parvenant pas à lutter contre la fatigue malgré son acharnement, et refusant de l'admettre, Cécile dérégla sa montre en l'avançant d'une heure afin de regagner sa couchette une heure plus tôt que prévu. Elle espérait que Manu n'allait pas s'en rendre compte et qu'elle pourrait, ni vu, ni connu, remettre sa montre à l'heure réelle dès le lendemain matin.

C'était bien pensé, mais un peu gros tout de même. Lorsque Manu reprit la barre, il n'était donc pas 3 h. comme le prétendait Cécile, mais 2 h. A ce moment-là, le subterfuge fonctionna parfaitement, mais lorsque 6 heures sonnèrent à la montre de Cécile, Manu s'étonna de voir que la nuit était encore si noire. C'était là une bien gentille tricherie, nous lui pardonnions sans même lui en parler.

. . .

Manu ne lui fit même pas une remarque. Il faut dire qu'il était particulièrement préoccupé par la tournure que les éléments étaient en train de prendre dehors. Il avait barré beaucoup plus longtemps que prévu. Il devait me réveiller, mais il ne fit pas,

préférant attendre le jour pour vérifier ce qui se passait vraiment autour de nous.

Mais je fus quand-même réveillé par les mouvements du bateau, je sentais celui-ci se mettre à surfer de plus en plus fortement. L'eau fuselait sur la coque et les haubans se mettaient à siffler, il n'y avait pas un doute, le vent était en train de forcir sensiblement.

Je quittais Cécile à la hâte pour rejoindre Manu dans le cockpit. Son visage manifestait une certaine inquiétude et il y avait de quoi, la mer tout autour de nous était blanche d'écume. Des moutons partout et un ciel recouvert de nuages extrêmement véloces, poussés par un puissant Suroît qui nous était arrivé au cours de la nuit.



Gros temps sur Bristol Channel

Et ce qui était surprenant, c'est que malgré notre cap proche du plein Nord, la côte de Cornouaille était en vue, nous avions davantage dérivé vers l'Est qu'évolué vers le Nord.

Était-ce un signe de notre bonne étoile ? Cela signifiait-il que nous avions intérêt à regagner la côte pour nous abriter avant que ce puissant Suroît ne tourne à la tempête, comme à la coutume en cette période.

Nous n'étions pas assez sûrs de notre bateau pour envisager d'affronter la haute mer avec de fortes conditions. Et puis, nous ne savions rien de ce coup de vent menaçant, personne à bord ne s'était renseigné sur la météo des jours à venir.

Dans un souci de sécurité, nous décidâmes ensemble de regagner le premier port venu et d'y consulter une météo précise avant d'envisager à nouveau cette grande traversée vers l'"Isle of Man".

Mais il y avait un problème de taille, nous n'avions pas prévu cet arrêt et nous ne disposions d'aucune carte de cette partie de la côte britannique. Nous devions nous trouver dans la baie de Bristol, le long de la côte de Cornouaille, mais sans vraiment en être certains. La côte, bien que visible, était encore assez distante et il n'y avait aucun repère, tout était uniforme, seulement du noir obscur et sinistre à perte de vue. Pas moyen de déceler une éventuelle ville et de la prendre en cap. Il ne restait guère qu'un moyen ; nous rapprocher au plus vite de la côte pour mieux distinguer ses détails.

Les uniques renseignements dont nous disposions sur la zone se trouvaient contenus dans l'un des documents que nous avions acheté à Brest avant de partir. Il s'agissait des Instructions Nautiques de la côte Ouest de l'Angleterre depuis les îles Scilly, jusqu'à la frontière de l'Ecosse. Il n'y avait sur "Bristol Channel" qu'un condensé des principaux dangers, mais la côte était relativement bien détaillée. Il fallut d'abord nous accoutumer à la présentation très théorique et quelque peu inadaptée à la situation dans laquelle nous nous trouvions et qui commençaient à tourner à l'urgence, la houle se creusant de plus en plus. L'ouvrage faisait aussi référence à des cartes de la zone que nous n'avions pas ainsi qu'à des positions géographiques précises pour situer les dangers. Mais nous n'avions aucun moyen de connaître notre propre position et donc encore moins notre distance de ces dangers.

. . .

Ce qui nous arrivait aura pu être le début d'un jeu si ça n'était pas aussi préoccupant. Notre adversaire mettait de plus en plus d'obstacles sur notre route, et le jeu consistait tout simplement à les franchir pour pouvoir atteindre la côte. Les règles du jeu étaient claires et précises ; nous n'avions absolument pas le droit à l'erreur. Au fil de la matinée, les déferlantes se multipliaient et leur fracas devenait bientôt lourd, voire très lourd, ne nous laissant aucun doute sur la puissance dévastatrice de ces énormes paquets d'eau qui dévalaient les pentes parfois abruptes de cette grande houle.

Le spectacle était grandiose, mais nous avions les foies. Notre bateau, qui deux jours plus tôt nous semblait encore un excellent navire pour envisager les plus grands projets de traversée, nous paraissait maintenant un minuscule esquif au milieu de ces monstres liquides, insensibles à notre peur.

Nous avions un peu trop tiré sur les délais, on nous avait pourtant mis au courant, l'Equinoxe ne fait jamais faux bond aux premiers jours de Septembre. Notre optimisme nous avait laissé incrédules, nous commencions à comprendre notre erreur, mais c'était un peu tard.

Les mains humides et le visage détrempé par les embruns qui nous arrivaient par l'arrière, je tentais de repérer aux jumelles un éventuel détail nous permettant de nous situer.

Une pointe ! Une pointe se détachait maintenant de la côte vers l'Est, puis un gros rocher qui semblait marquer l'entrée d'une anse. Il n'y avait qu'un endroit dont la description des instructions nautiques correspondait à cette observation, l'embouchure de la rivière "Camel" avec le port de "Padstow" à l'entrée de la baie.

Je soumettais à Manu cette possibilité, il observa à son tour et confirma. Nous étions étonnés de constater la distance parcourue. La pointe de Land's End, à l'extrême Ouest de cette côte, se trouvait loin derrière nous dorénavant.

Le vent venait du Sud-Ouest, et Padstow se trouvait dans notre Sud-Est. Nous aurions donc pu nous y rendre sans

problème sous une amure de grand largue, mais sans vraiment que je me souvienne aujourd'hui pourquoi, sans doute la perspective d'une progression vers le Nord, nous décidâmes de poursuivre et de ne nous arrêter que plus loin dans un port plus au Nord et plus près de notre objectif.

Ce fut là une bien belle erreur.

Vers 10 heures, nous pûmes à nouveau nous situer avec précision grâce à un hôtel posé sur la falaise et dont les instructions nautiques faisaient mention en parlant de "remarquable amer".

La seule carte à laquelle nous pouvions vaguement nous référer était la carte routière Michelin de l'Angleterre au Millionième. Le contour des côtes y était si approximatif que celle-ci ne nous était d'aucune utilité, sinon pour anticiper les grands changements d'orientation de la côte à venir.

Sans amer remarquable, il nous était impossible de nous situer correctement dans un périmètre inférieur à dix kilomètres, ce qui était énorme le long de cette côte truffée d'obstacles.

En fait, nous prîmes rapidement la technique de considérer que tous les groupements d'habitations importants devaient soit être indiqués sur la carte soit être mentionnés au travers des instructions nautiques.

Bientôt, la côte amorça un virage sensible vers le Nord. Nous étions à hauteur du village de Bude. D'après nos indications, ce bord de grand largue tribord devait durer 20 kilomètres jusqu'à la pointe Hartland, à la description sinistre. Aucun abri n'était signalé avant cette pointe.

La mer avait considérablement grossi, le bateau surfait une vague sur deux et prenait des vitesses vertigineuses, à la limite d'enfourner dans certains creux. La situation devenait très angoissante, il convenait de trouver au plus vite un abri. Et plus grave ; jusqu'alors, la mer nous arrivait par l'arrière, mais avec ce changement de cap du Nord-Ouest au Nord, nous la prenions maintenant de côté et les déferlantes risquaient à tout moment de s'écraser sur le bateau par notre travers. Nous ne pouvions nous permettre un tel choc, nous n'avions aucune idée de la capacité

de résistance du bateau mais nous savions que celui-ci n'avait guère été entretenu au cours des années passées et il ne disait donc à aucun d'entre nous de provoquer ces énormes masses liquides. La vigilance était de mise à chaque instant. Nous étions sur le qui-vive, prêts à réagir à la moindre menace.



en route vers l'est par forte mer

Chacun se relayait à la barre pour éviter l'épuisement de l'un d'entre nous. Mes deux compagnons de bord avaient bien progressé depuis nos premières croisières en Bretagne. Ils savaient prendre la houle du bon côté et tenir le cap de telle manière que le bateau ne claque pas en perdant sa vitesse. La moindre perte de motricité, ne serait-ce que quelques instants, nous empêchaient toute manœuvre et pouvait nous transformer en véritable proie pour ces armées de déferlantes.

La pointe de Hartland apparut rapidement entre deux grains. Notre vitesse était impressionnante, nous parcourions des distances faramineuses en un temps record.

Mais pour corser davantage encore la difficulté, la brume vint se mêler à ces brutales bourrasques de vent et à cette houle de plus en plus déchaînée.

La visibilité n'atteignait plus parfois qu'une centaine de mètres. Les intervalles de temps clair n'excédaient pas quelques minutes seulement. Le danger était en train de prendre une dimension toute autre que celle que nous avions pu imaginer avant notre départ. Le risque était bien réel. L'inhospitalité de la côte et le coup de vent en cours, le tout dans une purée de pois de plus en plus épaisse, tous les ingrédients étaient réunis pour nous mettre tout droit dans une vraie galère. Comment allions nous pouvoir repérer un port si le brouillard continuait ainsi à persister ? Et comment tenir plus longtemps dans cette tourmente ? La côte ne présentait aucune aspérité, aucune baie, aucune crique naturelle abritée de ce puissant vent de suroît et dans laquelle nous aurions pu nous protéger quelques heures, jusqu'à la dissipation du brouillard.

Il n'y avait résolument qu'une solution ; profiter de ce qui restait de visibilité pour foncer dans un port et nous y arrêter sans penser à autre chose qu'à notre sécurité. On commençait à regretter de ne pas avoir fait escale dans le port de Padstow.

Les instructions nautiques indiquaient un port à l'embouchure de la rivière Torridge, à une dizaine de milles à l'Ouest après la pointe de Hartland. Il s'agissait du port de Barnstaple.

Le fait que personne n'ait été mis au courant de notre présence dans ces parages nous donnait à réfléchir. Si jamais d'aventure malheureuse, il nous arrivait quelque chose, que le bateau démâte, ou pire qu'une déferlante l'emporte et qu'il sombre, nous n'avions aucune survie à bord et personne ne pouvait nous venir en aide. Il n'y avait guère que les points d'observation à la côte qui pouvaient éventuellement nous repérer. Mais nous ne disposions d'aucune radio pour rentrer en contact avec eux ou eux avec nous. L'appel au secours ne nous était même pas permis. Dans l'hypothèse d'une avarie sérieuse nous obligeant à quitter le navire, nous n'avions que deux kayaks et une annexe gonflable dont la préparation nécessitait un bon quart d'heure. Autrement dit, nous ne pouvions pas en cas de naufrage nous en sortir tous indemnes. Cette réalité était bien

présente à nos esprits et chacun savait que notre survie dépendait de notre capacité à ne pas laisser un seul instant à l'affolement. Rester vigilant et concentré, à tout prix !

Céder à la peur n'arrangeait rien, au contraire. Il fallait dépasser ce sentiment de crainte permanente et nous ressaisir en permanence pour mettre tous les moyens possibles en œuvre afin d'atteindre au plus vite un abri.

A cause du brouillard, nous étions obligés de serrer d'assez prêt la pointe Hartland de manière à ne jamais la perdre de vue. Parfois, de courtes éclaircies passagères, comme des lueurs d'espoir, transperçaient le ciel et nous permettaient de voir beaucoup plus loin. C'est ainsi que nous aperçûmes rapidement au plein Nord l'île Lundy se détacher de la tourmente.

Une idée rapide nous encouragea à nous y rendre pour nous abriter sous sa façade Est, mais en dépassant la pointe Hartland, la houle se creusa davantage encore et les vagues atteignaient maintenant largement la hauteur de nos barres de flèches, à près de 4 mètres. Le grondement assourdissant des déferlantes allait en s'accroissant et le slalom entre ces énormes rouleaux d'écume devenait une entreprise de plus en plus périlleuse. Nous abandonnions vite cette idée pour revenir vers notre projet de gagner le port de Barnstaple.

En guise d'avertissement aux marins qui auraient pu considérer les éléments avec une certaine légèreté, l'épave coupée en deux d'un caboteur de bonne taille, gisait au pied de la falaise de Hartland, malmenée par le puissant ressac. Ce spectacle lugubre entraîna de notre part un écart de la pointe. Nous la franchisâmes finalement en milieu d'après-midi.

La côte s'en allait maintenant vers le plein Est. Elle se poursuivait à perte de vue sans que nous puissions apercevoir le fond de la baie de Barnstaple. Le vent se maintenait au Suroît, nous fumes rapidement abrités derrière les falaises, trouvant là une mer moins déchaînée. Mais notre allure s'en retrouvait diminuée, ce qui n'allait pas vraiment avec notre impératif de gagner un abri avant la nuit. Les indications fournies par les

instructions nautiques restaient trop succinctes pour que nous puissions prendre l'initiative de rentrer dans un port de nuit.

Avec l'espoir que le jour se maintienne jusqu'à Barnstaple, nous continuâmes ainsi vers les profondeurs de Bristol Channel.

Le rivage tacheté ici et là de petits groupes d'habitations avait des airs humainement trompeurs. Avec une simple observation, nous nous serions volontiers rapprochés de la côte mais les instructions nautiques, qui parlaient de hauts fonds rocheux, parfois découvrant, nous le décourageaient vivement.

Mais alors que nous étions persuadés que Barnstaple serait notre salut, ce même document fit état quelques lignes plus loin d'une barre dangereuse, à l'entrée de la rivière. Il ne manquait plus que ça. Il y avait bien un tout petit port sur notre tribord à quelques nautiques à peine ; Clovelly Road, mais celui-ci asséchait et nous n'avions aucune idée des heures de marée. Que faire ? Cette fois, nos esprits fatigués et malmenés par cette crainte qui ne cessait de croître se retrouvaient bel et bien au dépourvu.

Sans vraiment savoir ce que nous devions ni pouvions faire, nous laissions le bateau filer sous son amure portante. Nous avions en nous encore cet optimisme qui nous aidait à croire que les instructions nautiques se trompaient peut-être, et que l'entrée de Barnstaple allait se faire tout en douceur. Mais les instructions nautiques étaient comme un livre de formules mathématiques, il n'y avait pas d'erreur, ni la moindre place à une exception ou à un miracle. Devant nous, le rivage de Barnstaple se profilait, mais une barrière d'écume semblait en effet empêcher toute approche. Ce front liquide barrait toute l'embouchure, il n'y avait aucun passage, même étroit, pour s'engager.

Le vent nous venait par l'Ouest et cette barre était à l'Est, et pourtant, le bruit d'un fracas effroyable commençait à nous faire vibrer les tympans et à installer une certaine anxiété à bord. Cette barre d'écume était gigantesque, je n'avais encore jusqu'alors rien vu de semblable, même pas lors des pires

tempêtes de Bretagne, à Guidel ou à Etel.

Une plage, en bordure directe de l'embouchure des rivières, était réputée pour la hauteur de ses shore breaks, sorte de rouleaux énormes très appréciés des surfeurs aguerris. Les vagues arrivaient ici du plein Atlantique sans qu'un seul obstacle n'ait pu amoindrir leur onde.

L'horizon n'avait rien d'obscur, mais sa blancheur n'en était pas moins effrayante. Il semblait bien ne pas y avoir de possibilité d'entrée à Barnstaple. Pourtant, les instructions nautiques, jusqu'alors froidement rationnelles, indiquaient en alinéa, qu'un étroit chenal permettait néanmoins l'accès au port par fort coup de vent d'Ouest. Epuisés par ces 25 heures de navigation, dont un bon nombre sur le qui-vive, et alléchés par l'idée d'un mouillage rapide, nous décidâmes à contre-courant de notre peur de tenter une percée et d'en finir avec cette course effrénée vers l'Est.

Une bouée cardinale, la "Bideford Fairway", marquait l'entrée de ce chenal. Il fallait impérativement la trouver avant la nuit et s'engouffrer tout droit, toutes voiles dehors, à pleine vitesse, à travers cette rangée de rouleaux. Nous tirions alors quelques bords à bonne distance du rivage pour éviter d'être emportés par une vague plus précoce que ses consoeurs.

Mais "Bideford Fairway" resta résolument introuvable et aucun espace libre n'apparut. Le ciel commençait maintenant à s'assombrir, l'observation devenait de plus en plus difficile, nos yeux fatiguaient et nos sinus tiraillaient nos esprits dans tous les sens, sauf dans le bon. Nous étions peut-être passés très près de cette bouée, mais elle avait sans doute été cachée dans le creux des vagues.

. . .

Soudain, un souffle brutal et bien plus violent, arrivant directement des profondeurs de l'Atlantique, fit vibrer et siffler les haubans, et notre voilier gîta jusqu'au hublot, à plus de 45°. Le kayak de slalom fut rempli d'eau en un instant, et nous eûmes

le plus grand mal à nous redresser.

Que venait-il de se passer, était-ce l'appel d'air d'une vague très creuse, était-ce une rafale d'une incroyable violence, ou bien autre chose ? Nous regardions sur notre bâbord, vers l'Ouest, d'où était arrivée cette surprenante rafale.

Le spectacle qui s'offrait alors à nous était effrayant. Un gigantesque grain, si épais que la nuit semblait déjà avoir tombé sous les nuages alors qu'il n'était pas encore 6 heures, nous arrivait en plein dessus, et cette rafale n'était qu'un éclaireur. De telles masses dans le ciel, je n'en avais vu que dans les films fantastiques ou sur des photos prises lors des ouragans tropicaux. Il n'y avait plus la moindre lueur dans les cieux, le soleil et sa lumière avaient disparu, la colère d'Eole refermait sa cloche. Qu'allait-il advenir de nous ? A l'Ouest, cette immense obscurité, au Sud, les falaises de Cornouaille, à l'Est, une armée de shore breaks impatients d'écrabouiller tout navire qui s'aventurerait à les franchir.

Il ne restait plus qu'une seule échappatoire ; le Nord. Nous tenions à la vie, et le seul moyen de pouvoir s'enorgueillir de cette violente tranche de vie, plutôt que d'autres s'en chargent pour nous, était de réfléchir un instant et d'utiliser toute notre concentration pour prendre une décision, la bonne décision.

Nous étions trempés jusqu'aux os, et nous savions dorénavant que notre espoir d'atteindre Barnstaple ne resterait qu'un rêve. Mais continuer dans cette tempête pouvait aussi être lourd en conséquences, nos capacités de résistance se trouvaient considérablement amoindries, et ce grain était si obscur qu'il avait fait chuter la température, jusqu'à nous donner l'onglet au bout des doigts.

Je n'avais jamais navigué dans une mer aussi agitée. On apprendra plus tard que ce coup de vent avait atteint Force 9 Beaufort avec des rafales atteignant Force 10 sur toute la baie de Bristol, une bonne partie de la Manche et de la mer celtique. À tout moment, sans que personne ne s'en rende compte, une déferlante pouvait nous engloutir et nous faire disparaître à tout jamais. Nous avions défié les lois de la Grande Dame, il fallait

maintenant subir les règles de cette nature hostile.

Les embruns et l'eau de mer fraîche qui nous dégoulinait le long du corps sous les vêtements nous aidaient à rester éveillés et vigilants. Depuis le début de la journée, nous n'avions pratiquement pas mangé. Il ne restait de comestible directement que quelques patates que Cécile avait fait cuire lors de notre séjour aux îles Scilly. C'était un bien maigre réconfort, mais nous sûmes nous en satisfaire pour nous persuader de notre capacité à poursuivre jusqu'à ce que notre bonne étoile nous sorte enfin de ce pétrin et nous conduise vers un abri confortable et facile d'accès.

L'approche de cet énorme grain s'accompagnait bien vite de violentes bourrasques de vent et de pluie, de déferlantes partout autour de nous avec des grondements lourds et bientôt d'un clapot frisant sur les vagues elles-mêmes. Dans un moment de délire de fatigue, on se demandait si les éléments essayaient de nous chasser ou bien s'ils nous invitaient à prendre part à leur jeu, sans se rendre compte que n'en avions pas la carrure et que nous préférions fuir au plus vite.

En fait, je ne savais pas trop quoi faire. Tellement convaincus que nous aurions pu rentrer à Barnstaple, nous n'avions pas consulté les instructions nautiques pour savoir ce qu'il y avait plus loin encore vers le Nord-Est et vers l'intérieur de "Bristol Channel".

Je demandais leur avis à Cécile et Manu, qui derrière des visages anxieux, me répondaient que s'il y avait une décision à prendre dans de telles circonstances, c'était à moi, en tant qu'initiateur de ce voyage, de la prendre. Ils avaient raison, j'allais pouvoir m'enorgueillir de notre réussite, si toutefois nous réussissions, mais j'étais aussi responsable de ce tout qu'il pouvait nous arriver de bon comme de mauvais.

D'un geste décidé, Cécile me remit entre les mains le livre des instructions nautiques comme une vive invitation à prendre une décision très rapidement. Le port de Barnstaple n'appartenait dorénavant plus qu'au registre de nos vaines espérances. Les cieux ne me laissaient guère peu de choix,

l'unique possibilité était de continuer jusqu'au premier port accessible.

Debout sur la marche d'accès à l'habitacle, je scrutais le paysage déjà bien assombri pour tenter d'y repérer un éventuel autre abri. En vain. Au chapitre consacré à la baie de Barnstaple, les instructions nautiques ne faisaient état d'aucun abri, seulement de vastes plages séparées de parties rocheuses.

En revanche, à la page suivante, qui décrivait la côte après "Bull Point", au Nord-Est de cette baie, un mince entrefilet de 4 lignes décrivait un petit port de pêcheurs et de caboteurs, bien abrité des vents d'Ouest.

Incroyable ! Ces quelques mots qui se succédaient venaient de renverser complètement la situation. Jusqu'alors, notre calvaire n'avait pas d'issue, on se voyait déjà condamné à poursuive ainsi jusqu'au fond de "Bristol Channel" sans même savoir si nous allions y trouver meilleur abri. Mais là, ce petit port ; "Ilfracombe", arrivait comme l'échelle de corde d'un dirigeable sur un navire en train de sombrer. Orienté comme il l'était, il ne pouvait pas y avoir de barre interdisant son accès.

Et puis, Ilfracombe était tout à fait à notre portée, nous n'avions qu'à dépasser Bull Point, déjà presque visible et à parcourir ensuite 3,5 nautiques le long de la côte vers l'Est pour atteindre le petit port. C'était un port asséchant, mais les instructions nautiques parlaient d'une légère baie abritée ainsi que d'un avant-port.

Sans même réduire la surface de voilure, nous prîmes le cap d'Ilfracombe avec toute notre rage d'en finir avec ce calvaire. Notre sentiment était si fort que nous nous imaginions déjà dans nos couchettes, complètement abrités de la tempête, des émotions plein la tête.

Mais pour l'heure, cette image ne restait bien qu'une fabulation. A présent, il faisait presque nuit, le vent n'avait rien perdu de sa force, et la houle continuait d'être sacrément menaçante. La puissance des gifles liquides que nous ramassions parfois en pleine figure, était telle qu'elle arrivait à nous déséquilibrer. Cécile s'abrita à l'intérieur et referma derrière elle

le premier volet de la porte. Nous nous fixions fermement à tous les points d'accroche du cockpit, les taquets, les winchs, le balcon arrière, priant pour qu'aucun d'entre eux ne nous lâche dans cette démence. Comme avant Hartland Point, la côte suivait une orientation au Nord et en la suivant, nous prenions donc la mer sur notre travers par bâbord. Certaines vagues, à la limite de déferler, claquaient violemment contre la coque, déportant le bateau de plusieurs mètres. Parfois, elles recouvraient complètement le pont et remplissaient le cockpit qui mettaient plusieurs secondes avant de se vider. Le ciel était encombré de gigantesques masses obscures dignes des pires spectacles d'apocalypse. L'ambiance était électrique, l'orage semblait proche.

La vétusté des joints de hublot rarement entretenus ainsi que quelques réparations insuffisamment travaillées laissaient l'eau pénétrer dans l'habitacle. Dans le creux de la gîte, il y avait presque dix centimètres sur le plancher, une véritable marre en mouvement dans laquelle baignaient toutes sortes d'objets, serviettes, cuillères, couteaux et autres ustensiles de cuisines que les agitations du bateau avaient éjecté de leurs casiers. Rien cependant n'était tombé à l'eau, sauf notre espoir d'arriver à Ilfracombe avant que la nuit ne soit trop noire.

Soudain, le phare de Bull Point apparut devant nous, à 3 nautiques environ au Nord / Nord-Est.

Au passage des grains, la tempête redoublait d'intensité et la seule façon d'évaluer notre progression était d'observer à vue d'œil la perpendiculaire de notre cap par rapport aux différents repères lumineux de la côte. Il y avait là en effet plusieurs villages tout illuminés. Nous pouvions ainsi établir une approximation de notre vitesse moyenne et ainsi déterminer tout aussi vaguement le temps qu'il allait nous falloir pour dépasser Bull Point. Notre carte Michelin, sur laquelle nous reportions le résultat de nos observations, était devenue sous les embruns une véritable serpillière dans laquelle nos coups de crayons occasionnaient de véritables brèches.

. . .

Soudain, Manu s'écria et nous appela à regarder dans notre sillage. A quelques nautiques environ, une fusée de détresse venait d'être lancée. Nous apprendrons ultérieurement qu'elle le fut d'un cargo d'une quarantaine de mètres, en très mauvaise posture juste au-dessus de la monstrueuse barre de Barnstaple. Quel était notre devoir ? Nous nous regardions tous les trois ; Devions nous faire marche arrière et tenter de porter secours à ce navire en difficulté ? A la réflexion, c'était là une bien prétentieuse pensée de notre part. Nous n'avions pas de fusées de détresse à bord, mais si nous en avions eu, nous les aurions probablement déjà lancés nous-mêmes. Nous avions énormément de mal à nous secourir nous-mêmes, alors à quoi bon se ridiculiser et risquer de nous mettre dans une situation plus grave encore en voulant porter assistance à un bateau bien plus gros que le nôtre. Et puis, cette fusée, nous n'étions certainement pas les seuls à l'avoir aperçu, sans doute les garde-côtes, avaient eux aussi, repéré le long panache de fumée fluorescente transpercer dans une lente et longue descente le ciel obscur.

Nous ne croyions pas si bien penser, car moins de dix minutes après que cette fusée ne soit apparue, une grosse vedette des gardes côtes arriva en trombe dans notre trois quart arrière-tribord, probablement de Barnstaple. Les garde-côtes avaient sans doute pensé qu'un navire aussi petit que le nôtre avait besoin d'assistance dans une telle tourmente. Peut-être étions nous aussi selon eux les auteurs de cette fusée. En tout cas, cette visite prouvait que les radars côtiers nous repéraient, même avec une houle formée. C'était rassurant.

Cette vedette était énorme, c'était un véritable monstre d'aluminium complètement amphibie d'une vingtaine de mètres de longueur. Le grondement assourdissant de son puissant moteur, mêlé au vacarme du vent et des déferlantes ne facilitaient pas la communication. Mais à l'aide de gestes et d'un anglais approximatif, nous pûmes faire comprendre que nous

étions français et que nous faisions route vers Ilfracombe.

L'échange oral fut si difficile qu'ils se rapprochèrent tout près de nous, au prix de quelques frayeurs lorsque par Bâbord, certaines vagues firent déjauger leur étrave jusqu'à placer cette dernière pratiquement au-dessus de notre balcon avant.

Au plus près, l'un des occupants de la vedette sortit de l'habitacle, solidement harnaché et nous demanda aussitôt si nous possédions une survie. Leur répondre la vérité en leur affirmant que non, cela risquait fort de les encourager à nous emmener avec eux, avec ou sans notre voilier. Ilfracombe était à notre portée, nous préférions continuer plutôt que d'avoir à expliquer notre présence en ce lieu aux autorités maritimes britanniques dès notre retour à terre. C'est pourquoi, je pris l'initiative de leur mentir et de répondre que nous possédions une survie au fond de notre bateau. Et quand notre interlocuteur s'étonna que nous n'avions pas de feux de position, je lui répondis que notre batterie avait pris l'eau et refusait de fonctionner. Elle n'avait en fait jamais fonctionné depuis le départ, et les feux de positions, s'il y en avait, ne devait pas être branchés. J'ajoutais que nous n'étions pas les auteurs de cette fusée de détresse et que celle-ci était retombée plus à l'Est.

Au terme d'une dizaine de minutes de navigation bord à bord, la grosse vedette, dans un rugissement effarant, effectua un virage à 180° face aux vagues, créant de chaque bord de puissantes gerbes d'eau. Trente secondes plus tard, à vive allure, elle avait disparu de notre sillage, filant vers l'endroit probable où se trouvait ce navire en difficulté.

. . .

A présent, les éclats du phare de "Bull Point" étaient parfaitement visibles. La distance à parcourir avant d'entamer la dernière ligne droite vers Ilfracombe n'était plus très grande. La montre de Cécile indiquait 22 heures.

Il fallut attendre 2 heures de plus pour s'assurer que nous étions vraiment passés au Nord de la pointe et pouvoir alors

amorcer un virage du Nord-Est à l'Est en adoptant une amure bien plus confortable de vent arrière.

Dès les premières minutes sous ce nouveau bord, nous constations l'existence au-dessous de notre coque d'un violent courant de face. Aussi puissant et face au vent, ce ne pouvait être qu'un courant de marée, et nous étions donc au moins certains que cette lutte ne durerait pas plus de six heures. Il valait mieux car la mer devenait de plus en plus formée comme au passage d'un raz, vent fort contrecourant puissant. Les vagues se croisaient les unes aux autres et claquaient à leur crête avec la même violence que sur des roches.

La côte avait troqué ses longues plages contre un nouveau rivage de hautes falaises. Les lumières de Ilfracombe étaient déjà visibles dans notre plein Est. D'après les instructions nautiques, aucun village ne se trouvait entre Bull Point et Ilfracombe. Il n'y avait donc aucun doute possible, cette fois ; impossible de nous tromper. Le vent, qui n'avait toujours pas faibli, nous poussait tout droit vers cette lueur.

En voyant l'eau passer sous notre étrave à toute vitesse, nous avions l'impression d'atteindre des vitesses vertigineuses, mais en scrutant nos quelques repères lumineux à la côte, nous étions forcés d'admettre que nous n'allions finalement vraiment pas vite. Un véritable flux s'écoulait sous notre coque et altérait considérablement notre allure.

Nous espérions parcourir les 3 nautiques qui nous séparaient d'Ilfracombe en une demi-heure environ, mais nous dûmes bien vite admettre qu'il nous faudrait finalement plus de temps, et encore un peu de courage.

Les instructions nautiques ne manquaient pas d'éloge pour la zone, parlant de "hauts fonds" rocheux particulièrement dangereux. Le raz devenait en effet de plus en plus prononcé, certaines déferlantes finissaient leur course à quelques centimètres à peine du tableau arrière, menaçant très sérieusement de remplir le cockpit et de nous déséquilibrer. Les surfs devenaient tellement rapides que particulièrement préoccupants, la barre se durcissait jusqu'à devenir impossible à

maîtriser et la négociation du creux de vague était de plus en plus périlleuse, le bateau dérapant dangereusement sur le côté. Le loch ne fonctionnait pas, mais je suis sûr que nous approchions des dix nœuds, une vitesse que n'aurions même pas pensé possible à bord de notre voilier quelques jours plus tôt. Le moteur, qui n'avait plus de protection depuis notre départ du Belon, fut noyé à plusieurs reprises, et nous commencions à nous demander s'il allait démarrer après de telles douches d'eau salée.

Ilfracombe paraissait très proche mais nous avions un mal fou à nous en rapprocher comme si un mauvais esprit nous retenait dans la tourmente. Nous étions follement impatients d'en finir, et notre progression, lente et pourtant très musclée, n'en finissait pas de s'éterniser.

La pointe de "Capstone" fut le dernier cap que nous eûmes à franchir avant d'être enfin en face d'Ilfracombe. Il ne nous fallut pas moins de 3 heures pour rallier "Bull Point" à ce nouveau cap. Manu avait tenu la barre depuis "Bull Point" et ses avant-bras n'avaient rarement été autant sollicités, il me céda volontiers la place pour finir jusqu'à Ilfracombe.

J'avais repéré au Nord-Est de la ville deux lumières, l'une rouge et l'autre verte, qui correspondaient tout à fait au signalement de l'entrée d'un port. Je pris aussitôt ce repère en cap. Selon les instructions nautiques, l'entrée du port se situait aux pieds de la colline de "Hillsborough", haute de 120 mètres environ. Malgré l'obscurité, nos observations semblaient correspondre et aucun danger n'était encore en vue entre notre position et ces feux. Il restait à peu près 800 mètres à parcourir, le village se trouvait déjà sur notre tribord, tout illuminé sur plusieurs niveaux.

Cette densité de lumières nous donnait l'impression d'atteindre un endroit chaleureux et accueillant. Les instructions nautiques parlaient bel et bien d'un port sans eau à marée basse mais nous nous obstinions malgré tout à croire qu'il y avait quand même peut-être assez d'eau pour un aussi petit bateau que le nôtre avec si peu de tirant d'eau.

. . .

Mais lorsqu'à 3 heures du matin ce 6 septembre, nous arrivâmes enfin à Ilfracombe, la mer était basse et l'accès au port impossible, une plage de sable nous barrait la route, le port était bien un port asséchant à marée basse. Les instructions nautiques constituaient une bible constamment rectifiée et provoquante d'exactitude. Espérer que ces renseignements soient faux pour aller dans le sens d'une convenance personnelle relevait d'un optimisme inconscient. Mais je n'étais plus à une déception près et nous sûmes rapidement dominer notre désarroi pour nous affairer à trouver une solution.

Nous pouvions certes régater devant l'entrée du port jusqu'à ce que la mer monte et nous permette d'y entrer, mais les abords de cette petite crique largement ouverte aux éléments paraissaient bien hostiles et guère propices à ce genre de manœuvre, surtout dans notre état de fatigue.

Au plus près du sable, la falaise nous protégeait du vent et le ressac sur la plage ne semblait guère violent. Nous fûmes tellement attirés par cette apparente quiétude que nous nous approchâmes considérablement du sable, trop.

Soudain, la quille heurta le fond, désagréablement très dur. Nous ne pûmes rien faire, poussé par une vague, puis par une autre et une troisième, le bateau se coucha presque instantanément sur tribord. Impossible de faire marche arrière ou de virer de bord. Nous étions complètement morts de fatigue et pourtant le sort avait résolument décidé avec cette nouvelle épreuve de nous en faire baver encore un peu.

Avec une énergie venue de nulle part, nous nous affairions tous les trois à tenter de sauver notre petit bateau. Cécile affalait les voiles, Manu tentait d'enlever la béquille déjà pliée autour de la coque sous la force des vagues et quant à moi, je jetais l'ancre vers le large afin que celle-ci morde le sable assez fort et nous permette de tirer dessus de toutes nos forces pour sortir notre pauvre petit compagnon de sa bien mauvaise

posture. En vain, l'ancre chassait dés la moindre traction. Manu voulut utiliser le moteur, alors recouvert par une vague sur deux. Mais celui-ci, s'il daigna bien vouloir démarrer, refusa de s'enclencher en marche avant. Nous l'avions fait réparer avant notre départ mais la réparation n'avait pas tenu, la tringlerie des vitesses venait à nouveau de lâcher et il fallait maintenant oublier l'aide du moteur.

Encore une fois, les règles du jeu n'étaient pas en notre faveur, nous ne disposions pas beaucoup d'atout pour nous sortir de ce pétrin. Avec le ressac, nous risquions en plus de nous faire pousser petit à petit sur les rochers, à une cinquantaine de mètres à peine. La seule solution envisageable consistait à planter nos deux ancres suffisamment profondes en n'hésitant pas à se jeter à l'eau pour que le bateau reste à la même place malgré les coups de butoir qu'il était en train de recevoir.

Nous n'avions aucune certitude que cela marche mais nous fîmes tout pour et avec la force de notre infaillible espoir, nous priâmes les cieux de nous accorder enfin le repos après de telles heures de navigation intense.

La mer monta régulièrement et miraculeusement, le bateau se releva et resta à sa place, revenant progressivement face aux brisants.

Très rapidement, tout ce que nous pouvions voir de sable jusqu'alors fut recouvert par la mer. La forme des lieux nous paraissait maintenant un peu plus claire malgré la nuit bien noire. Nous ne distinguions alors qu'un premier bassin largement ouvert sur le large et bien vite envahi par un fort clapot, ce qui ne nous ouvrait guère peu de perspectives de repos confortable. Il n'y avait qu'un seul bateau dans ce port, apparemment un navire de transport de passagers.

Malgré ces aspects peu hospitaliers, nous décidâmes d'aller rapidement nous amarrer au quai pour enfin pouvoir dormir. Dépourvus de moteur et considérablement affaiblis physiquement, nous préférions ne pas utiliser les pagaies pour effectuer ce déplacement. Nous attachions plutôt un bout au chaumard du bateau puis l'un d'entre nous s'en alla à bord de

notre petite annexe gonflable, elle aussi bien malmenée, jusqu'au quai. Il fallut relier plusieurs bouts pour y parvenir.

A notre grande surprise, la nuit nous avait caché la vraie nature de ce quai, il s'agissait en fait d'une simple digue sur pilotis à travers laquelle la mer passait allègrement, occasionnant un clapot anarchique et désordonné.

Malgré tout, nous prîmes le risque de rapprocher le bateau. Bien belle était là l'erreur que nous étions en train de commettre, il s'en fallut de très peu en effet pour que l'étrave du bateau attiré par le phénomène de retour ne vienne s'écraser sur les montants lacérés de ce véritable piège de béton. Nous fûmes Manu et moi obligés de sauter à l'eau tout habillés jusqu'au cou pour nous intercaler entre la digue et l'étrave du bateau que nous réussissions à repousser au prix d'efforts colossaux. Nos cœurs étaient à la limite de céder, c'en était vraiment trop de sensations fortes, nous ne comptions même plus toutes les situations périlleuses que nous avions vécu tout près de la catastrophe au cours des trente heures passées.

Sauvés du pire, nous n'en étions pas moins livrés à nous-mêmes une nouvelle fois, sans moteur, ballottés par un clapot de plus en plus marqué. Nous eûmes bien l'idée de nous protéger à contre du seul bateau qui occupait ce port aux apparences désertes, mais les flancs de celui-ci ne se prêtaient guère à l'amarrage d'un petit bateau comme le nôtre. Nous dûmes y renoncer.

Finalement, ce fut une petite bouée à peine visible dans l'obscurité qui fut notre salut. Non sans mal, nous l'attrapions pour nous y attacher solidement et regagner enfin nos couchettes. Mais déjà, nous savions que notre répit allait être de courte durée. Comme se présentait ce port, il n'y avait guère peu de chance que nous puissions y rester. Et puis, avec une béquille en moins, il était hors de question d'attendre la prochaine marée basse. Autrement dit, nous n'avions en ce lieu que quelques heures d'un bien peu confortable repos, avant de reprendre la mer, à nouveau en quête d'un havre de paix.

Les paupières lourdes, les visages recouverts de sel, nous

avions l'air hagard, ne comprenant pas vraiment ce qui nous arrivait, çà n'était pas encore de la désillusion mais çà en avait tout de même le goût.

. . .

L'aurore était proche, il valait mieux pour ne pas être déçu bannir immédiatement toute perspective d'un bon sommeil réparateur. Sans même se coucher, chacun s'endormait, encore emmitouflé dans les cirés humides.

Moins de deux heures plus tard, le soleil fit son apparition. Les lueurs me firent sortir de ma torpeur et en un instant, comme si quelque chose de grave venait à nouveau d'arriver, je sortis en trombe dans le cockpit. Il n'y avait finalement rien à signaler. Le bateau n'avait pas bougé, seule la mer avait bien monté. Le ciel quant à lui, était aussi gris que la veille et le vent n'avait pas faibli d'un seul nœud.

Soudain, en me retournant vers le fond de ce bassin pour mieux observer les lieux, j'aperçus des mats par-dessus le quai. Il y avait donc bien un port à Ilfracombe. En suivant la digue, je repérais en effet une petite entrée au Sud, impossible à déceler dans l'obscurité de la nuit, mais à présent bien visible. Cette apparition me fit le même effet que si un miracle venait de se produire devant moi. Cette fois, un port, un plan d'eau vraiment abrité, tous les ingrédients étaient réunis pour que nous puissions vraiment dormir tranquillement et récupérer de cette épuisante navigation.

Il ne restait plus pour y avoir droit qu'à trouver un moyen de pénétrer dans ce port visiblement étroit sans moteur et avant que la marée ne se mette à redescendre.

A la pagaie, il y avait trop de vent pour que le déplacement soit envisageable. Il n'y avait guère que la voile pour y parvenir. La manœuvre se présentait d'ores et déjà comme un exercice de régate particulièrement difficile.

Mes compagnons dormaient encore, je crus bien faire en les laissant dormir, persuadé que je pourrais effectuer cette

entrée dans le port tout seul. J'étais bien prétentieux. Sans doute aussi avais je l'intention de leur faire l'heureuse surprise de leur offrir une pleine nuit de sommeil et le confort d'un port abrité à leur réveil.

Dans un parfait état de santé, j'aurais peut-être réussi un pareil exercice, mais avec une telle fatigue, c'était perdu d'avance. A peine eussé-je hissé la grand-voile et détaché le bateau que celui-ci prit aussitôt le cap du vieux quai à grande allure sans que je ne puisse rien faire.

Sans le sursaut de Manu qui sauta sur le pont en caleçon, la dame de nage entre les mains pour amortir le quai et éviter le choc frontal, nous étions bons pour refaire notre étrave, ou peut-être pire. Ses muscles à froid furent endoloris par le choc, mais il continua malgré tout à m'aider, me reprochant au passage d'avoir voulu faire ce déplacement tout seul. Comme moi, il ne fut pas long cependant à découvrir la raison de ma démarche et la perspective d'un vrai repos le motiva lui-aussi pour en finir enfin avec cette infernale accumulation de malchances.

Nous évitions de peu d'accrocher la quille à la rampe d'escalier au bout du vieux quai, le bateau se déportait dangereusement à chaque virement de bord. Nous ne fûmes pas épargnés de quelques nouvelles sueurs froides.

Mais au terme de dix minutes environ d'efforts, notre petit voilier pénétrait enfin dans le vrai port d'Ilfracombe.

Freinant notre allure en affalant la grand-voile, nous poursuivions sur notre élan jusqu'à une grosse vedette à contre de laquelle nous nous amarrions afin de reposer à la verticale à la marée suivante.

. . .


St David's Point
Milford Haven
Carmathen
Swansea
CLAMORGAN
Gloucester
Cardiff
BRISTOL CHANNEL
Bristol
Lundy
ILFRACOMBE
Bideford
HAMPSHIRE
SOMMERSET
Bude
DEVON
Poole
Padstow
Lyme bay
Wight
CORNWALL
Plymouth
Torbay
Portland
SCILLY Isles
Land's End
Lizard Point
ENGLISH CHANNEL
MANCHE
Cherbourg
Anglo-Normandes
Batz
Bréhat
Granville
St Malo
Morlaix
Ouessant
Le Conquet
St Brieuc
BRETAGNE
Pointe du Raz
Quimper
Port du BELON - MOELAN / MER
Lorient
Glénans
Vannes
Groix
Belle Ile
Nantes
OCEAN ATLANTIQUE
Noirmoutier
- TRIP TO ICELAND -
Yeu
PREMIERE PHASE =
LE BELON -- ILFRACOMBE
Ré
La Rochelle
Oléron

Trip to Iceland

Ilfracombe

du 6 au 24 septembre 1990

Pour la première fois depuis notre départ des îles Scilly, nous nous sentions enfin en sécurité.

Notre souci était maintenant de connaître au plus vite la météo afin de savoir quand nous pourrions reprendre la mer.

En cette heure matinale, les quais de la petite cité se trouvaient complètement déserts. Aucune âme n'avait assisté à notre arrivée en catastrophe.

Le désir d'aller découvrir cet endroit où le sort nous avait conduit me démangeait. Mes compagnons de bord s'étaient rendormis, je partais donc seul.

Il y avait une colline qui dominait toute la ville par l'Est. Ma première envie fut de la gravir jusqu'à son sommet pour mieux voir la situation et bien me rendre compte de l'état de la mer. De là-haut, la vue était panoramique et la ville bien petite. Le ciel restait uniformément gris à perte de vue. Je m'attendais à distinguer au loin au Nord l'autre côté de la baie de Bristol, mais en vain, il n'y avait sous mes pieds que de l'eau agitée et balayée par un puissant souffle d'Ouest.

Emmitouflé dans mon blouson, le visage fouetté par ces puissantes bouffées d'air frais, je rebroussais rapidement chemin vers le port. Sur les pentes abruptes, la vue était parfaitement dégagée pour observer le port et comprendre à la lumière du jour toutes nos mésaventures de la nuit passée. On distinguait notamment que la première digue du port n'arrêtait en fait aucune vague, et ne faisait au contraire qu'accroître le désordre liquide dans l'avant-port.

De retour au bateau, je retrouvais Cécile qui s'était réveillée, étonnée de se retrouver dans un port à l'abri de tout

danger. Elle voulut aussitôt découvrir à son tour les lieux. Je repartais avec elle, cette fois, ce fut dans la ville que nous orientions notre promenade. Sa première réaction à terre fut d'aller sur le front de mer. Frappée de pleine face par de violentes rafales, elle se serra contre moi. Je sentais dans son attitude une grande satisfaction d'avoir atteint ce port et gagné ainsi un semblant de sécurité après tant de frayeurs. Sans aucun doute, nous venions de vivre ensemble une tranche de vie comme il est rare d'en trouver.

Nous nous en allions ensuite dans les rues de la cité. Cécile était très attentive, comme si elle voulait marquer son esprit de tous ces paysages. Elle examinait chaque détail, et s'arrêtait volontiers dès qu'une vitrine ou une façade particulière retenait son attention. Il était étrange pour moi de l'observer ainsi. Cette curiosité gloutonne n'était pas le genre que je lui connaissais, et pourtant, c'était plutôt pour me satisfaire. Ce comportement inconscient révélait toute l'importance qu'elle apportait au fond d'elle-même à ce voyage. Jusqu'alors, je n'avais jamais eu aucune occasion pour m'en rendre compte, mais à présent, je savais que depuis la première fois où je lui fis part de ce voyage, elle m'avait pris au sérieux. Mon obligation de réussir et d'aller au bout de ce défi était d'autant plus grande, et l'aventure ne faisait que commencer.

Dans un tourment de pensées que la fatigue et le froid décuplaient, toutes ces prémices au départ revenaient animer mes souvenirs. Je revoyais alors ces espoirs qui maintenant se révélaient complètement naïfs. Notre projet d'atteindre l'Islande comme un intermédiaire entre deux aventures n'était plus qu'une douce fabulation d'esprits immatures. Même notre programme initial de navigation, pourtant sérieux, n'avait plus aucun sens. Nous avions omis d'inscrire à nos prévisions un paramètre essentiel : celui du ciel et de ses bons vouloirs.

Une erreur par excès d'optimisme. Celui-là même qui nous motivait encore à poursuivre notre projet de gagner l'Islande, alors que le calvaire que nous venions de subir avait largement de quoi nous faire abandonner.

. . .

Il était encore trop tôt pour obtenir un bulletin météo de la période à venir. Il y avait un bureau du port sur le quai, ces informations y étaient peut-être disponibles, mais ses portes se trouvaient closes à cette heure matinale.

Ne pouvant satisfaire notre impatience de connaître la situation, nous n'avions rien d'autre à faire que de retrouver Manu au bateau.

La mer avait baissé et le bateau venait de se poser sur le fond sablonneux du port. Dans un premier, nous ne remarquions pas, mais Manu s'empressa de nous dire qu'une nouvelle catastrophe risquait de compromettre notre projet.

En se reposant, des bruits de craquement avaient en effet inquiété Manu, et puis soudain, le plancher s'était brutalement mis à remonter dans le cockpit.

En examinant le bateau depuis le quai, l'avarie apparaissait en effet très clairement, le poids du bateau chargé à bloc, avait fait céder la structure qui rigidifiait le fond de la coque. Par chance, ni les varangues, ni les tarets n'avaient cédé, seule la coque, heureusement assez souple, s'était déformée. La fibre ne présentait aucune fissure, nous n'avions donc pas à craindre une prise d'eau lorsque la mer allait remonter.

En revanche, il n'était plus envisageable à présent que notre voilier puisse reprendre la mer dans cet état, même si la météo tournait au grand beau temps. Trop de forces exercées sur la quille, associées à cette souplesse anormale, pouvaient engendrer des couples assez puissants pour transpercer la coque ou même perdre la quille.

Le programme des jours suivants venait en un instant d'être complètement revu, à notre plus grand désavantage. Il ne nous importait plus maintenant de connaître la météo, mais de savoir comment nous allions pouvoir réparer cette avarie, sans la moindre livre en poche.

De peur que notre propre poids à bord n'aggrave le problème, nous quittions à nouveau le bateau, partant cette fois à la recherche d'un shipchandler pour lui présenter le problème et tenter de trouver un arrangement avec lui pour effectuer l'indispensable réparation.

A l'office de tourisme local, l'hôtesse nous indiquait le seul shipchandler de la cité ; la "Harbour Trading Company". Celui-ci se trouvait en fait au fond du port. Le commerce était d'ailleurs visible depuis notre bateau, mais nos préoccupations ne nous avaient pas permis de le remarquer.

Sans perdre un instant, nous allions aussitôt à la rencontre de son propriétaire. La boutique était en fait un vieux hangar regorgeant de matériel nautique en tout genre, depuis les manilles jusqu'aux vestes de quart en passant par une librairie aux multiples ouvrages. L'endroit ressemblait à la réserve personnelle d'un vieux loup de mer. Nous étions en Cornouaille, un pays dur, et les bois vernis, l'obscurité et l'odeur du cuivre nous le faisaient sentir.

Au terme d'une visite pleine d'admiration, un homme d'une cinquantaine d'années, la barbe abondante et les cheveux blonds coiffés d'une casquette en toile, vint à notre rencontre. Il se présentait ; Alan Kitt, le propriétaire des lieux, après son père et ses aïeux. Il fut surpris de constater que nous n'étions pas anglais. Apparemment, la visite de français n'était guère coutumière en ce lieu.

Malgré tout, il n'avait aucun à priori et il fut tout à fait disposé à écouter ce pourquoi nous venions à sa rencontre. L'explication de notre situation nécessitait des termes techniques que notre anglais approximatif ne possédait pas. Malgré tout, il comprit assez bien la situation et nous proposa de compléter notre description du problème en nous fixant le soir même un rendez-vous en compagnie d'une amie à lui, française d'origine.

Nous profitions alors de cette première journée à Ilfracombe pour découvrir les bas quartiers de la cité. Les maisons étaient collées les unes aux autres avec chacune une baie vitrée en forme de parallélépipède et un jardin

étonnamment bien entretenu. Le quartier, surtout en son centre, était assez ancien et l'on y retrouvait parfaitement bien l'âme celtique commune à tout le vieil occident, depuis la Galice jusqu'à l'Irlande et l'Ecosse en passant par la Bretagne.

A 17 heures précises, ponctuels comme rarement nous l'avions été, nous nous présentions au magasin d'Alan Kitt. Son amie française était déjà là et se fit un plaisir de traduire en détail toutes les explications que nous voulions donner à notre interlocuteur. L'air désolé de ne pas avoir compris plus tôt une chose si simple, ce dernier nous proposa de faire venir un expert dans la matinée du lendemain, à la prochaine marée basse, afin d'évaluer la gravité de l'avarie.

Cette proposition, démunie de toute question d'argent, nous satisfaisait complètement. Le bateau flottait à nouveau et à l'intérieur, aucune prise d'eau n'était à déplorer.

Alan Kitt et les experts allaient sans doute nous demander de déplacer notre voilier pour le rapprocher du fond du port afin de mettre le bateau au sec le plus longtemps possible. Il était hors de question d'effectuer cette manœuvre à la voile, et le moteur avait rendu l'âme la veille alors que nous avions essayé d'avoir recours à ses services pour nous extraire du pétrin sans nom dans lequel nous nous étions fourrés. Il n'y avait donc qu'une seule solution ; réparer ce moteur tant qu'il faisait encore jour.

Le transport de ce dernier jusqu'au quai à bord de notre annexe qui n'en avait que le nom fut à lui seul une aventure périlleuse. Avant notre départ du Belon, Manu avait passé pas mal d'heures pour réparer ce vieux moteur. Il était donc le seul d'entre nous à le connaître parfaitement. La panne du moment ne lui était d'ailleurs aucunement inconnue, il savait parfaitement d'où cela provenait et il estima rapidement le temps nécessaire pour qu'il puisse effectuer la réparation, sous réserve que nous puissions emprunter quelques outils adaptés, inexistants dans notre modeste trousse à outils. Un très sympathique pêcheur, de retour de mer à bord de l'"Elizabeth", un petit caboteur, nous confia quelques outils et nous ouvrit son établi couvert sur le

quai afin que nous puissions opérer à l'abri du souffle glacial. Il ne fallut pas moins de trois bonnes heures d'acharnement sur les vis et les boulons serrés à bloc pour que notre moteur fonctionne à nouveau.

Comble de malchance toutefois, toute l'huile de la partie inférieure de l'arbre d'hélice s'échappa au cours d'une fausse manoeuvre, et nous fumes en dépit de notre effort contraint d'oublier complètement le recours au moteur. Il pouvait fonctionner, mais sans huile, c'était le condamner.

Encore une fois, comme si le sort tenait absolument à nous engloutir sous les malchances en série, nous dûmes trouver une autre façon de déplacer notre voilier. Nous avions beau unir nos esprits, il n'y avait guère qu'un seul moyen d'y parvenir ; le remorquage à l'aide d'un kayak.

J'enfilais donc un ciré, et avec toute les réserves d'énergie que je n'avais pas encore consumées, je remorquais le bateau en kayak de toutes mes forces face au vent et au petit clapot. Pour atteindre le quai le long duquel nous voulions nous amarrer, il n'y avait qu'une centaine de mètres mais il me fallut néanmoins une bonne dizaine de minutes pour m'y rendre, complètement épuisé. J'avais la fringale et mes épaules tétanisaient.

Cette façon d'opérer était suffisamment inhabituelle pour attirer l'attention de quelques passants venus flâner sur les quais du port. Certains vinrent même observer de plus près notre voilier et nous posèrent quelques questions ; d'où nous venions ? où nous allions ? si notre voyage n'était pas trop dur ? ... Je me plaisais à y répondre.

A cette époque, je n'avais pas vraiment d'explication à fournir pour expliquer ce qui avait nourri en moi cette si farouche volonté de voyager et de découvrir, mais je crois bien néanmoins que cet aspect relationnel, l'échange humain qui en résultait, y fut pour beaucoup.

En quittant la Bretagne et notre univers de cette façon, à la manière de gens suffisamment lassés de leur existence pour tout lâcher et recommencer une nouvelle vie, nous étions

devenus malgré nous les personnages qui animent les rêves inconscients de beaucoup. Et parmi ceux-là, il y avait quelques badauds venus ce soir-là à notre rencontre, discrets, mais intimement convaincus que nous avions eu raison d'agir ainsi, au point d'en avoir les larmes aux yeux et de nous interdire formellement d'échouer, juste pour ne jamais remettre en cause la force de leurs propres rêves d'évasion.

. . .

Toute la nuit, il fallut veiller à l'évolution de la marée pour que le bateau repose sur le sable doucement et sans heurt. Vers 22 h., nous nous retrouvions immobiles, appuyés par tribord sur le quai et nous pûmes enfin, après plusieurs dizaines d'heures de vécu intensif, regagner nos couchettes l'esprit tranquille pour au moins 8 heures de sommeil.

Le réveil eut lieu à 6 h 30, dès que la mer souleva à nouveau le bateau. Nous étions impatients de connaître l'avis des experts.

Ils arrivèrent en milieu de matinée accompagné d'Alan Kitt. Après quelques minutes d'observation, nos deux nouveaux interlocuteurs, au look d'homme d'affaire, chacun un attaché caisse à la main, prononcèrent un verdict sans appel : Sur un ton fataliste, ils nous affirmèrent que non seulement le bateau ne pouvait absolument pas reprendre la mer dans cet état, mais qu'en plus, le coût de réparation ne pouvait être inférieur à 500 livres sterling, soit à l'époque quelques 5 000 francs. Cette annonce nous paralysa. Et ils rajoutèrent, sans user de ménagement, que cette estimation ne comprenait pas tous les frais de manutention et de mise à sec du bateau.

Ils avaient raison sans doute, mais leur estimation, sans qu'il nous le dise, ne parlait que d'une réparation complète, ce qui était bien sûr la meilleure solution. Toutefois, une réparation sommaire mais solide pouvait tout à fait convenir. Ce qui nous importait, c'était de reprendre la mer sans craindre que la quille ne s'arrache. Nous n'avions que faire de l'aspect esthétique, et

nous savions très bien qu'un jour, il allait nous falloir refaire complètement ce système. Et pour réaliser cette réparation provisoire, nous n'avions pas forcément besoin de payer une telle somme. Nous n'avions pas non plus besoin du service de ces experts et de toute manière, nous ne possédions pas l'argent qu'ils nous demandaient, on ne savait même pas comment nous allions pouvoir financer les travaux que nous imaginions. Les deux experts avaient des intérêts à nous présenter les choses de cette façon, mais ils ne semblaient pas vraiment conscients de notre situation et du fait que nous étions arrivés à Ilfracombe justement sans la moindre devise.

En tout cas, une chose était sûre, et là, ce conseil n'avait rien d'intéressé, c'était une évidence ; Il fallait absolument mettre le bateau au sec pour pouvoir le réparer sans aucune humidité. Nous ne pouvions pas faire de résine si le fond du bateau n'était pas complètement sec, or, dés que celui-ci flottait, il y avait toujours une petite humidité relative qui empêchait tout travail de polyester à bord.

. . .

Tous ces nouveaux paramètres n'arrangeaient pas le bon déroulement de notre projet de voyage. Outre le problème épineux de l'argent à trouver, la perte de temps occasionnée par cet imprévu était également très préoccupante. Nous venions de subir les humeurs de la Grande Dame entre les îles Scilly et Ilfracombe, et nous étions à présent plus que jamais conscients des risques encourus à prendre le large de plus en plus tard dans la saison. Notre mésaventure maritime s'était produite près des côtes tandis que le grand pont de l'Atlantique Nord que nous nous apprêtions à franchir entre l'Ecosse et l'Islande pouvait nous prendre plus de 10 jours et allait nous priver en cas de brutale dépression de toute possibilité de repli vers un abri.

Cet accablant cas de figure avait de quoi nous perturber, c'était comme si nos espoirs et notre optimisme venaient de ramasser une claque brutale. Dans un premier temps, nous étions

dépourvus de la moindre idée, et nous laissions donc repartir les deux experts sans avoir pris la moindre décision. Alan Kitt, lui, restait. Il avait apparemment compris notre pénurie financière et nous proposa de mettre notre bateau au sec dans la cour de son magasin. Il s'occupait de commander la grue. Nous acceptâmes sa proposition, sans savoir à ce moment-là comment nous allions pouvoir payer toutes ces prestations. Nous étions encore assez optimistes pour penser que l'avenir nous serait plus favorable.

En fait, tant de malchances s'étaient abattues sur nous en un temps si court que nous en étions devenus blasés, insensibles à ce rationnel pourtant aveuglant.

Sans argent et dans l'incertitude la plus totale de l'avenir, l'échec paraissait proche et inéluctable. Dans cette désillusion, notre dynamisme n'avait plus de raison d'être. La plus grosse erreur que nous avions faite était sans doute d'y avoir trop cru sans penser un instant que notre route pouvait être barrée par de nombreux obstacles.

La seule chose qui me maintenait et m'aidait à y croire encore malgré tout, c'était cette réflexion que j'avais eu lors de ma Traversée de la Manche ; celle du singe devant la banane, trop aveuglé par l'envie, pour apercevoir les dangers du chemin qui l'en séparait. Nous nous trouvions dans la même application, mais cette fois, nous étions trois à vivre le projet, je n'étais plus tout seul. Le schéma restait le même, nous venions de tomber et la chute nous avait ouvert les yeux. Maintenant, nous estimions à son véritable niveau l'objectif que nous nous étions fixés et les obstacles à franchir, jusqu'alors ignorés, apparaissaient clairement devant nous. Nous n'avions plus qu'à y croire et à rester vigilants en permanence, pour ne jamais chuter plus bas, pour ne jamais abandonner.

Mais il avait fallu arriver à une telle situation pour que cette réflexion me revienne enfin à l'esprit. Y croire encore exigeait des efforts importants, tout comme la perspective de l'abandon était attrayante. Allions nous avoir la force de surmonter ces nouvelles épreuves ? Rien n'était moins sûr.

Surtout avec si peu de cartes dans notre jeu. Et pourtant, je sentais en moi cet invincible optimisme m'agiter de toute part en dépit de cette avalanche de nouveaux soucis. Je ne voulus pas extérioriser ce sentiment auprès de Cécile et Manu. Au regard de la situation, ils n'auraient pas compris mon optimisme, ils auraient peut-être même fini par penser que j'en étais complètement aveuglé. Et ça, je n'y tenais pas, par crainte que leur espoir ne s'amenuise sous le poids des doutes.

Mais au contraire, Manu m'étonna, il acquiesça d'un geste de la tête ma volonté de poursuivre. Je ne lui avais pas encore fait part de mon souhait, mais il avait compris les bases de mon attitude, pourquoi en effet aurais-je laissé Alan Kitt commander la grue si ce n'était pas avec l'intention ferme et définitive de mener notre projet à son terme ?

Son regard se tourna vers Cécile avec un air volontairement convaincant. Il n'eut pas besoin d'en user davantage, Cécile avait depuis longtemps décidé d'aller jusqu'au bout. De toute manière, rétorqua-t-elle, les imprévus faisaient partie intégrante du voyage au travers duquel nous nous étions tous les trois élancés, et chacun les avait accepté sans rechigner. La situation était certes grave, mais notre devoir était au moins d'essayer de surmonter l'épreuve, un abandon pouvait être une traîtrise envers nous-mêmes, envers notre rêve. Les conséquences, en particulier celles du regret de n'avoir pas continué, risquaient d'être lourdes et pénibles à supporter pour le restant de nos jours. Nous le savions, peut-être que ce fut là ce qui nous sauva de cet éternel handicap, au moins pour une partie d'entre nous en tout cas. Notre décision fut unanime et immédiate : Continuer coûte que coûte !

. . .

Apparemment satisfait que nous ayons finalement décidé de gruter notre bateau, Alan Kitt m'invita à le suivre afin de régler les formalités administratives après du "harbour master" ; le directeur du port. Installé dans le petit bureau le long du port,

sans artifice, ni excès de bureaucratie, le Capitaine du port nous fit un accueil particulièrement chaleureux qui eut pour effet de contraster avec la froideur des experts qui venaient de nous dépeindre la triste réalité de la situation.

Avec une hâte qui démontrait une certaine forme de désintérêt, à ce sujet-là en tout cas, Alan Kitt relata brièvement notre périple, avant d'annoncer notre avarie et de fait notre souhait de gruter notre voilier et de stationner ce dernier dans son enceinte le temps de la réparation.

Le capitaine hocha la tête, faisant signe d'approuver ce projet, mais visiblement, il souhaitait lui, en savoir davantage sur notre périple. Les questions le démangeaient. Mais Alan Kitt ne semblait pas disposé à se montrer patient et à partager notre récit, et il nous fit savoir qu'il était pressé. Le capitaine nous invita alors à remettre cet exposé à plus tard.

D'un pas rapide, Alan Kitt nous accompagnait jusqu'à son magasin pour nous montrer dans sa cour l'emplacement où il pensait pouvoir stationner notre voilier. Excepté le problème financier, tout paraissait correct. Après tout, me disais-je en guise de conviction personnelle, nous avions juste à trouver un moyen d'acquérir un peu d'argent et l'affaire était réglée.

En faisant preuve d'un peu d'honnêteté avec moi-même, j'étais toutefois obligé d'admettre que çà n'était pas aussi simple.

Le bon déroulement de ces démarches avait néanmoins contribué à me redonner un peu d'entrain.

Je retournais au bateau, un peu plus motivé qu'avant. N'ayant plus qu'à attendre des nouvelles de la grue, nous nous abandonnions à quelques instants de repos, chacun sur sa couchette.

. . .

Ce n'est que bien plus tard qu'Alan Kitt, en frappant sur le pont, vint troubler notre semi-somnolence. Je l'invitais à monter à bord et à nous rejoindre dans le carré, à l'abri de ce vent frais d'octobre qui n'avait guère faibli depuis notre arrivée.

Comme pour nous remercier de notre hospitalité, il

esquiva un moment l'objet de sa visite pour prononcer les coutumes politesses et animer notre carré d'une conversation bien "bateau", ce qui ne pouvait pas être plus approprié. Nous l'écoutions avec respect, mais notre préoccupation était bien loin de ces bavardages. La seule chose que nous étions impatients d'entendre de la voix de notre visiteur était le prix de la manutention ainsi que le programme de son déroulement.

Mais comme il n'y vint résolument pas, je ne pus empêcher mon regard d'être indiscret. Alan Kitt était venu avec un petit carnet sur lequel il avait inscrit des notes. Au premier coup d'oeil, j'aperçus le nombre 15 suivi du signe "£" de "livre sterling". Nous possédions justement l'équivalent en argent français, c'était parfait, m'écriais-je. Mais Alan Kitt, qui m'avait vu regarder son carnet à son insu, corrigea rapidement mon erreur en se mettant à rire tout en se plaignant que son écriture soit aussi mauvaise. D'un coup de crayon, il rectifia le 1 de 15 pour le remplacer par un 7, ce qui faisait 75 livres sterling et non plus 15. Ce n'était pas du tout la même chose. Et il ajouta : Ce prix ne comprend que la moitié de la manutention. La remise à l'eau en coûtera le même prix, soit un total d'environ 1500 francs.

Nous eûmes tout à coup une certaine difficulté à dissimuler notre malaise à l'annonce de ces tarifs. Mais c'était aussi à ce moment-là que nous devions user d'assez d'habileté pour laisser croire à notre interlocuteur qu'en dépit de notre apparente pénurie, nous disposions malgré tout de quelques économies cachées à bord pour pouvoir financer toutes ces prestations. Nous n'avions d'autres solutions que d'accepter ces conditions, et Alan Kitt s'en retourna alors vers ses occupations, visiblement satisfait d'avoir conclu une bonne affaire.

Nous nous en voulions un peu de l'avoir ainsi dupé, mais c'était l'unique solution pour réussir à gruter notre bateau et entamer ainsi les travaux de réparation.

Mais même si nous n'avions pas l'argent nécessaire au moment d'accepter la proposition d'Alan Kitt, nous savions qu'il allait quand même bien falloir se le procurer. Notre bateau allait

en effet se retrouver au sec, mettant nos prestataires en position de force. Il leur était en effet facile le bateau à terre de nous bloquer en cas de non-paiement de leurs services.

C'était légitime. Ce qui l'était moins en revanche, ce fut l'attitude d'Alan Kitt, qui manifestement avait vu en nous malgré notre jeune âge et notre évidente pénurie financière, la perspective d'une bonne affaire. Peut-être nous trompions nous à son sujet, mais en tout cas, il donnait franchement l'impression d'être beaucoup plus préoccupé par l'obligation de notre réparation plutôt que par la nature de notre périple.

Jusqu'alors, par facilité ou par crainte de se retrouver à court d'idée, nous avions systématiquement remis à plus tard le traitement du problème financier. Mais à présent, çà n'était plus possible, le grutage allait bientôt s'effectuer et il valait mieux ne pas être à court d'argumentation lorsque le grutier allait nous parler d'argent.

Chacun à bord s'affairait pour essayer de trouver une solution. De son côté, Cécile avait mis son compte bancaire largement dans le rouge en prenant à sa charge les dernières courses que nous avions faîtes en France avant de prendre le cap des îles Scilly. Il était fort à craindre que les banquiers ne veuillent donc plus lui donner le moindre penny. Manu, n'ayant pas prévenu ses parents, comme moi, ne pouvait en aucun cas compter sur une aide de leur part. Il possédait un petit pécule personnel, mais il souhaitait le garder en cas de besoin au cours du voyage. Cette précaution était tout à fait compréhensible, nous ne discutions même pas sur le sujet. Quant à moi enfin, l'horizon restait résolument bouché au point de m'abîmer les sinus de douleur à force de me creuser les méninges.

Le miracle ne se produisit pas, force fut pour nous d'admettre que cet argent, il n'appartenait qu'à nous trois, comme un seul, de trouver un moyen de l'acquérir. L'ambiance d'un jeu sembla prendre place à bord, tous les moyens étaient bons pour parvenir à cette fin, excepté si possible les moyens malhonnêtes. Cécile et Manu paraissaient déjà animés par quelques idées dont ils souhaitaient manifestement garder le secret.

. . .

La visite impromptue d'un nouveau visiteur me priva cependant d'en savoir davantage. Cette fois, il s'agissait du directeur du port. Il venait à notre rencontre pour nous informer que le grutage allait avoir lieu le lendemain matin, à 9 heures précises, à peu près à l'heure de la pleine mer.

Il ajouta que nous pouvions rester le long du quai pour la nuit afin de nous épargner d'une nouvelle manœuvre périlleuse pour rejoindre un mouillage.

Il n'avait pas du tout la même attitude qu'Alan Kitt. Il paraissait davantage intéressé par ce qu'il pouvait nous apporter plutôt que par ce que nous pouvions lui rendre. Il voulait absolument s'assurer que nous ne manquions de rien et se montrait disposé à nous aider de tout son possible. Et il avait l'air sincère. Il nous posait de nombreuses questions sur notre voyage.

Aussi, nous attendions légitimement qu'il nous demande de payer les taxes de séjour au port. Mais il n'en fut rien. On aurait dit qu'il avait décidé de ne pas nous faire payer. C'était comme si le fait d'avoir fait tout ce chemin jusqu'à Ilfracombe à bord d'un si petit bateau méritait bien au moins selon lui l'hospitalité des habitants.

Nous savions que les gens de la Cornouaille, comme ceux du pays celtique en général, étaient des êtres hospitaliers et chaleureux, mais nous venions, avec ce personnage, étonnamment sympathique, d'en avoir la démonstration.

En Bretagne, les gens portaient de moins en moins cette attention à l'autrui, l'indifférence était en train de marquer cruellement cette terre celte au point de penser que cette légendaire sympathie avait vécu.

A notre heureuse surprise, ce mal breton n'avait pas gangréné la Cornouaille, et bien des attitudes avaient conservé cette authenticité et restaient conformes à l'idée que je me faisais du celte, comme un individu rude mais toujours prêt à prêter

assistance au voyageur de passage sur ses terres.

Nous aurions bien discuté davantage, mais le directeur du port avait à faire, les tâches qu'il devait entreprendre avant la fin de la journée avaient de quoi en occuper plus d'un, il nous saluait et disparut par-delà le quai.

. . .

Impatients par la perspective d'un gain d'argent, Cécile et Manu, s'en allèrent à leur tour peu après. J'eus beau leur demander comment ils comptaient acquérir de l'argent, ils m'abandonnèrent sans réponse, le sourire en coin et une idée derrière la tête, précisant simplement que c'était une surprise. A vrai dire, avec Manu, je n'avais pas vraiment l'esprit tranquille, il valait mieux ne pas nous fourrer dans une situation malhonnête.

Trop préoccupé par le réglage des amarres lorsque la marée allait monter et à nouveau porter notre voilier, je ne pouvais pas les suivre. Je ne m'en sentais d'ailleurs ni la force, ni l'envie, je me trouvais bien, seul dans le carré, libre de vaquer à des occupations de mon choix.

Sans vraiment savoir pourquoi, j'avais l'esprit serein ce soir-là. Les dommages de l'"Ar Melhin 2" auraient dû me plonger dans une profonde déprime, mais au contraire, la chaleur du carré me donnait l'envie de faire durer ce moment de quiétude à l'infini. Le vent soufflait dans les haubans, mais le bateau était à l'abri et ne craignait plus rien, j'étais rassuré et mon cœur ne battait plus à grands coups.

Je me contentais de rédiger mon livre de bord, et d'apprécier avec une certaine fierté tout le chemin que nous avions déjà réalisé depuis notre départ du Belon.

Aussi, le directeur du port nous avait proposé d'aller rendre visite aux membres du Yacht Club d'Ilfracombe. Il avait déjà fait état de notre périple à certains d'entre eux et ces derniers s'étaient montrés désireux d'en savoir plus.

. . .

Lorsque que mes compagnons décidèrent de revenir au bateau, il était tard et je m'étais endormi. Ce furent des bruits sur le quai qui m'extirpèrent de mon sommeil.

Cécile descendait dans le carré avec hâte pour m'informer qu'une bande d'adolescents s'en prenaient à Manu, se moquant de lui comme si la trouvaille d'un français constituait pour des jeunes anglais de cet âge un prétexte pour se distinguer et mettre en valeur sa virilité naissante.

Il n'y avait rien de bien méchant dans cette taquinerie, mais je savais Manu facilement irritable et je le sentais déjà prêt à balancer le meneur de cette bande au duvet doux dans les eaux sombres du port. Il semblait approprié d'éviter cela.

Je m'empressais alors de rejoindre cette petite assemblée de jeunes filles et garçons, faisant mine de m'intéresser à eux, à leur vie à Ilfracombe, ce qu'ils pensaient de leur milieu, de l'ambiance ici en Cornouaille, ... des questions sur des sujets dont j'étais sûr qu'ils les intéresseraient.

En quelques minutes, je calmais le jeu, et la discussion prit un ton beaucoup plus cordial. L'un de ces jeunes nous apprenait d'ailleurs que son père était justement membre du Yacht Club et possédait le seul trimaran du port.

Lorsque nous leur annoncions que nous étions invités par les membres du Yacht Club à venir raconter notre voyage, la discussion devint alors définitivement sereine, comme si la crainte de l'autorité parentale était un frein imparable au tempérament des adolescents.

Au terme de cette rencontre, nous étions assurés à présent de bénéficier de la sympathie de ces adolescents d'Ilfracombe en mal d'expression.

. . .

Au petit matin le lendemain, lorsque l'eau commença à clapoter sous la coque, Manu effectua le réglage des amarres à son tour.

Dès 8 heures, nous étions tous les trois sur le pont, nous préparant au grutage du bateau. La manutention devait avoir lieu une heure plus tard, et en aucun cas, nous nous serions permis d'être en retard.

Le moteur réparé l'avant-veille, et son réservoir d'huile rempli, nous pûmes convoyer le bateau jusqu'au quai le plus proche du magasin d'Alan Kitt.

La grue arriva une demi-heure plus tard, ce qui nous laissa suffisamment de temps pour tout préparer avec minutie. Nous voulions être le plus efficace possible et faire bonne figure auprès du grutier dans la perspective éventuelle que celui-ci prenne en considération notre situation pour ajuster le prix de sa prestation.

Sur le bras de l'imposante machine, le nom de l'entreprise était inscrit en grosses lettres fluorescentes. Difficile de ne pas connaître l'identité du propriétaire ; la société "*Kas Crane Hire*", implantée à Barnstable, à 40 kilomètres de là par la route. Son conducteur, Brian Smith, semblait être un personnage fort sympathique.

En tout cas, il n'était pas avare à la besogne. A peine sa grue était-elle immobilisée sur le goudron qu'il vint aussitôt inspecter notre voilier. Ses consignes fusaient dans l'air comme des ordres indiscutables, clairs et précis. Nous n'eûmes qu'à les suivre à la lettre.

En 5 minutes, le bateau était sanglé et Brian avait repris place dans sa grue, maniant avec une étonnante habileté les commandes de son engin. Accroché au bout de câbles d'acier de gros diamètre, l'énorme crochet se rapprochait du pont et lorsqu'il arriva à hauteur d'homme, nous accrochions dans un sens précis les 4 crochets des deux sangles.

Afin de contrôler les opérations, je décidais, avec l'accord de Brian, de rester à bord pendant toute la durée du levage.



Le grutage de l'Ar Melhin 2 pour réparations

Bientôt, les sangles arrivèrent en tension, et lentement, l'"Ar Melhin 2" se mit lentement à prendre les airs, maintenu à la poupe et la proue par de longs bouts fermement agrippés par Cécile et Manu. En cette heure matinale, avec l'humidité de la rosée, la coque brillait comme celle d'un bateau neuf. Il n'y avait pas grand monde sur le port, mais les quelques passants ne manquèrent pas de s'arrêter pour observer, non sans une certaine curiosité, l'envol d'un voilier au-dessus des voitures stationnées.

Il fallut survoler tout un parking avant de gagner l'emplacement préparé par Alan Kitt. Informé qu'une de nos deux béquilles avait cédé lors de notre arrivée en catastrophe, il avait rassemblé quelques madriers afin de réaliser un étayage solide ainsi qu'un berre avec un tonneau métallique et quelques

gros morceaux de bois.

Pour effectuer la réparation, il fallait que la quille ne touche pas le sol et reste suspendue afin que les varangues ne s'enfoncent pas et que nous puissions résiner la quille en la conservant dans l'axe du bateau. Ce ne fut pas chose facile. Avec l'aide de Brian, qui faisait preuve d'un remarquable professionnalisme, nous y parvînmes assez rapidement malgré tout.

L'opération s'acheva en un temps record, comme si la main d'un enfant géant avait déplacé son petit bateau de son bain à son coffre à jouets. A présent, nous attendions à vivre le moment le plus désagréable, celui de la négociation financière.

Je m'approchais alors de Brian pour en discuter mais je n'eus pas le temps d'ouvrir la bouche que celui-ci m'indiqua que le paiement de sa prestation ne s'effectuerait qu'à la remise à l'eau du bateau. C'était une véritable aubaine pour nous, cela m'épargnait d'avoir à demander un délai de paiement et surtout nous disposions maintenant d'assez de temps pour trouver un moyen de gagner de l'argent. Nous n'avions qu'à l'appeler, concluait-il, et il reviendrait immédiatement. Et aussitôt, il repartit avec sa grue vers d'autres travaux de Gulliver. Décidément, je n'avais rarement vu quelqu'un d'aussi sympathique et d'aussi efficace.

Le directeur du port arriva quelques instants après. Il nous proposa de mettre quelques-unes de nos affaires dans un local derrière son bureau afin de libérer l'espace à bord et pouvoir effectuer la réparation dans de bonnes conditions. Je pensais au départ que sa proposition n'avait pour but que de nous aider pour parvenir rapidement à nos fins, mais Alan Kitt intervint alors à ce moment là pour nous informer d'une part qu'il nous offrait le stationnement de notre voilier dans sa cour, ce qui était une bonne nouvelle, mais aussi d'autre part que nous ne pouvions plus dormir à bord étant donné que l'enceinte du magasin était fermée la nuit. Et là, c'était une bien plus mauvaise nouvelle car il allait falloir s'affairer et rapidement avant le soir venu pour trouver un mode d'hébergement, gratuit.

Témoin de notre embarras face à ce nouveau paramètre, le directeur du port nous vint une nouvelle fois en aide en nous proposant d'occuper le même local pour dormir. Il nous remit alors les clefs.

Incroyable ! Avec sa seule faculté d'analyser la situation, le directeur du port venait de nous sortir d'une nouvelle galère et même s'il nous prévenait du non-confort de ce local, c'était bien là la solution idéale. Nous n'aurions d'ailleurs même pas osé lui demander tant il s'était déjà montré serviable à notre égard. Nous n'étions pas près d'oublier ce personnage.

. . .

A présent, tout semblait arrangé, l'"Ar Melhin 2" était à sec et nous savions où dormir, nous n'avions plus qu'à commencer les travaux. Il n'y avait en effet pas un seul instant à perdre, plus nous traînions, et plus l'hiver approchait avec son cortège de mauvais temps, et de fait, de difficultés pour rejoindre l'Islande.

La première tâche consista à alléger le bateau en mettant à terre les parties les plus lourdes de son chargement, en particulier, les deux gros sacs de patates coincés dans les coffres du cockpit. Le fond des sacs avait déjà moisi et une petite quantité des patates avait pourri ou même germé. Il fallut les jeter avant que la pourriture ne se propage à tout le contenu des sacs. Sans doute les coffres avaient-ils pris l'eau lors de notre fuite dans la tempête à travers Bristol Channel. Il y avait une bonne vingtaine de litres dans chaque coffre qu'il fallut donc écoper.

Peu à peu, les outils s'éparpillaient dans le cockpit, la sueur nous recouvrait le front, le chantier prenait forme. Tout le reste de la journée ne fut pas de trop pour évacuer la plus grande partie du chargement.

A 17 h. précises, comme la plupart des commerces en Angleterre, le magasin d'Alan Kitt fermait ses portes et notre hôte nous invita alors très poliment à quitter les lieux et à ne

revenir que le lendemain matin à partir de 8 h.

Nous repartions alors vers la salle que le directeur du port avait gracieusement mis à notre disposition, profitant du voyage pour effectuer à l'aide d'un chariot roulant un premier transport de nos affaires les plus fragiles, notamment le poste de radio de Cécile ainsi que ses nombreuses cassettes.

. . .

Le bureau du port, mitoyen de la petite salle, se trouvait à hauteur de la digue de séparation entre le port et l'avant-port. C'était sans doute l'endroit le plus touristique de la ville et il y avait donc plusieurs cabines téléphoniques à proximité, de quoi nous donner l'envie de passer un coup de fil à Jean pour avoir des nouvelles et surtout pour savoir si une éventuelle réaction de mes parents avait eu lieu.

Nous étions prêts à entendre beaucoup de choses, mais certainement pas ce qu'allait nous apprendre Jean, d'une voix affolée, inhabituelle chez lui. Dans un flux de paroles maladroites et complètement étrangères à son style, Jean nous informait que mes parents avaient non seulement entamé des recherches en sollicitant les autorités maritimes françaises mais qu'en plus, ils en savaient dorénavant beaucoup plus que nous ne le pensions car ils avaient retrouvé le brouillon d'une de mes lettres au travers de laquelle je mentionnais mon projet de départ imminent vers l'Islande.

Cette nouvelle me transperça. Comment avais-je pu laisser traîner un tel document ? Cette négligence était impensable, je me maudissais.

Qu'allions nous faire ? Il convenait à présent de réfléchir. Inévitablement, mes parents devaient penser que nous étions en Angleterre, mais sans savoir où exactement. Ils pouvaient toutefois lancer un appel auprès du Conseil de Sécurité Britannique qui lui-même pouvait solliciter tous les directeurs de port de la côte Ouest de l'Angleterre depuis les îles Scilly jusqu'à l'Ecosse. Et dans ce cas, nous retrouver n'était qu'un jeu

d'enfant. L'information de notre situation géographique communiquée par le Conseil de Sécurité à mes parents, et ces derniers n'avaient plus qu'à faire le déplacement en voiture et en ferryboat depuis Roscoff jusqu'à Plymouth pour nous retrouver. Le tempérament coléreux de mon père, contre notre détermination sans faille d'arriver jusqu'en Islande, cela laissait entrevoir des retrouvailles pour le moins houleuses, et même pourquoi pas une confrontation physique. Et cela franchement, je ne le souhaitais pas, à moins de rompre avec mes parents pour le reste de mes jours, ce qui ne figurait pas parmi mes projets.

Mais à présent, je n'étais plus vraiment maître de la situation, il appartenait au sort de décider à notre place. Mes parents allaient ils solliciter le Conseil de Sécurité, ou bien la Marine française allait elle le faire à leur place ? Et s'ils venaient à obtenir le renseignement de notre position géographique, allaient-ils faire le déplacement ? Rien n'était sûr, mais l'incertitude qui venait de s'installer et qui déjà planait lourdement au-dessus de nos têtes était difficile à supporter.

La réparation, déjà urgente, le devenait nettement plus et l'envie de reprendre le large le plus vite possible nous démangeait de manière encore plus chronique.

Nous avions certes anticipé le moment où mes parents lanceraient des recherches, mais nous n'imaginions tout de même pas qu'ils obtiendraient autant de renseignements aussi vite. Sans aucun doute, cette découverte avait dû les bouleverser eux aussi, en particulier ma mère. Ils devaient s'étonner ; Pourquoi l'Islande en effet ? En général, l'"idéal", pour peu qu'il existe, se recherche davantage dans les pays chauds et gorgés de soleil plutôt que vers le Grand Nord. Notre communication était si mauvaise avant le départ, et depuis tellement de temps, que je n'avais jamais eu l'occasion de leur faire part de ma passion pour ce pays. J'étais systématiquement persuadé qu'ils ne me prendraient pas au sérieux, ou bien même qu'ils n'en auraient rien à faire.

Et maintenant, il était trop tard pour se poser des questions, il fallait désormais gérer une situation de crise. Le

plus terrible, c'est que le bateau au sec, nous étions paralysés en cas d'arrivée soudaine de mes parents. Qu'allait être notre réaction si cela se produisait. Outre le contact sans doute musclé, mon père était quand même le propriétaire de l'"Ar Melhin 2" et dans un tel cas, la loi, qu'elle fusse britannique ou française, n'avait que faire de mon beau projet de rejoindre l'Islande ; "*Le bateau appartenait à mon père, je lui avais pris sans le lui demander, je n'avais plus qu'à lui rendre, et il n'y avait pas d'autre alternative*". Je voyais cette répartie claire comme de l'eau de source. Mon père pouvait aussi porter plainte contre moi pour vol, çà n'aurait pas été la première fois qu'une telle juridiction aurait eu lieu entre un père et son fils. Cela faisait partie des innombrables hypothèses auxquelles nous pouvions nous attendre.

En tout cas, une chose était sûre : Quoiqu'il pouvait dorénavant se passer, j'avais trop rêvé à l'Islande pour risquer de vivre avec le regret de n'avoir jamais réussi à l'atteindre, surtout à cause d'une si stupide négligence. Autrement dit, même si d'aventures, nous venions à perdre le bateau de cette façon, je continuerai, seul, ou avec mes compagnons, selon leurs désirs. Il y avait d'autres façon de rejoindre l'Islande. Je pouvais par exemple trouver un cargo et m'embarquer à son bord contre quelques menus travaux d'entretien ou bien travailler quelque part en Angleterre dans un chantier naval par exemple et payer le voyage par cargo à l'aide de mon salaire. C'était moins glorifiant et ça ne correspondait plus à mon projet initial, mais à présent, le point de non-retour était bien franchi et le plus important était maintenant d'atteindre mon objectif par tous les moyens. Et ça, personne ne pouvait m'en empêcher, surtout pas mes parents.

Au bout du fil, Jean paraissait marqué par la colère de mon père, au point qu'il ne souhaitait plus jouer le rôle du relais entre nous et mes parents, et continuer à faire semblant de ne plus être au courant en demandant hypocritement des nouvelles. C'était une situation morale trop difficile à gérer. Nous comprenions sans peine.

Il se contentait simplement de nous conseiller d'être le plus silencieux possible et de prier les cieux pour que ces élans coléreux n'amènent pas mon père jusqu'à nous. Et ce fut sur ces mots que nous quittions notre ami, pour la dernière fois.

Jean avait raison, nous n'avions rien d'autre à faire que de suivre le programme que nous étions fixés avant d'apprendre ces nouvelles. La seule garantie dont nous pouvions quand même nous prémunir était peut-être de tout raconter au directeur du port en espérant qu'il accepte de ne pas mentionner notre présence à Ilfracombe si jamais le Conseil de Sécurité venait à lui poser la question. Mais c'était très risqué, et difficile pour lui d'accepter de mentir délibérément à sa propre hiérarchie. Malgré toute la sympathie qu'il nous avait témoigné depuis notre première rencontre, aucun d'entre nous n'avait vraiment le courage d'aller lui en parler.

D'après Manu, notre seule consolation était qu'une recherche logique de mes parents ne les amènerait pas à Ilfracombe, complètement à l'écart de la route la plus logique pour rejoindre l'Islande.

Je finissais d'ailleurs par me souvenir que j'avais indiqué dans ce brouillon de lettre tout le détail de la route choisie, désignant alors le contour de la Bretagne, la traversée de la Manche jusqu'aux îles Scilly, puis l'Isle of Man entre l'Irlande et l'Angleterre par la mer celtique, le canal St Georges et la mer d'Irlande, l'île of Tiree en Ecosse au Sud de Little Minch pour rejoindre ensuite le port de Thorshavn à l'archipel des Féroé et enfin l'Islande via les îles Vestman. J'y avais même indiqué des équivalences en dates, ils pouvaient donc faire concorder les données et établir une position probable à laquelle nous étions susceptibles de nous trouver.

Mais le sort en avait décidé autrement et nous n'avions pas respecté cette route, nous étions complètement ailleurs, ce qui paradoxalement, nous arrangeait plutôt.

Cette déduction de Manu était bien peu de choses mais cela suffisait à me redonner le moral. Depuis plusieurs années, j'avais appris à faire d'un soupçon d'espoir un fleuve

d'optimisme, au point même que cela aurait pu apparaître comme le signe extérieur d'une certaine folie. Mais Cécile comme Manu me connaissaient bien et savaient parfaitement que cet optimisme avait toujours été la clef de la réussite de chacune de mes initiatives. Ils m'accordèrent donc toute leur confiance et nous reprîmes donc le chemin de la petite salle, et celui de notre voyage, comme si nous n'avions rien appris, le sang juste un peu refroidi.

. . .

Tant que notre vie ne me paraissait pas réellement contraignante, je ne voyais pas vraiment de raison d'abandonner. Nous avions déjà surmonté quelques épreuves de taille, et notre détermination y avait largement survécu, ce qui nous laissait croire en notre capacité de franchir sans mal bien d'autres obstacles, même celui d'un débarquement parental.

On aurait pu me reprocher la dureté et le manque de confort de notre voyage, mais après tout, ce confort était-il vraiment la base du bonheur que l'on avait voulu définir à ma place ? Lorsque je me mettais à y réfléchir, je sentais monter en moi un sentiment de réprobation.

J'avais la chance d'être complètement libre, de corps mais surtout d'esprit, les spéculateurs du canapé n'avaient pas encore réussi à gangréner mon esprit, malgré l'éloge que la société faisait de leur fonction. Je savais que mon raisonnement allait à contre sens du bon fonctionnement de la société, mais ce fut sans doute aussi un peu pour ça que j'étais parti, espérant naïvement trouver mieux en Islande.

En fait, sans pour autant manifester le désir de devenir clochard ou de m'affirmer marginal, je considérais beaucoup plus respectueux envers moi-même de vivre comme nous étions en train de le faire, suivant scrupuleusement les chemins de notre seule volonté, et pas ceux d'un modèle commun, finalement bien triste et sans âme.

Manu adhérait complètement à mon point de vue, c'était

aussi le sien et la raison pour laquelle il m'avait accompagné. Cécile, elle, se montrait plus dubitative, elle ne savait pas vraiment de quoi pouvait être fait son bonheur. Et dans ce domaine, je ne pouvais lui être d'aucune utilité, sinon en lui démontrant tous les bienfaits que lui apporterait moralement la réussite de notre projet, à commencer par une invincible confiance propre.

Je me souvenais de ce moment extrêmement fort, lorsque je lui avais parlé pour la première fois de ce voyage. C'était l'hiver précédent, à Trieste en Italie, à la frontière yougoslave. Jusqu'à cet instant, Cécile m'avait toujours montré le profil d'un caractère fort et d'une personnalité marquée et sans faille. Mais la nouvelle sembla la bouleverser et le tableau de cette force extérieure se brisa, laissant une faille béante dans l'image que je m'étais faite de ma compagne. Cécile avait éclaté en sanglots, elle ne vivait pas son bonheur et son profond intérieur était animé par une grande tristesse. Cette réaction m'avait profondément marqué. Notre amour paraissait lui apporter un peu de lumière et j'en étais heureux. Comment alors dans de telles conditions aurais-je pu être assez cruel pour ne pas lui proposer de m'accompagner ? Elle fut enchantée par cette proposition et l'accepta aussitôt.

A présent, il était capital pour moi qu'elle comprenne l'importance des risques qu'elle encourait moralement à ne pas finir notre voyage.

Et puis, je me refusais à l'idée que notre périple ne s'achève pas à trois, comme il avait commencé. Je craignais que la difficulté n'entraîne le découragement de mes compagnons.

Pour l'instant, ils me montraient une foi étonnante en notre objectif et cela suffisait à me satisfaire. Mais l'avenir, notamment avec cette dernière information, se montrait plus qu'incertain, tout pouvait être changé d'un moment à l'autre.

. . .

La petite salle ne nous offrait qu'un espace exigu où l'intimité était un luxe impossible. Nous commencions à ranger nos affaires quand soudain, le directeur du port surgit dans la pièce, avec un grand sourire, et une excellente nouvelle à nous apprendre.

Il avait parlé de notre voyage à de nombreuses personnes autour de lui, et l'une d'elle, qui jugea exceptionnel ce que nous étions en train de vivre, lui proposa de nous héberger chez lui pour une semaine.

C'était inespéré, nous allions pouvoir dormir dans des lits bien au chaud.

Que les gens affectionnent notre voyage parce que celui-ci leur paraissait porter des valeurs qu'ils appréciaient, je le concevais tout à fait, mais de là tout de même à nous témoigner une telle sympathie, il y avait de quoi s'étonner. En tout cas, ce n'est pas en France que nous avions été habitués à cela.

En ayant simplement écouté le récit de notre voyage un habitant d'Ilfracombe, qui ne nous connaissait même pas, s'était proposé d'être notre hôte. Quel personnage allions-nous rencontrer ?

Le directeur du port nous invita justement à aller aussitôt à sa rencontre au Yacht Club. Notre hôte en était membre.

C'était la première fois que nous nous y rendions. Les locaux du club se situaient au 1er étage d'une maison dans la rue principale le long du quai. L'espace n'était pas bien grand mais l'ambiance y était chaleureuse et nous fûmes cordialement accueillis, comme des marins après une longue et éprouvante traversée.

Tous étaient des plaisanciers bien portants à la quarantaine avancée, et chacun possédait un voilier mouillé dans le port. Nous fîmes d'ailleurs en premier lieu la connaissance du propriétaire du seul trimaran qui était donc aussi le père de ce jeune adolescent qui s'en était pris la veille à Manu.

Ce dernier nous invita à raconter notre voyage à toute l'assemblée. Nous tâchions, malgré nos difficultés à nous exprimer correctement en anglais, d'être le plus précis possible.

Le silence était total, tous étaient attentifs à notre récit. Bien vite, les questions, surtout d'ordre technique, fusaient dans la salle et nous nous efforcions d'y apporter les réponses.

Mais l'heure de la bière avait sonné, et pour rien au monde, quiconque parmi les membres du yacht club n'était prêt à déroger à cette règle. Une grosse chope d'un litre, généreusement remplie, nous fut remis à chacun. Cécile fut effrayée par la quantité de bière qu'elle allait devoir ingurgiter par respect auprès de nos hôtes. Et comme un seul, chacun leva alors sa chope en l'honneur de notre épopée avant d'avaler une gorgée si longue qu'elle paraissait sans fin.

L'assemblée se divisa alors en petits groupes vaquant à de multiples activités. Certains s'en allait dans une cour mitoyenne s'adonner à un passetemps favori, une sorte de jeu de boules. D'autres vinrent échanger quelques mots avec nous.

Cécile profitait alors que Manu ait entamé une discussion d'ordre technique pour me faire remarquer à juste titre qu'elle était la seule représentante de la gente féminine dans cette salle. Sans aucun doute, ce yacht club avait édifié des règles très masculines ne laissant pas droit de citer ni même de présence aux femmes. C'était une conception comme une autre, mais elle me choquait moins que ne l'aurait souhaité Cécile.

A vrai dire, j'étais surtout préoccupé par le fait que le directeur du port ne nous avait toujours pas présenté ce sympathique personnage qui s'était proposé d'être notre hôte. J'allais donc de ce pas le questionner à ce sujet. C'était comme si le fait d'héberger quelqu'un ne constituait pas ici à Ilfracombe un exploit de générosité dont l'auteur aurait pu se complaire, comme en France par exemple.

Le directeur du port nous présenta alors l'un des membres du Yacht Club. Ce dernier avait suivi notre récit comme le reste de l'assemblée, et jamais, il ne serait permis d'intervenir pour nous annoncer devant tout le monde comme un acte de fierté qu'il se proposait de nous héberger.

Il se présentait : David Oudcott, propriétaire de l'"Oliver Rose", une belle unité d'une dizaine de mètres à bi-quilles,

comme la plupart des voiliers dans le port. Le personnage nous apparut aussitôt comme un bon vivant. Il eut tôt fait de briser notre timidité, nous avions affaire à un individu drôle et chaleureux.

En quelques gorgées, le contenu de sa chope fut écopé, et il remit alors sur son compte quatre nouvelles chopes. Cette fois, Cécile fit la grise mine, recherchant désespérément du regard la porte des toilettes. Quant à Manu et moi-même, nous nous efforcions d'honorer le plus dignement possible cette hospitalité et de ne pas penser aux conséquences de cette si excessive et inhabituelle consommation de bière.

Nous le remercions alors de sa généreuse proposition, ce à quoi il répondait que cela lui paraissait tout naturel. Notre voyage lui inspirait une certaine difficulté et c'est pour cela qu'il avait pensé qu'un hébergement douillet pouvait nous redonner des forces avant de reprendre la mer.

Aussi, il se faisait tard, et il nous invitait à présent à le suivre jusqu'à chez lui. Nous saluions tous les membres du Yacht Club qui nous souhaitèrent bon séjour à Ilfracombe et bonne chance pour la suite avant de nous remettre le badge du club comme un souvenir de ce chaleureux moment passé ensemble.

. . .

En tenue de travail recouverte de tâches de peinture, David fut notre guide dans le vieil Ilfracombe. D'un pas rapide, nous parcourions plusieurs rues bordées de commerces, de pubs et de magasins de souvenirs, de salles de jeux et de Fish & Ship. Et puis soudain, il s'engagea dans Albert Court, une étroite ruelle sombre et tortueuse à travers de très anciennes bâtisses aux murs penchés vers l'intérieur.

Le passage nous conduisit jusqu'à une autre rue, Gilbert Grove. La maison de David se trouvait au 5 de cette rue. Le quartier, situé à l'Ouest du port, était strictement résidentiel, toutes les maisons étaient collées les unes aux autres et chacune possédait une avancée vitrée en forme de parallélépipède. Cette

architecture aurait pu être monotone mais chaque maison avait son propre coloris et les tons vifs procuraient à ces façades une originalité toute particulière.

A peine eûmes nous franchi le pas de porte de la maison de David que sa femme Chriss nous y accueillit chaleureusement. David lui avait déjà parlé de nous, elle semblait nous attendre. Gênés par tant d'hospitalité, nous restions d'abord un peu timorés, mais elle nous invitait aussitôt à l'appeler par son prénom et non par "Madame", c'était plus respectueux pour son âge "avancé", nous dit-elle avec ironie. Avec quelques autres blagues de la sorte, habilement lancées, elle eut tôt fait de nous extirper de notre timidité maladive au premier contact.



Accueillis par la famille Oudcott

Chez la famille Oudcott, il était de rigueur d'enlever ses chaussures lorsque l'on entrait dans la maison. Nous sentions bien alors qu'il allait falloir que nous suivions nous aussi cette règle, et cette fois, nous ne pûmes empêcher notre épiderme d'arborer une certaine rougeur. Depuis le départ, nous avions gardé les mêmes habits et l'état de nos chaussettes constituait un spectacle visuel et olfactif déplorable. Nous en avions honte.

Nos hôtes comprirent tout à fait et, sans attendre que nous embaumions toute la maison, Chriss se proposa, avec une naïveté volontaire, de faire tourner sa machine à laver pour nettoyer tous nos vêtements sales.

Mais avant tout, et en dépit de l'odeur, David et Chriss voulaient nous faire visiter leur maison. Suivis par Barney, digne représentant familial de l'espèce canine à poils longs et à petite taille, nous grimpions les deux étages et découvrions toutes les pièces remarquablement aménagées avec de la moquette sombre et sobre sur les murs et des boiseries généreusement vernies partout ici et là. La maison respirait le propre à pleins poumons, le souci de perfection et de méticulosité était affiché jusqu'au moindre détail. Cette rigueur, à nous autres méditerranéens peu ordonnés, nous laissait pantois. J'étais pour ma part, tout simplement impressionné, j'aimais beaucoup ce style et la demeure de mes hôtes ne m'inspirait rien d'autre que la sérénité. J'avais l'impression de retrouver la maison de Mary Poppins, et la chaleur de nos hôtes allait très bien avec.

Ce fut finalement au dernier étage que nous fumes conviés à occuper deux chambres pour la durée de notre séjour, l'une pour Manu et l'autre pour Cécile et moi. David et Chriss nous laissaient là, nous invitant à les rejoindre après que nous ayons bien pu prendre connaissance des lieux.

Sur ce matelas moelleux et douillet, Cécile devenait tout à coup une compagne beaucoup plus agréable, et moi de même à son égard. Nous avions hâte d'y passer notre première nuit de vrai sommeil, presque sans soucis.

Il nous fallut tout de même un bon quart d'heure avant de réaliser que tout cela était bien vrai et que nous n'étions pas en train de vivre un rêve tout éveillé. Il s'agissait bien d'une situation concrète, ce même concret qui nous fit tant souffrir moins de 48 heures seulement plus tôt, comme si le sort nous envoyait la récompense de nos efforts, la compensation de nos souffrances et surtout, une raison d'y croire encore et plus que jamais. Nous vivions la preuve que cette aventure avait un sens.

. . .

Mais ce soir là, Cécile et Manu m'avaient préparé une surprise et, avant de passer la soirée en compagnie de nos hôtes, ils avaient décidé de me l'offrir. En effet, j'avais oublié ce détail, mais nous étions le 8 septembre, et c'était mon anniversaire, le jour de mes 19 ans.

Le simple fait de nous retrouver hébergés dans une telle demeure constituait déjà un sympathique cadeau, mais mes compagnons, dans leur quête de pièces oubliées dans les machines à sous, avaient réussi contre toute attente à amasser un petit pécule et le destinait à présent à la faveur d'un extra ; ils m'invitaient dans le restaurant de mon choix.

Je fus ému qu'ils y aient pensé, d'autant plus que je ne m'y attendais vraiment pas. Il y avait de nombreux restaurants à Ilfracombe, je choisissais le plus courant, mais aussi le plus original et le moins onéreux, le "Fish & Ship" ; poisson fris et frites épaisses et bien grasses.

Chacun prit le même plat, le plus populaire. L'expérience fut intéressante, mais le rapport que cela créa entre nous le fut plus encore. Ce fut l'occasion de faire une pause morale sur ce qui nous arrivait, d'effectuer un retour en arrière et de prendre tout cela avec le sourire, blaguant sur des anecdotes qui relataient pourtant des situations périlleuses, et nous congratulant sur la force de notre cohésion en dépit de toutes ces péripéties malheureuses. Il était bon pour nous de pouvoir ainsi au gré de ce genre d'expérience nous extraire de notre situation du moment et pouvoir apprécier avec un certain recul et une opinion presque désintéressée toute la mesure du voyage particulier que nous ne faisions finalement qu'entreprendre.

. . .

L'estomac alourdi par cette nourriture hypercaloriphique, nous prîmes le chemin du port dans la perspective d'une promenade de digestion avant de retrouver nos hôtes. Autour du port, il y avait beaucoup de monde, surtout du côté Nord où la plupart des commerces étaient encore ouverts alors qu'il faisait déjà sombre. De nombreux touristes flânaient en déambulant devant les vitrines ou le long du quai, au-dessus des caboteurs de pêche qui déchargeaient leur précieuse marchandise. Les mouettes criaient et s'acharnaient en furie sur les restes de poissons que les pêcheurs voulaient bien leur laisser. Le port revêtait son profil le plus pittoresque.

Arrivés à hauteur de la cabine téléphonique, Cécile fouillait dans ses poches et trouva quelques pièces de monnaie. Elle décida d'appeler sa mère. Celle-ci, avide d'informations à notre sujet, la rappela aussitôt.

Intéressé par l'opinion que pouvait avoir les parents de Cécile à propos de notre voyage, je ne pus m'empêcher d'être indiscret et d'écouter des bribes de conversation. Cécile glorifiait notre expérience et sans minimiser les mésaventures, elle ajoutait que celles-ci contribuaient à l'enrichissement de ce vécu exceptionnel. Aux réponses admiratives mais aussi un peu dubitatives de sa mère, elle expliquait que ses acquis anglophones avaient d'avantage progressé en quelques jours qu'après plusieurs années passées sur les bancs de classe. Cécile était persuadée qu'elle avait eu raison de prendre le large avec nous, et elle tenait absolument à en convaincre ses parents.

Ce qui frappait le plus sa mère, c'était cette apparente inconscience au gré de laquelle nous paraissions vivre cette aventure. Depuis la France, la situation se présentait de manière rationnelle, et on ne comprenait pas comment nous avions pu nous sortir de toutes ces péripéties et moins encore comment nous allions bien pouvoir faire sans le moindre sou pour réussir à atteindre l'Islande. A distance, peu nombreux étaient ceux en effet qui auraient parié sur notre capacité à simplement avancer.

En revanche, notre détermination les étonnait et les persuadait au moins d'une chose, celle de ne surtout pas nous décourager. La mère de Cécile voulut ma version, je tentais alors de démontrer la résistance de sa fille mais je n'eus rien à inventer tant celle-ci avait réellement fait preuve d'une étonnante force morale.

L'oncle de Cécile, qui se trouvait aux côtés de sa mère nous écoutait avec attention. Quelques mois plus tôt, il nous avait invité dans un restaurant vietnamien de la rue Parmentier à Paris. Je lui rappelais ce qu'il m'avait dit alors : "*Pour rien au monde, l'individu motivé ne doit refuser d'aller vers ses ambitions*". Il ne reniait pas ses paroles, au contraire, il développait ce qu'il m'avait dit en affirmant que nous étions en train de nous affliger une lourde condamnation ; celle de réussir à tout prix sous peine de le regretter à tout jamais.

Au terme de la conversation, Cécile ne put cacher des larmes de joie en constatant que ses proches étaient admiratifs au regard de ce qu'elle était en train d'entreprendre. Je savais pour ma part qu'il serait impossible, malgré mes vœux les plus chers, de pouvoir un jour moi aussi m'enorgueillir d'une telle affection parentale. Mais à ce moment-là, je n'en avais que faire, ce qui m'intéressait au plus haut chef était d'abord de gérer au mieux notre situation du moment afin de rendre notre séjour à Ilfracombe le plus agréable et le plus rapide possible afin de pouvoir reprendre la mer dans de bonnes conditions.

. . .

A peine de retour chez David et Chriss, nos hôtes se montrèrent aussitôt désireux de connaître, après avoir appris ce que nous avions vécu, ce que nous souhaitions vraiment entreprendre à présent. Je me mis alors à expliquer en détail notre projet de rejoindre l'Islande et la raison pour laquelle nous présentions une telle détermination à le concrétiser.

David ne remettait pas en cause le bienfondé de nos intentions en Islande, mais il ajouta avec un ton soudainement

grave que nous n'y étions pas encore et que la route, en particulier sur le plan maritime, était longue et semée d'embûches. Connaissions-nous la côte Ouest de l'Ecosse et ses innombrables courants, sa mer infernale par mauvais temps ? Et l'Atlantique Nord, avions-nous au moins conscience de ses effets dévastateurs, du fait que des cargos de plusieurs centaines de pieds y avaient déjà sombré, surpris par de soudaines tempêtes ?

Manu voulut alors argumenter en citant que nous avions déjà traversé une tempête et que nous nous en étions sortis mais la démonstration de David fut sans appel, il considérait qu'une telle navigation à bord d'un voilier tel que le nôtre relevait de la pure folie. Surtout en cette saison, concluait-il.

Son argumentation était rationnelle et mathématique, indiscutable. Nous allions mettre au moins 10 jours pour réparer notre bateau, et en admettant que ce travail soit parfait, nous aurions tout de même perdu une quinzaine de jours pour nous retrouver presqu'en Octobre, un mois guère propice à la navigation au large à bord d'une unité aussi petite que la nôtre.

Aux encouragements de la mère et de l'oncle de Cécile, peu experts en matière de navigation hauturière à la voile, succédait la mise en garde de David, sévère mais oh combien justifiée et convaincante. Il n'était pas un grand navigateur, simplement un marin de passage, mais il connaissait tout de même bien la mer et le Nord de son pays, ce qui donnait à ses arguments plus de force encore. Et puis, s'il n'avait pas vécu personnellement de navigation en mer déchaînée, il avait rencontré à plusieurs reprises des marins qui lui avaient raconté de manière appuyée les moments d'angoisse et d'inquiétude quand leur bateau était la proie de vagues géantes et de déferlantes fracassantes. L'un d'eux, pour être sûr que David ne le prenne pas pour un fabulateur et comprenne toute la mesure de ce qu'il lui avait raconté, lui avait remis la cassette vidéo d'un film d'histoire relatant par l'image le calvaire des pêcheurs d'antan, défiant les humeurs des cieux pour aller chercher kamikazes au cours de l'hiver un peu d'or bleu. David tenait absolument à nous la montrer pour que ce soit à notre tour de

comprendre, et d'admettre le mal fondé de notre projet de navigation.

Et le résultat de l'expérience fut probant, de la première séquence à la dernière, nous fûmes littéralement engloutis par ce spectacle d'apocalypse. On y voyait un équipage britannique en train d'effectuer à bord d'un voilier de plus de 50 mètres la traversée le l'Atlantique justement entre l'Angleterre et l'Islande. L'image était en noir et blanc, mais sa force n'en était pour rien affaiblie. Les vagues roulaient le navire dans tous les sens, le pont se trouvait systématiquement recouvert à chaque vague, les hommes s'agrippaient partout, tentant désespérément de sauver ce qui pouvait l'être. On sentait dans leurs visages horrifiés la proximité de la mort, c'était terrifiant. De la poupe à la proue, plus rien ne tenait, le bastingage était dévasté, les cordages déchirés, les voiles en lambeaux, le navire dont la longueur totale ne représentait qu'un tiers de l'espace qui séparait chaque vague n'était rien de plus qu'un bouchon dans la tourmente et l'écume ne paraissait jamais se lasser de lui infliger de violents coups de butoirs par le travers. La trajectoire n'était plus contrôlée, le navire dérivait et ses hommes priaient pour que la clémence des cieux leur revienne au plus vite.

A la fin du film, pas un seul d'entre nous ne décrocha un mot, David avait réussi à nous ramener à la raison et il estima encore utile d'en rajouter un peu. Il prit cette fois un air autoritaire, nous accusant de faire preuve de non-respect envers l'Océan, ce qui était selon lui la plus grave des erreurs que pouvait commettre un marin.

Voulions nous être l'un des nombreux disparus qui avaient osé défier les yeux fermés une force non maîtrisable ? Notre objectif était-il que nos proches parlent de nous et de notre défi irrationnel à titre posthume ? Non !? Eh bien alors dans ce cas, nous n'avions pas d'autres choix selon David que de trouver une autre façon d'atteindre l'Islande ou bien d'attendre le retour de la bonne saison.

Aujourd'hui, au souvenir de ce que nous avons vécu, je crois pouvoir dire que nous lui devons d'être encore en vie.

. . .

Nous avions projeté de passer un bon moment en compagnie de nos hôtes, ce fut pour le moins une totale réussite. Dès lors, nous savions que notre objectif serait bouleversé, que nous ne parviendrons plus après une telle démonstration de force à trouver le courage de prendre le chemin de l'Islande par la mer à bord de notre voilier. Il allait dorénavant falloir trouver une autre façon de mener notre projet à son terme, et pour l'instant, nos esprits étaient trop marqués pour permettre à notre imagination de trouver une éventuelle solution.

Le doute venait soudainement de reprendre le dessus, fortifié par la brutalité de ces images. Je ne savais plus trop quoi penser, toutes mes pensées me ramenaient vers le pessimisme le plus cruel, comme si je ne pouvais plus m'évader vers autre chose, vers des idées ou des souvenirs positifs.

Dans cette tourmente, mon esprit restait fermement accroché à l'image de mes parents. Pour la première fois, l'inquiétude dominait la crainte. Je n'avais plus peur d'un éventuel débarquement de leur part à Ilfracombe, je me souciais plutôt de savoir ce qu'avait bien pu être leur réaction. Et même si je me souvenais sans mal des querelles et de la mésentente qui caractérisaient nos relations, je commençais alors à me demander si ma mère n'était tout de même pas un peu inquiète à mon sujet, si la peur qu'il m'arrive quelque chose n'était pas plus forte que sa colère d'avoir découvert la supercherie que j'avais employé à ses dépens pour prendre le chemin du large.

Ce fut, je dois l'avouer, la première fois au cours de notre périple que je me posais des questions de cet ordre. Et je crois fort que l'attitude de David et Chriss, parents attentifs, n'y fut pas étrangère.

Outre d'innombrables autres questions, celle-ci avait le don particulier ce soir-là de hanter mon cerveau au point de me bloquer littéralement, j'étais prisonnier de cette pensée un peu obscure pour laquelle je n'avais vraiment pas de réponse. Après

plusieurs minutes infernales de réflexion, je décidais de me libérer de ce souci et d'essayer de penser à autre chose.

Pour y parvenir, je n'eus qu'une seule idée, celle de leur écrire une longue lettre d'explication. Je savais dans ces conditions que le sommeil serait impossible à trouver, et je me mis alors, en dépit de l'heure tardive et de l'immense fatigue physique, à entamer le brouillon de cette lettre.

. . .

<< le 8 septembre 1990

Chers parents,

Cette lettre ne sera pas une excuse mais une explication.

En dépit des apparences, mon départ ne constitue ni une fugue, ni une façon d'affirmer la rébellion d'une fin d'adolescence. Il s'agirait plutôt de la réalisation concrète d'un grand rêve, dont ce périple à la voile, et tous ses aspects, ne représentent que la partie initiale.

Ne voyez en effet rien d'autre en ce voyage qu'un ras le bol du système français et la quête d'un certain idéal. Peut-être suis-je trop optimiste, et même un peu naïf, mais je demeure malgré tout convaincu que je peux trouver mieux ailleurs, une véritable écoute de mes revendications, un comportement moins totalitaire de la part des institutions et enfin une société plus adaptée à ma conception du bonheur.

Je condamnerai toujours cette théorie franco-française qui prime l'âge et le diplôme avant la volonté et la maturité. Sans diplôme et sans considération pour la hiérarchie des âges, je n'avais résolument pas d'avenir dans ce pays et le malaise que j'y ressentais était devenu trop difficile à supporter pour que je puisse imaginer une quelconque insertion à ce système. A vouloir délibérément croire en une hypothétique harmonie, je courrais inévitablement à ma perte.

Je suis prêt à tout pour réussir ce que j'ai entrepris.

Lorsqu'à 14 ans, naquit en moi l'idée de mon premier projet, vous n'étiez pas là pour assister à la mutation qui s'en

suivit. La concrétisation de ce rêve initiateur me paraissait proche. A aucun moment, je ne pressentais la possibilité d'un quelconque obstacle et ce ne fut que quelques temps plus tard, après avoir chuté dans un profond fossé, que je compris combien j'avais pêché par excès d'optimisme.

L'expérience fut assez forte pour prendre le profil d'une véritable leçon que je ne suis pas près d'oublier. Je sais dorénavant faire la part des choses et mesurer le rationnel de mes idées, soyez-en convaincu !

Notre voyage est un acte mûr et réfléchi, peut-être même un, acte grave par sa signification.

A me regarder aujourd'hui, je n'ai pas le sentiment de fuir mais plutôt d'être lassé par les louanges rébarbatifs, et trop irrationnels pour être honnêtes, d'une "mère patrie" dirigée par des arrivistes soucieux de leur seul destin, jaloux de la moindre initiative et effrayés par la simple idée d'être un jour rattrapés par la génération qui les suit.

Notre quête est la signature de notre désapprobation.

A bien des reprises, submergés par des problèmes bénins auxquels on s'attachait curieusement à donner des importances capitales, j'ai bien failli tout abandonner, presque persuadé que l'initiative de la jeunesse était impossible. Je suis fier aujourd'hui d'y avoir échappé, d'avoir tenu tête envers et contre tout et de posséder plus que jamais un esprit rebelle sans lequel j'aurais sans doute cru ces mises en garde répétées et ces théories particulièrement intéressées.

Je demeure et je resterai toujours libre de moi-même, libre de placer le bonheur là où je pense qu'il est pour moi, et de construire ma vie comme je l'entends avec mes moyens et mes considérations.

Vous avez toujours cru que mes opinions n'étaient celles que d'une jeunesse immature en mal d'expression, et vous n'avez jamais pensé un seul instant que toutes ces années passées loin de vous, en solitaire malgré moi, avaient pu me changer. J'ai puisé dans cette longue période pour construire ma personnalité, et je vous ai retrouvé différents de ceux que j'avais

laissé un jour de septembre en Ardèche auprès d'une nouvelle famille, au sein d'un nouvel univers, où je n'eus rien d'autre à faire qu'à penser et à me découvrir moi-même, une période immensément constructive qui m'a bouleversé.

Je ne suis plus celui que vous avez cru retrouver. Celui-là n'existe plus, il appartient au passé.

Il est regrettable que vous ne l'ayez jamais découvert au-delà de mes maladresses de langages, c'est en tout cas ce qui m'a motivé à vous quitter de cette façon, je ne possédais ni la force, ni la compétence, pour vous présenter les raisons de ce voyage.

Je ne ressentais plus le désir de vous prouver ma bonne foi. Vous n'avez jamais admis que j'arrête ainsi mes études et vous vous êtes convaincus que j'avais eu tort sans penser un seul instant que la réussite de mon entreprise avait été tout aussi formatrice et enrichissante, sinon bien davantage, que la conquête d'un diplôme.

Vous pourrez me targuer de complaisance en lisant ces quelques lignes mais je ne résiste pas à vous demander s'il vous est coutumier de rencontrer des jeunes de mon âge capables de construire un projet solide et bien réel et de recueillir pour celui-ci une richesse aussi concrète que les fonds financiers que j'ai réussi à collecter pour parvenir à mes fins. Oui, je suis fier de ce que j'ai réussi et j'aspirais à votre reconnaissance. Et tout ce que je sais, je l'ai appris car je n'ai jamais cessé de croire que seule la volonté me permettrait d'aller là où je voudrais. Quel étudiant respectueux du système peut s'enorgueillir du même parcours ? Ses diplômes pourront l'aider, mais dépourvu de volonté, il finira inévitablement au-dessous de ses espérances et sans doute très loin de ses rêves inavoués.

Le marasme général en est à lui seul la démonstration.

La plupart des gens ne sont pas heureux car l'existence qu'ils mènent, ils ne l'ont jamais imaginé, et encore moins construit, ils ne font que suivre sans broncher un chemin que l'on a dicté pour eux. Et jamais, par crainte de perdre un statut que l'on ne cesse de leur présenter comme un acquis

merveilleux, ils ne risqueraient de s'écarter de cette voie toute tracée. Ce citoyen triste malgré lui auquel l'école d'aujourd'hui aspire à devenir me désespère. Je suis persuadé que si les gens œuvraient enfin par goût et par motivation, le monde irait beaucoup mieux.

A chacun sa façon de s'instruire et à chacun son choix de vie.

La France, si elle aura effectivement été mon berceau, n'est pas en revanche le pays où je peux à l'époque actuelle librement m'épanouir. J'ai choisi l'Islande car je pense que la société que l'on y trouve offre à chacun une façon de s'exprimer dans le cadre de ses passions et aspirations. Et il en est ainsi depuis plus d'un millénaire, la structure politique du pays est demeurée inchangée, c'est la plus vieille organisation au monde, une telle longévité ne peut s'expliquer que par une parfaite harmonie entre le peuple et les structures dirigeantes. Je suis attiré par cette société modèle qui ne semble pas être qu'un mirage. Les écrits de Jules Verne et la beauté du lieu ne font qu'apporter une touche artistique à ce charme bien rationnel.

Je souhaite de tout cœur que ma détermination vous permettra de mieux apprécier ce choix de vie, tout au moins de le respecter et de ne pas vous ingérer dans cette volonté. Je comprends que vous ayez du mal à expliquer les moyens que j'ai employé pour disparaître mais je n'avais pas d'autres solutions. L'"Ar Melhin 2" n'est que l'outil de notre voyage, il reviendra en Bretagne, je m'y engage solennellement, et pour le reste de mon existence.

J'espère que cette aventure deviendra un jour l'objet de longues et riches discussions en famille, et je vous assure une nouvelle fois que ce voyage n'est le fruit que d'un projet réfléchi.

Dans l'espoir de vous relater un jour prochain notre réussite,

Je vous fais part de toute mon affection.

*Mathieu_*

_ qui vous aime très fort. >>

. . .

Nombreux furent les morceaux de papier que je chiffonnais avant de trouver une façon à peu près adéquate d'expliquer les causes de mon acte à mes parents. La matière ne manquait pas, mais le style lui, restait celui d'un jeune de 19 ans, un peu, voire complètement maladroit. En écrivant, j'avais l'impression de refléter parfaitement le fond de ma pensée, mais en relisant, je me rendais compte que je n'y parvenais pas.

Il était capital pour moi de démontrer à mes parents que la cause de mon départ était avant tout mon refus du système et que notre mésentente n'avait été qu'un motif pour prendre le large de cette façon.

Je voulais aussi expliquer que cette cruauté apparente constituait en fait une garantie de non-retour, une obligation d'aller au bout de notre défi.

Si j'avais eu leur consentement pour ce départ, nous aurions bénéficié à tout moment lors du voyage de la possibilité d'abandonner et de revenir vers nos foyers.

Dans ma vie, je n'avais pas encore subi le regret d'un échec. A priori, je ne pouvais donc pas craindre quelque chose que je ne connaissais pas encore.

Néanmoins, trop d'exemples autour de moi avaient suffi pour me donner une idée de ce que pouvait être la vie après qu'un rêve presque atteint ne se soit brutalement envolé après l'avortement d'un projet.

Paradoxalement, je présentais mon optimisme et ma détermination comme autant de dangers potentiels. Plus j'y croyais, et plus le contrecoup risquait d'être dur en cas d'échec. L'imagination est une formidable magie mais en perdre la maîtrise peut conduire inexorablement vers une vie de végétal, replié sur lui-même, insensible aux qualités de la vie et dubitatif de la moindre initiative jusqu'à sa propre existence.

Plus que tout, je tenais absolument à ce que mes parents associent la mesure de mon acte à mon immense peur de ne pas atteindre mon rêve et de sombrer dans la désillusion et l'incrédulité. J'espérais qu'ils comprendraient combien notre victoire pouvait conditionner mon avenir et l'importance qu'il y

avait donc à ne pas tenter de m'arrêter dans ma course. Je les invitais ainsi à ne surtout rien faire pour nous retrouver et à nous laisser faire, il était de toute façon trop tard pour que je puisse maintenant renoncer.

Par précaution d'ailleurs, je prenais soin de ne pas mentionner le lieu où nous nous trouvions, ni même d'y faire allusion. Je me contentais de conclure en assurant de notre bonne santé et en promettant le retour de l'"Ar Melhin 2" en Bretagne. Je n'avais aucune idée d'une date pour cette échéance, ni du moyen employé pour y parvenir, mais déjà je me jurais à moi-même de tenir cet engagement.

Cette lettre, par la nécessité presque viscérale qu'elle venait de prendre, m'apporta en fait un puissant soulagement.

Les dernières lignes furent difficiles à rédiger, mon poignet ne suivait plus ma volonté, et mes yeux tentaient par tous les moyens de se fermer. A peine eus je poser mon stylo que je m'écroulais de fatigue.

. . .

La nuit qui s'en suivit, bien que perturbée par ces images qui sans cesse me revenaient à l'esprit, fut fructueuse en idées et autres possibilités de concrétiser notre projet malgré la démonstration de force de David. Même les lueurs nocturnes ne nous ôtèrent pas de l'esprit cet impérieux besoin de faire tout ce que nous pouvions pour réussir à continuer. La journée de nos hôtes n’avait pas encore commencé le lendemain matin que nous étions déjà démangés par l'envie de rejoindre notre bateau et d'y attaquer sérieusement les réparations.

La maison de David et Chriss n'était pas non plus très loin du magasin d'Alan Kitt, à quelques ruelles étroites et sinueuses seulement. Ce jour-là toutefois, c'était Dimanche et David nous informa rapidement en nous voyant prêts à prendre le chemin du chantier que le magasin d'Alan Kitt, comme la plupart des commerces à Ilfracombe, était fermé.

Témoin de notre déception de ne pas pouvoir travailler ce premier jour, il nous invita en guise de compensation à

partager avec lui son copieux breakfast, du jus d'orange accompagné de quelques toasts grillés et recouverts de bacon et d'œufs brouillés. Le goût exquis de toutes ces bonnes choses nous faisait si cruellement défaut à bord que nous eûmes l'impression de renaître dans une vie de luxe. Il ne pouvait rien se passer de mieux pour nous faire débuter la journée d'une excellente humeur, et d'envisager sans tarder de mettre à profit ce jour de repos pour découvrir la région.

Mais en regagnant le port, Manu nous fit remarquer qu'à la différence des autres commerces, le portail du magasin d'Alan Kitt était ouvert. Nous nous y rendions aussitôt. Alan Kitt était en train de bricoler à l'intérieur, il améliorait l'étanchéité de son toit et il pensait en avoir pour un bon moment. Ce fut une véritable aubaine pour nous et nous décidâmes de ne surtout pas la laisser passer. De retour sur les lieux moins de cinq minutes plus tard, force fut pour Alan Kitt de comprendre qu'il ne lui fallait pas compter sur notre manque de courage et d'entrain pour faire le travail à notre place et nous soutirer au passage quelques deniers.

. . .

La première tâche fut d'évaluer les dégâts et d'établir ensuite un programme de réparation. Il fallut démonter les plaques du plancher afin d'atteindre les varangues. Nous libérions également l'habitacle de tout ce qui n'allait pas nous servir. Nous tenions impérativement à disposer du maximum d'espace pour travailler correctement.

Au fur et à mesure de notre expertise, nous découvrions toute une multitude d'autres petits problèmes que nous n'avions même pas remarqués. L'un des chandeliers par exemple avait été arraché lors de notre arrivée en catastrophe dans le port et cela avait occasionné un trou dans la face verticale du pont. L'orifice était assez grand pour prendre la forme d'une sérieuse voie d'eau, en particulier sous une amure de près serré par mer forte. Il y avait aussi la béquille pliée, nous ne pouvions en aucun cas nous en passer, il fallait absolument la réparer.

La liste des travaux devint rapidement plus importante que prévu et il fallut déterminer un ordre de priorité. L'avarie de la quille était de loin le problème le plus préoccupant et nous décidâmes donc d'y consacrer pour l'instant toute notre énergie.

Les experts maritimes nous avaient dit que le coût de la réparation avoisinerait les 1000 livres. Il était clair pour nous que ce travail allait impérativement devoir coûter bien moins cher sans être moins bon pour autant. Nous avions pris la peine avant notre départ du Belon de constituer un kit de réparation pour la résine polyester. Il y avait à l'intérieur de la résine polyester de type Dérakane, de l'accélérateur au cobalt, du catalyseur, des pinceaux, plusieurs mètres carrés de tissus de verre de type rowing et mat de verre, un peu de kevlar également. Enfin, plusieurs rouleaux de scotch, quelques pinceaux et des pots métalliques pour faire nos mélanges. Bref, tout le nécessaire pour travailler correctement la résine. Quant au savoir-faire, j'avais depuis mes plus jeunes années appris à faire de la résine et à connaître les mélanges lorsqu'il fallut réparer les kayaks du club de Bezons ou j'avais découvert l'activité.

Il ne restait plus qu'à se mettre à l'œuvre. Les varangues étaient recouvertes d'une couche de tissus blanchie et imbibée d'eau. Cette résine n'avait pas été posée à la construction du bateau, mais au cours d'une précédente réparation. Ça n'était pas la première fois en effet que l'"Ar Melhin 2" subissait une avarie à ce niveau-là.

Une dizaine d'années plus tôt, mes parents avaient prêté le bateau à l'un de mes oncles. Celui-ci l'avait amarré au quai du port de St Quay et était parti en ville sans se soucier des marées. Lorsque la mer entamait sa descente, le bateau se retrouva pendu au quai, retenu par les seules amarres. Mais celles-ci ne résistèrent pas longtemps et le bateau chuta dans le fond du port de plusieurs mètres de hauteur. Les dégâts furent considérables, la quille était remontée dans l'habitacle de plus de 20 cm. Mais le bateau était tout de même récupérable, et c'est ce qui motiva mes parents à le confier à un réparateur local.

Peu scrupuleux, ce dernier se contenta de tout remettre dans l'axe sans changer les varangues et de recouvrir le tout d'une épaisse couche de résine en guise de solidification. Mais la résine, telle quelle, est un matériau poreux et au fil des années, l'eau s'infiltra jusqu'à pourrir complètement le bois des varangues et à faire perdre au bateau toute sa rigidité.

En fait, nous n'avions rien cassé en arrivant à Ilfracombe, le problème était bien plus ancien que cela et il n'avait plus rien, sinon la souplesse de la coque rudement mise à l'épreuve, pour maintenir la quille à peu près dans l'axe.

Dès lors, nous allions devoir arracher toute cette vieille résine, véritable réservoir d'humidité pour essayer ensuite de faire sécher le bois autant que possible et le renforcer pour finir avec des bandes de métal recouvertes de kevlar.

La tâche se présentait colossale. Mais sans vraiment savoir ce qui nous motivait encore, nous entamions aussitôt en arrachant au ciseau à bois tout ce tissu de verre.

. . .

La veille au soir, David nous avait ramené à la raison en nous persuadant de ne pas tenter de rejoindre l'Islande à bord de notre voilier. Et pourtant, nous nous affairions sans relâche à réparer notre bateau pour reprendre la mer au plus vite.

C'était tout simplement incroyable, comme si nous agissions inconsciemment en dépit de toute logique et de toute sagesse.

Aujourd'hui, je crois que cette volonté farouche de remettre à flot notre voilier n'avait d'autre explication que celle de retrouver notre état de liberté. Il était clair pour nous que nous ne prendrions pas le chemin de l'Islande à bord de notre voilier, mais nous voulions malgré tout avoir à tout moment la possibilité de quitter les lieux pour nous réfugier ailleurs en cas d'arrivée soudaine de nos parents ou de recherche approfondie des autorités. Dans notre situation, nous étions prisonniers d'Ilfracombe tant que le bateau se trouvait à terre, et cela

constituait un inconfort moral difficile à supporter.

A l'heure de midi, Alan Kitt, nous fit signe qu'il allait fermer son magasin et que nous allions devoir nous accorder une pause jusqu'à son retour. L'occasion pour nous de nous rendre à l'Office de Tourisme.

. . .

Cécile eut alors une idée fort intéressante. Pour nous convaincre du bienfondé de sa lumière, elle commença par nous faire admettre notre attachement à l'"Ar Melhin 2" et notre souhait de le conduire jusqu'en Islande même si nous savions dorénavant impossible de l'y conduire au gré du vent tant nous étions ridicules au regard des tempêtes de l'Atlantique Nord.

Elle enchaîna ensuite en nous affirmant que si le bateau ne pouvait effectivement pas aller en Islande de lui-même, il pouvait en revanche s'y faire transporter. Il n'était en effet pas bien gros et il y avait sans doute des lignes de cargos entre l'Angleterre et l'Islande capables de le transporter par container, il suffisait de trouver ces ports et d'aller convaincre le capitaine d'un de ces cargos de nous prendre à son bord avec notre voilier contre quelques menu-travaux de manutention sur le pont.

Avec plusieurs années de recul, je ne parviens pas à comprendre comment nous avions pu être à ce point crédules et penser qu'un tel marché puisse être possible alors que nous n'avions aucune connaissance du travail à bord d'un cargo, sans parler de la demande énorme pour ces rares places que seuls les ressortissants du pays d'appartenance du navire pouvaient s'octroyer. Avec plus de connaissance du Monde et des règles économiques qui le régissent, et si c'était à refaire aujourd'hui, je parierais sur notre échec à 99 chances contre une.

L'avenir me démontre pourtant que j'ai tort de penser ainsi, et il me prouve par la même occasion que je serais incapable, car pas assez naïf, de revivre cette aventure. En retrouvant la société, je suis triste de découvrir que je suis à mon tour devenu incrédule. Peut-être est-ce là l'un des dangers de

l'âge "adulte".

. . .

Mais le facteur chance contribua aussi beaucoup à notre réussite. Cécile n'eut pas besoin d'argumenter davantage pour nous convaincre. Dès notre arrivée à l'Office de Tourisme, au lieu de chercher des prospectus concernant la proche région d'Ilfracombe, nous nous affairions plutôt à trouver tous les renseignements possibles à propos des grands ports de la région. Bristol, à quelques encablures de là, une journée de mer tout au plus, possédait en effet un grand port de commerce. Peut-être des navires s'y trouvaient-ils en partance pour l'Islande.

Mais nos recherches nous montrèrent le contraire, et les documents disponibles faisaient surtout état des caractéristiques touristiques de ces ports plutôt que du détail des échanges commerciaux de ces derniers.

Nous allions partir, quand soudain Manu, qui tenait absolument à tout regarder, tomba par hasard sur une brochure concernant l'Islande. Il s'agissait d'un imprimé en langue anglaise présentant toutes les informations pratiques des voyageurs désireux de se rendre en Islande. On y découvrait notamment le fuseau horaire local et le décalage, la monnaie courante, les températures et, providence : toutes les possibilités de transport pour s'y rendre. Nous pensions lire des informations relatives au voyage aérien, il y en avait en effet, mais on pouvait également lire quelques lignes à propos d'un ferry-boat au départ du Danemark et surtout un petit paragraphe très succinct qui indiquait que l'on pouvait aussi faire le trajet en cargo. Une liaison hebdomadaire était assurée toute l'année depuis l'Angleterre au départ du port d'Immingham. Il y avait même le nom de la compagnie : la société Eimskip, battant le pavillon islandais.

Le sort était avec nous, il ne nous restait plus qu'à situer la position géographique exacte de ce fameux port d'Immingham. Comme un seul, nous eûmes subitement tous les

trois la même réaction, celle de nous précipiter vers l'hôtesse de l'Office de tourisme pour lui demander de nous confier quelques instants un atlas de l'Angleterre.

Témoin de notre enthousiasme, elle se prêta de bonne grâce à notre demande et nous aida même à trouver l'objet de notre recherche. Nous fûmes d'abord étonnés de ne pas trouver ce port du premier coup, pensant en effet que pour recevoir des cargos transatlantiques, il devait s'agir d'un grand port, assez grand en tout cas pour être facile à trouver dans un atlas. C'était bien un grand port, mais en fait çà n'était que çà, il n'y avait même pas de ville autour, il ne s'agissait en fait que d'un gigantesque complexe portuaire où l'industrie devait être tellement omniprésente qu'on l'avait éloigné de toute ville. Considéré comme une sorte de "No Man's Land", les atlas ne le mentionnaient que très sommairement, ce qui expliqua notre difficulté à le localiser.

Mais nous y parvenions malgré tout, un peu déçu de ce que nous découvrîmes. Le port d'Immingham se trouvait à une latitude légèrement plus Nord que celle d'Ilfracombe mais sur la côte Est, autrement dit complètement de l'autre côté de l'Angleterre, ce qui signifiait que pour le rejoindre, nous allions devoir faire le tour de l'Angleterre par la côte Sud ou par l'Ecosse. Sans hésitation, nous préférions l'option de la côte Sud, moins éloignée et certainement plus clémente. Le chemin restait malgré tout très long, mais c'était apparemment la seule solution pour nous y rendre et malgré une recherche approfondie, la société Eimskip et le port d'Immingham semblaient nos seules possibilités de rejoindre l'Islande. Nous étions donc prêts à faire ce chemin, contourner une nouvelle fois Land's End, suivre toute la côte Sud en remontant la Manche d'Ouest en Est et enfin longer la côte Est en filant vers le Nord à travers la mer du Nord.

Et pour ce faire, le bateau devait absolument être en bon état, nous avions donc du pain sur la planche. Mais bien plus qu'avant, nous avions maintenant une excellente raison de croire fermement en notre réussite.

. . .

Malgré l'état de la résine, il était particulièrement difficile de l'enlever du fond du bateau. Sur les varangues, l'usage du ciseau à bois ne posait pas de problème, mais sur la coque, il fallait être beaucoup plus prudent afin de ne pas faire un trou.

Toute l'après-midi, nous nous acharnions sans relâche sur cette résine. La fibre de verre, éclatée de toute part, laissait échapper de fines particules qui venaient s'infiltrer sous nos vêtements, nous démangeant de toute part. La sueur nous recouvrait le front et à force de nous gratter la tête avec les mains recouvertes de fibre, nous passions bientôt plus de temps à nous démanger plutôt qu'à travailler.

Nous étions pressés de faire cette réparation, mais dans cet état, nous fûmes soulagés lorsque Alan Kitt vint nous dire en fin d'après-midi qu'il allait fermer son magasin. C'était la fin annoncée de notre calvaire du jour avant de remettre ça dés le lendemain matin.

. . .

Alors que tous nos outils étaient rangés et que nous apprêtions à quitter le bateau, Chriss apparut derrière la grille. Elle avait pris la peine de venir jusqu'à nous pour se proposer de laver toutes nos affaires sales.

Il nous fallut quelques secondes pour atterrir. Nous étions déjà étonnés de l'hospitalité qu'elle et son mari nous avaient témoigné, mais là, c'était le comble, je n'avais encore jamais vu une telle serviabilité, je n'en revenais pas.

Avec une gêne impossible à cacher, nous lui remettions alors un plein baluchon de fripes tellement sales que méconnaissables. Chriss le fourra dans le coffre et repartit aussitôt vers sa besogne.

Figés dans notre surprise, nous restions quelques instants

immobiles près du bateau avant d'éclater de rire en chœur. Cette nouvelle anecdote renforçait le caractère si étonnant de notre voyage. Nous découvrions chaque jour le Monde sous un nouvel angle que notre vie ne nous avait encore jamais dévoilé.

Sur les bancs de classe, on nous avait enseigné la compétition entre nous, la notion de réussite à l'égard d'autrui avant même de nous parler de partage ou de fraternité. On avait cultivé l'indifférence dans nos esprits influençables et nous en avions perdu le sens de la vie entre les êtres, l'échange et la curiosité portée à notre prochain.

La serviabilité de Chriss, son hospitalité, mais aussi tous les services gracieux et la bienveillante attention dont avions bénéficié depuis le départ cassaient brutalement toutes ces théories et nous ramenaient à de vraies valeurs, fondées sur la seule et unique richesse de l'être humain ; la générosité.

Encore une fois, nous venions d'avoir la preuve du bien fondé de notre voyage. Mais plus que cela, nous commencions à comprendre que ce non-confort dont nous nous étions déjà plaints à maintes reprises nous apportait en fait un formidable statut sans lequel nous n'aurions jamais vécu toutes ces anecdotes.

Avec de l'argent, nous aurions pu payer les réparations du bateau dans la peau de simples clients, mais notre rapport avec les gens d'Ilfracombe n'aurait alors pas été aussi cordial. Et après quoi, dans nos esprits, le nom d'Ilfracombe aurait sonné creux, car associé à la contrainte de l'arrêt forcé.

Aux prémices de notre voyage, l'intention était d'aller le plus vite possible et de ne marquer que de courtes haltes sur notre parcours. Cet objectif n'était plus tout à fait le même, nous avions désormais compris que notre chemin serait parsemé de rencontres et d'expériences extraordinaires tant que nous serions dans la même situation et avec la même foi.

. . .

Si le ciel avait retrouvé sa clémence, la tempête s'était en revanche emparée de nos esprits et les pensées s'y bousculaient frénétiquement.

Les mains moites et le dos recouvert de sueur, nous étions dans un état de transe. Seule Cécile réussissait malgré la force de nos réflexions à garder la tête froide, elle nous extirpa de notre méditation et parvint à nous convaincre de regagner la demeure de nos hôtes avant que le spectre de la grippe ne vienne apporter une touche un peu plus morose à notre aventure.

Après une bonne douche qui s'apparentait davantage à un déminage des innombrables incrustations de fibres de verre dans la peau plutôt qu'à un agréable massage, nous décidâmes de profiter de cette providence des cieux pour nous offrir une petite promenade à la découverte des environs.

Depuis notre arrivée à Ilfracombe, notre attention s'était portée sur la colline de Hillsborough qui dominait toute la ville par l'Est. J'étais monté à mi-pente seulement, et sans nous le dire, nous avions tous envie de la gravir jusqu'au sommet afin de regarder l'horizon d'encore plus haut et pouvoir mieux apprécier ainsi toute la mesure de notre périple.

Nous partions tous les trois à la conquête du sommet.

L'ascension ne fut pas aussi facile que nous le pensions aux pieds du relief. Les patates ingurgitées quelques minutes plus tôt constituaient de pénibles ballasts à transporter. A mi-pente, le sentier était si abrupt et rocailleux que Cécile n'en pouvait plus. Elle persévéra malgré tout tant le paysage en valait réellement la peine, les criques ombragées de Larkstone et de Rapparee nous dévoilaient successivement des beautés jusqu'alors inavouées.

Un quart d'heure après avoir quitté les derniers faubourgs d'Ilfracombe, nous atteignions enfin le sommet au prix d'ultimes efforts sur nos mollets inhabités à cet exercice. Nous étions à 126 mètres au-dessus du niveau de la mer. Le lieu était dépourvu de toute végétation, il n'y avait là qu'un joli banc en bois dont la seule présence en ce lieu était étonnante. Le champ de vision se trouvait libre à 360° tout autour de nous. La

visibilité était excellente, la température agréable et le soleil près de l'horizon. Nous savourions à pleins poumons la prospérité de cette atmosphère du soir.



Le village depuis le sommet de la colline d'Hillsborough

Au loin à l'Ouest, on voyait se détacher sur l'horizon, le profil de l'île Lundy. Les hauteurs de Bull Point nous empêchaient de voir l'embouchure des rivières de Camel et Torridge à Barnstable ainsi que la fuite de la côte au Sud-Ouest vers l'archipel des îles Scilly. Une bonne vingtaine de milles nous séparaient du Nord de Bristol Channel et pourtant, on apercevait parfaitement la côte, et même les contours de villes que nous pensions être Swansea et Port Talbot. De cette altitude, les distances paraissaient bien moindres qu'elles n'étaient en réalité, et tout semblait ici plus simple à entreprendre. A l'opposé, vers l'intérieur des terres, le relief nous dévoilait ses particularités avec les collines de Great Hangman et de Holdstone Hill, respectivement à 314 et 345 mètres d'altitude.

Plus près, sous nos pieds, Ilfracombe. De là-haut, la ville apparaissait toute petite. On distinguait parfaitement la forme du port, rageant de n'avoir pas trouvé l'entrée dès le début tant cela

paraissait simple. Les courants étaient eux aussi très visibles, on distinguait parfaitement le sens du flot ainsi que sa forme. La surface de l'Océan, quant à elle, était à peine ondulée par une faible brise d'Ouest. Nous ragions que des conditions aussi parfaites se produisent précisément lorsque nous étions immobilisés et contraints de rester au port.

Chacun, en silence, observait le paysage à sa façon. Cécile ne retenait que l'esthétique, Manu les profils et les formes et quant à moi, je figeais mon esprit de toutes les images que ce spectacle m'apportait. Mais bientôt, le soleil disparut sous l'horizon, près de l'île Lundy, et les contrastes s'estompèrent peu à peu pour conduire vers une uniformisation des couleurs.

Nous entamions alors la descente avant que la nuit ne soit complètement tombée et que le chemin escarpé ne devienne dangereux.

. . .

Le lendemain matin, la fatigue triompha de notre hargne, nous ne quittions la maison de nos hôtes qu'à 10 heures.

Sur le chemin, j'envoyais la lettre que je destinais à mes parents. Sur l'enveloppe, je n'avais pas inscrit leur adresse, mais celle d'Aurore, afin que celle-ci la dépose discrètement dans leur boite aux lettres sans leur donner la moindre indication quant au lieu où nous nous trouvions. En la postant directement vers chez mes parents, le cachet de la poste d'Ilfracombe les aurait immédiatement renseignés. Je joignais donc dans une double enveloppe un petit mot à l'attention d'Aurore au travers duquel je lui relatais un peu notre périple et je lui demandais ce service. Sans la dernière communication téléphonique que nous avions eu avec Jean, je lui aurais sans doute demandé à lui, mais il y avait fort à parier qu'il ne serait plus d'accord de jouer ce rôle inconfortable. En revanche, j'étais sûr qu'Aurore accepterait, et l'avenir me donna raison.

Un bien curieux sentiment me traversa l'esprit lorsque cette lettre m'échappa des mains par la fente de la boite aux lettres. J'étais persuadé que cette lettre allait avoir un effet réel,

et en tout cas, j'espérais de tout cœur que cela puisse atténuer l'inquiétude de ma mère. J'invitais Manu à en faire de même auprès de ses parents.

L'envoi de cette lettre me libéra moralement, je venais avec ce simple geste de me soulager d'un lourd fardeau d'interrogations et de soucis.

. . .

Je repartais donc sur un nouvel enthousiasme avec mes compagnons. De retour au chantier, il restait encore pas mal de fibre de verre à retirer du fond du bateau et nous étions encore loin d'être prêts à entamer une nouvelle résine. A bord, l'humidité ambiante restait importante et le bois des varangues était pourri presque partout.

De l'énergie et du courage pour travailler dans cette atmosphère, il en fallait énormément. Notre volonté était infaillible, et il en découlait une hargne sans égale, nous ne parlions pas, nous agissions sans relâche dans un seul but, celui de repartir au plus vite. Nous nous fixions des objectifs chaque jour. Ce jour-là par exemple, nous nous imposions de finir ce nettoyage complet du fond du bateau afin de pouvoir entamer la résine dès le lendemain.

Au fur et à mesure que nous travaillions, les idées nous traversaient l'esprit pour que cette réparation soit le plus efficace possible. Manu me faisait remarquer à juste titre qu'une pièce toute en inox aurait été idéale pour remplacer la structure en bois complètement délabrée. Mais cela signifiait que nous fassions appel à un forgeron, et c'était dans notre situation financière de la pure fabulation. Même la proposition des experts, pourtant classique, représentait un coût trop important pour nous. Il n'y avait résolument qu'une solution, et celle-ci consistait à avoir recours uniquement au matériel et aux produits dont nous disposions. La qualité de la réparation n'allait dépendre que de notre seul savoir-faire.

A midi, dans nos réserves de vivres encore à bord, nous

ne trouvions d'aliments comestibles que quelques pâtes ainsi qu'une boîte de thon à la tomate. Pour Cécile et moi, le menu allait être clair : Pâtes au thon à la tomate. Manu, quant à lui, adopta soudainement le blason du fin gourmet aux traditions culinaires bien ancrées et se montra ouvertement répugné par l'idée de ce mélange digne selon lui des pires imaginations que la gastronomie n'ait jusqu'alors connu. Mais les traditions de ses aïeux n'eurent qu'un effet très limité, et dès que le mélange fut prêt, il se jeta dessus comme nous autres avec la faim vorace d'un fauve affamé. Sa vitesse faramineuse d'engloutissement démontrait combien son estomac aurait regretté d'être privé de notre recette innovatrice par des traditions infondées.

Cette anecdote et d'autres me démontraient chaque jour des traits de caractère que je n'avais pas encore découvert chez mes compagnons. Je comprenais peu à peu qu'il allait falloir considérer toutes les finesses de ces personnalités respectives pour gérer au mieux la suite de notre voyage.

Nous reprenions notre travail aussitôt sans même quitter le bateau. L'après-midi passait incroyablement vite, nous eûmes à peine le temps d'achever le retrait de cette fibre tenace.

. . .

A 17 heures, nous regagnions la demeure de nos hôtes. Chriss nous y accueillit chaleureusement, comme à la coutume, et nous remit aussitôt une pile impressionnante de nos vêtements qu'elle avait déjà lavé et repassé. Elle se donnait tant de mal pour rendre notre séjour à Ilfracombe le plus agréable possible qu'il nous était difficile de lui exprimer une digne reconnaissance. Mais une fois de plus, elle coupait cours à notre embarras en nous affirmant que son acte était tout ce qu'il y avait de plus naturel et ne méritait par conséquent aucun remerciement de notre part.

Je finissais par me demander si cette richesse des échanges humains ne risquait pas de me faire définitivement adhérer à ce modèle de vie. Le danger de tomber sous le charme

n'était plus très loin.

Discrètement, nous montions nos vêtements soigneusement pliés jusqu'à nos chambres, avant de méditer à nouveau, écroulés sur les lits, épuisés, mais immensément heureux d'être là.

A la simple idée qu'un autre choix de vie aurait pu nous empêcher de vivre tout cela, je parvenais à me faire peur. Je craignais plus que tout qu'un seul changement de notre statut bouleverse notre rapport aux gens et la richesse de nos échanges. Il ne fallait rien changer et rester fidèles à notre objectif.

En choisissant de poursuivre des études, nos esprits n'auraient même pas effleuré l'idée qu'un tel vécu puisse être possible. L'école du Monde était bien plus riche que celle des institutions, moins pesante et plus utile. De toute façon, à force d'incrédulité dans le système, nous avions fini par perdre le fil de ce qui pouvait encore nous aider à y croire un peu. Les louanges des dirigeants et de leurs relais n'avaient d'authentique que leur lyrisme, nous avions eu la chance que les chemins de notre jeunesse nous apprennent vite à ne plus être dupes et à conduire notre destin nous-mêmes, en dehors de toute directive, ou politique de masse, intéressée le plus clair du temps.

Aujourd'hui, je m'étonne de la tolérance des peuples devant tant d'incapacité à gérer et à gouverner. La misère, les conflits de tout ordre, les maladies, sont autant de claques magistrales que ceux qui ont la prétention de gouverner devraient prendre en pleine figure avant de se vouloir moralistes en dessinant sans fondement le profil de l'apprentissage de chaque citoyen. J'ai peine en découvrant aujourd'hui les préoccupations des étudiants à la sortie de leurs longues années de labeur. Rentrés l'esprit ouvert, curieux sur le monde, ils en ressortent le plus clair du temps indifférents, égoïstes et avec pour intime conviction que la compétition tout azimut constitue la plus grande des qualités de l'homme. Parce qu'ils confondent qualité et compétition, et parce qu'ils ne savent pas que le mot "meilleur" représente les deux, ces références que ces acteurs de demain portent en eux m'amènent inévitablement vers une

certaine peur en l'avenir. Comment penser en effet que ces âmes aiguisées pourraient sans intérêt, en cas de grave conflit, se porter généreuses envers autrui, en dépit des différences de celui-ci ?

C'est par la richesse des relations humaines qui le caractérisèrent que ce voyage conserve aujourd'hui pour nous une importance capitale. Ces échanges auront forgé nos esprits et ouvert notre réflexion sur les vrais problèmes du monde en nous prodiguant une formidable capacité d'appréciation.

Notre course vers l'Islande en quête d'un idéal meilleur trouvait là tout son fondement et cette peur d'être à nouveau confrontés aux règles du système français, rigide et inadapté, justifiait encore plus notre viscérale envie de réussir, en dépit de toute rationalité.

. . .

Le bruit de la porte d'entrée suivi de la voix de David, se firent soudain entendre dans toute la maison.

"Où sont les jeunes français ?» demanda-t-il à sa femme. Il paraissait pressé de nous retrouver. Nous descendions alors à la hâte. David n'avait pas encore ôté ses vêtements de mer, et pour cause, il voulait déjà repartir, cette fois avec nous. Il souhaitait en effet nous présenter une amie à lui, une française exilée à Ilfracombe depuis plusieurs années. Notre histoire allait l'intéresser, il en était sûr.

Après tout, nous avions bien fait de le suivre jusqu'à présent, alors pourquoi pas maintenant. D'un pas rapide, nous le suivions une nouvelle fois à travers les ruelles étroites du vieil Ilfracombe, vaguement en direction du port, un peu plus au Sud.

Nous fûmes rapidement devant une très ancienne bâtisse qui abritait un pub, le "George & Dragon Pub". La blancheur des murs épais, penchés vers l'intérieur, tranchait avec le noir opaque des tuiles du toit ainsi qu'avec l'obscurité apparente de l'intérieur. Au-dessus de l'étroite entrée, il y avait un petit écriteau où les lettres avaient été inscrites à la main avec une

peinture dorée sur un fond métallique opaque. Cette façade rappelait fortement l'âme celtique dont Ilfracombe, comme tout le reste de la Cornouaille, était profondément imprégnée depuis des siècles.

David nous présentait l'endroit comme la perle d'Ilfracombe, la plus vieille maison connue certes mais aussi et de loin selon lui le meilleur pub à des lieues à la ronde.

Avec tant d'éloge, nous ne pouvions être autrement qu'impatients de pénétrer à l'intérieur de cette véritable antre celtique.

Bien que sombre, l'atmosphère fut plutôt accueillante. David semblait être connu comme un habitué du lieu. La salle était étendue toute en largeur et peu profonde. Un grand bar faisait front aux visiteurs dès leur entrée dans le pub, ce qui les empêchait d'aller s'asseoir à une table sans avoir pris au préalable une solide chope de bière. David ne dérogea pas à la règle, il alla immédiatement s'accouder à cette épaisse pièce de bois verni sur laquelle reposaient plusieurs petites serviettes aux couleurs des plus grandes marques de bière et encore imprégnées du précieux breuvage qui coulait à flot.

. . .

Il salua d'abord une dame à l'allure respectable, puis lui demanda d'appeler une autre personne. "*Marie-Christin* !" se mit elle alors à crier par le petit passage qui menait probablement aux réserves du pub.

Marie-Christine accourut aussitôt, c'était une femme d'une trentaine d'années environ, brune, les cheveux courts, et l'âme visiblement laborieuse. David lui adressa quelques mots dont nous ne comprîmes rien tant ses phrases s'enchaînaient rapidement les unes aux autres.

Au terme de son explication, de fait mystérieuse, son interlocutrice se tourna vers nous et se mit à nous parler en français. C'était donc l'amie de David dont celui-ci nous avait parlé. Les conversations en français se faisaient plutôt rares pour

nous, et nous n'étions pas fâchés de pouvoir enfin discuter sans avoir à chercher le mot correspondant à la vraie signification de ce que nous voulions dire.

Marie-Christine commença par nous souhaiter la bienvenue à Ilfracombe. Elle nous demanda aussi si le début de notre séjour avait été bon. Nous ne pûmes lui cacher notre arrivée désastreuse, mais nous nous rattrapions aussitôt en relatant la sympathie des gens que nous avions rencontré par la suite. Marie-Christine se montra intriguée par notre voyage, David lui en avait touché deux mots, mais les limites de la langue avaient empêché ce dernier de tout comprendre en détail. Pour la première fois, nous pûmes donc en toute liberté raconter notre périple et décrire notre objectif.

Lorsque nous lui fîmes part après quelques minutes de notre souhait de rejoindre l'Islande, elle semblait déjà être au courant et montra comme un signe de résignation. Sans aucun doute, David lui avait déjà annoncé qu'il avait tout fait pour essayer de nous convaincre de ne pas tenter ce défi de folie contre l'Atlantique Nord en plein hiver.

Nous précisions alors que notre programme avait changé et que nous n'avions plus l'intention de rejoindre l'Islande à la voile. Sans en savoir davantage, elle traduisit cela à David qui s'en montra rassuré, sans savoir pour autant par quel objectif nous étions encore motivés. Dès lors dans son esprit, il avait réussi à nous convaincre de ne pas tenter la traversée et de rentrer chez nous. Et alors dans ce cas, pour lui, la remise à l'eau du bateau apparaissait comme une urgence. Son raisonnement était un peu rapide et dans d'autres circonstances, nous l'aurions mieux renseigné quant à nos vraies intentions, mais il valait mieux ne pas lui annoncer que nous étions finalement restés fidèles à notre objectif de base même si nous savions dorénavant que l'option de la voile était à bannir. Dans notre situation, c'était plus sage d'en rester là et de ne pas risquer des complications en donnant à David des raisons de contacter nos familles. Il en fut de même à l'égard de Marie-Christine, nous fîmes en sorte de changer de sujet avant qu'elle nous demande

trop de renseignements.

Nous lui posions à notre tour un flot motivé de questions sur elle-même, ce qu'elle faisait là, dans cette bourgade, si éloignée de toute ville d'importance et de tout mode sérieux de communication.

Elle nous fit alors le récit de sa vie ; une existence peu banale pour le moins. Des myriades d'endroits visités aussi différents les uns des autres. Des aventures sentimentales au goût de l'amertume, des émotions comme seule la foi peut en procurer. Nous avions en face de nous une véritable baroudeuse, au sens noble du terme.

Elle rêvait de travailler dans l'informatique, et elle s'était retrouvée là, dans un pub de Cornouaille aux allures mythiques. Quel curieux destin ! Nous nous voulions conciliateurs, tentant de la convaincre sans autre fondement, que c'était peut-être tout aussi enrichissant.

Soit, nous répondait-elle, mais son âme voguait toutefois à mille lieux de son quotidien et elle ne pouvait extirper son esprit de ce marasme du regret de ne pas être là où elle aurait aimé être. Dans notre situation, ses mots avaient un sens profond et donnaient une nouvelle fois raison à notre espoir. De son expérience, elle avait tiré une grande sagesse et ses conseils résonnaient justes et vrais. Ce désir de tenter sa chance ailleurs, elle l'avait eu un jour elle aussi, mais en plus, elle connaissait à présent les risques encourus à s'élancer dans un pays étranger sans autre bagage que l'optimisme.

Rares furent les gens qui au gré de leur vécu purent aussi bien comprendre notre situation et interpréter à sa juste mesure toute l'importance que nous accordions à notre défi.

. . .

Marie-Christine était une interlocutrice inespérée, nous aurions pu converser des heures et des heures sans jamais nous lasser.

Mais David en décida autrement. Il avait fini sa bière et

sa gorge asséchée lui faisait déjà tant souffrir qu'il manifestait l'impérieux besoin de nous emmener jusqu'au bar du Yacht Club pour une nouvelle tournée. Sur place, résolument décidé à nous faire acquérir une "caisse" digne du rang auquel il plaçait tout ses amis, David nous offrait à nouveau l'équivalent de ce que nous avions coutume d'avaler en une année entière. Cette fois, le risque de débordement, tout au moins pour ma part, devenait une hypothèse tout à fait sérieuse.

Doublement échaudés par cette atmosphère conviviale, nous n'hésitions à aborder les membres du club parmi lesquels certains nous connaissaient déjà. Derrière les visages timorés de la plupart de ces vieux garçons d'un soir se cachaient en fait des aventures extraordinaires, pour la plupart palpitantes.

. . .

Le lendemain matin, la gueule en bois, je réveillais Manu sans bousculer Cécile, malade une bonne partie de la nuit des suites d'une overdose de houblon. Cinq minutes avant son ouverture, nous étions devant le magasin d'Alan Kitt, prêts à affronter une nouvelle journée de travail.

Un ultime coup de ponceuse fut nécessaire sur le fond du bateau avant d'entamer la résine. A cette heure matinale, la température était idéale pour stratifier les premiers morceaux de tissus de verre et de kevlar. La résine employée était celle que nous avions trouvé dans le magasin d'Alan Kitt. Celle-ci ne possédait aucune caractéristique particulière et l'accélérateur au cobalt était déjà introduit de peur qu'un utilisateur peu habile se trompe malencontreusement dans le sens des mélanges des produits, ce qui pouvait être fâcheux. Toutefois, le temps de séchage nous paraissait bien trop long et nous prîmes donc l'initiative de rajouter encore un peu d'accélérateur et de gonfler les doses de catalyseur afin que notre mixture prenne au plus vite et nous permette sans tarder de passer à autre chose.

Au fil des années de pratique au club de kayak de Bezons, j'avais fini par connaître les doses par cœur. La

précarité des situations m'avait d'ailleurs bien souvent obligé à fonctionner au "pifomètre" plutôt qu'à l'aide de doseurs précis.

A l'identique de chirurgiens dans les entrailles de leur patient, nous suivions scrupuleusement le programme et les consignes que nous nous étions dictés avant de commencer.

Au terme d'une demi-heure de travail, la résine commença à prendre l'aspect d'une gélatine visqueuse puis à durcir complètement. Nous avions déjà réalisé une grosse partie du travail. Il ne nous restait plus qu'à recouvrir tout le fond du bateau d'un large morceau de roving. La tâche ne fut pas aisée, et l'aide de Cécile, venue nous rejoindre après une désagréable nuit blanche, ne fut pas de trop.

Dès que cette ultime couche fut posée, nous bouchions tous les petits trous sur le pont et les francs-bords selon une liste scrupuleusement établie au préalable. Compte tenu de notre pauvreté, il n'était pas question de laisser perdre de la résine dans un pot, quitte à faire des renforts de luxe à certains endroits. La journée fut bien remplie mais au terme de l'après-midi, tout le travail de polyester était accompli.

Réunis dans le cockpit, nous profitions de cette grande étape franchie pour faire un point sur notre situation. A présent, nous pouvions commencer à évoquer sérieusement la remise à l'eau de notre bateau. Le problème de l'argent nécessaire au grutage n'était cependant toujours pas résolu. Mais comme à notre coutume, avec un brin d'optimisme exagéré, nous convoquions malgré toute la grue de Brian Smith pour le samedi suivant, soit trois petites journées seulement pour trouver une solution. Notre budget ne dépassait pas quelques malheureuses 20 ou 30 livres alors qu'Alan Kitt nous avait annoncé que le seul coût du grutage était de 750 livres. Et à cela, il fallait ajouter tous les produits achetés pour la réparation du bateau.

Depuis que l'Ar Melhin 2 reposait sur son berre dans le terrain d'Alan Kitt, nous n'avions eu en tête que le souci de réparer ses dommages, et l'âme entièrement vouée à cet objectif, nous avions complètement oublié l'aspect financier.

Aucun d'entre nous trois ne disposait de solution miracle

ou bien d'un soutien financier en France. La solution n'appartenait qu'à nous-mêmes. La logique aurait voulu que nous travaillions pour payer toutes ces dettes de notre labeur, mais avec un délai si court, une telle hypothèse paraissait aussi se confondre avec les plus folles utopies de nos esprits enthousiastes.

Encore une fois, nous étions à court de réponse et à force de tirailler nos méninges en quête de l'"Euréka" providentiel, nos sinus hurlaient de douleur leur lassitude à poursuivre cette recherche vaine.

. . .

Soudain, comme un souffle libérateur, une voix mit un terme à ce combat inutile. C'était Marie-Christine, venue nous rendre visite et voir notre petit voilier. Honorés par cette visite impromptue, nous l'invitions à venir prendre un verre à bord et partager cette prospère atmosphère du soir en notre compagnie.

Notre aventure portait selon elle un caractère très symbolique. Cela lui rappelait les aspirations de sa propre jeunesse, nous avions eu le courage de nous extirper de notre milieu et de prendre le large, et c'était là le principal à ses yeux. A vivre notre fougue et notre enthousiasme, elle avouait même avoir ressenti un certain brin de nostalgie. Et par le plaisir qu'elle avait à nous écouter, elle voulait être prête à nous aider.

En fait, nous confiait-elle, outre son intention de venir converser un peu, elle était aussi venue justement pour nous proposer de nous héberger pendant le temps d'absence de David et de sa femme. Celui-ci nous avait en effet prévenu dès le début de notre séjour qu'il allait devoir s'absenter quelques jours pour se rendre au grand salon nautique de Southampton, sur la côte sud de l'Angleterre. Mais depuis, il ne nous en avait pas reparlé, et à présent, l'échéance était arrivée et il devait partir. Sans oser nous le demander, il avait évoqué le problème à Marie-Christine qui s'était donc proposé de prendre la relève pour nous héberger.

Nous aurions pu aller dormir dans la petite pièce que le

directeur du port avait mis à notre disposition, mais Marie-Christine avait pensé qu'un logis confortable serait un intermède tout de même plus propice à l'avenir forcément musclé que nous nous étions réservés. Comme David l'était, elle se trouvait elle aussi convaincue que nous avions définitivement admis l'impossibilité de notre projet initial et que nous allions reprendre le chemin de nos foyers aussitôt que notre voilier serait prêt à reprendre la mer. Cette perspective suffisait à la rassurer sur notre sort et à tout faire pour que notre aventure, déjà bien pleine à ses yeux, s'achève dans les meilleures conditions. Nous aurions pu la renseigner sur la vraie nature de nos intentions, mais il ne valait mieux pas que cela s'ébruite et risque de nous causer des problèmes pour repartir vers le Nord, notamment auprès des autorités maritimes locales.

Cette proposition était tout aussi naturelle que celle de David et de sa femme, et nous nous sentions une nouvelle fois gênés par une telle générosité. Mais le comble est que Marie-Christine ne souhaitait pas nous héberger chez elle mais dans une maison qui lui appartenait et qu'elle louait pendant l'été aux touristes. Ce domicile secondaire se situait dans le même quartier que la maison de David et Chriss, plus près du port.

Cette marque de confiance, de la part de quelqu'un qui ne nous connaissait que depuis si peu de temps, fut surprenante. Pour nous, bien évidemment, c'était inespéré, nous allions avoir pour le reste de notre séjour, non seulement le confort, mais aussi et surtout la liberté d'aller et venir, la liberté de pouvoir correctement nous préparer sans avoir à nous cacher le nouveau voyage que nous devions mettre au point pour rejoindre au plus vite Immingham et les cargos de la compagnie Eimskip.

Le seul service qu'elle nous demandait en contrepartie était de nous occuper quelques heures par jour de son chien qui était enfermé quasiment toute la journée du fait de l'emploi du temps draconien de sa maîtresse. Adorant les chiens tous les trois, nous acceptâmes le marché et le contrat fut conclu.

Ironie du sort ou réflexion des gens sur notre petite histoire ? Toujours est-il que nous pouvions d'ores et déjà nous estimer chanceux de n'avoir pratiquement rencontré que des gens formidables depuis notre départ. Marie-Christine avait compris le sens profond de notre aventure et nous nous en voulions de ne pas pouvoir lui dévoiler toute la vérité, la forme de notre départ et notre véritable choix pour l'avenir.

. . .

Au terme d'une bonne heure de conversation dans le cockpit, notre invitée qui allait bientôt devenir notre hôte nous donna rendez-vous dés le lendemain pour nous montrer la petite maison qu'elle avait gentiment décidé de mettre à notre disposition jusqu'au terme de notre séjour à Ilfracombe.

Soudain, alors que je me levais pour la saluer, un geste maladroit renversa mon cartable au fond du cockpit et tout son contenu fut éparpillé. Marie-Christine se sentit confuse et se pencha pour m'aider à tout ramasser. Parmi les documents en vrac, elle tomba sur mon papier à lettres en tête duquel était inscrite mon adresse, ou plutôt celle de mes parents.

Tout naturellement, elle me demanda si elle pouvait conserver ce morceau de papier afin de garder nos coordonnées et pouvoir correspondre à l'avenir.

C'était très risqué, mais je ne pouvais pas lui refuser sans excuse valable, à moins de soulever un doute dans son esprit. J'acceptais donc volontiers tout en me mordant les doigts et en m'injuriant du pire des imbéciles maladroits. Cécile et Manu avaient eux aussi compris l'ampleur de ma bévue, et il ne nous restait plus qu'à espérer que Marie-Christine ne fasse pas usage de ces coordonnées avant notre départ d'Ilfracombe.

. . .

Le risque de cette nouvelle situation était que Marie-Christine téléphone à mes parents dans un but tout à fait

légitime, pour leur apprendre par exemple que nous allions bientôt reprendre le chemin du retour, et qu'elle découvre ainsi toute la vérité en dévoilant au passage à mon père notre situation géographique. Je n'avais aucune idée de la réaction éventuelle de ce dernier, mais connaissant son caractère, pour le moins impulsif, je savais qu'il était tout à fait envisageable qu'il décide sur un coup de sang de venir directement jusqu'à nous pour récupérer l'"Ar Melhin 2".

C'était de loin le cas de figure que j'appréhendais le plus, non pour la violence éventuelle de mon paternel, mais plutôt pour le risque d'échec que cette intrusion brutale pouvait engendrer.

Mais pour l'heure, même si cette possibilité préoccupante était belle et bien réelle, il était trop tard pour l'éliminer et nous allions devoir faire avec. Alors à quoi bon se malmener les esprits avec des inquiétudes et des scénarios catastrophes.

Marie-Christine, elle-même, nous extirpa sans le savoir de ce nouveau souci en proposant à Cécile de l'accompagner jusqu'à son lieu de travail. Consciente de notre impérieux besoin d'argent dans les plus brefs délais, elle avait pensé que peut-être ses patrons accepteraient d'embaucher Cécile quelques jours afin qu'elle puisse gagner quelques pounds et nous aider ainsi à financer le grutage et les frais divers.

Cette hypothèse, si elle venait à se confirmer, allait être une véritable aubaine pour nous. Cécile l'avait compris, elle accepta aussitôt la proposition de Marie-Christine et elles s'en allèrent alors toutes les deux vers le "Georges & Dragon " Pub.

. . .

Quant à nous deux, Manu et moi, nous n'avions plus qu'à repartir vers la demeure de nos hôtes du moment et jeter un coup d'oeil au passage sur la petite maison de Marie-Christine. Celle-ci ne fut pas dure à trouver, elle se trouvait à une centaine de mètres à peine de chez David et Chriss.

Le style de la bâtisse était radicalement différent,

beaucoup plus ancien, à l'image du "George & Dragon" pub, des murs tout blancs, épais, légèrement penchés vers l'intérieur et percés que par de minces ouvertures.

Toutes les maisons du quartier ressemblaient à celle de Marie-Christine, c'était le style britannique qui tranchait le plus avec la véritable identité du lieu, comme si l'âme celtique avait réussi à conserver sa marque sur ce quartier d'Ilfracombe.

Au rez-de-chaussée, il y avait une cuisine équipée ainsi qu'une grande salle meublée. Au premier étage, une salle de bain, des toilettes, une chambre et un salon muni d'un confortable canapé, d'une télévision, d'une chaîne hi-fi et d'un téléphone. Enfin, au dernier étage, une autre grande chambre et une sorte de grenier où Marie-Christine mettait toutes ses affaires. Et tout ce confort, nous allions pouvoir en bénéficier à notre guise, c'était à peine croyable. Encore une fois, le sort nous avait gâté, et ma foi, nous n'avions qu'une hâte, celle de nous retrouver tous les trois dans cette douce atmosphère afin de préparer la poursuite de notre voyage avec une sérénité inespérée.

Ainsi, tandis que Cécile s'acharnait à son nouvel emploi, nous entamions le déménagement de nos quelques affaires, l'âme un peu triste de mettre un terme à notre inoubliable séjour en compagnie de David et Chriss. Mais eux-mêmes nous rassuraient, ils étaient certains, sans afficher pour autant de complaisance patriotique, que notre destin nous ramènerait un jour prochain jusqu'à Ilfracombe.

Et ils avaient raison, car aujourd'hui, au souvenir de notre périple, il me tarde d'impatience de revoir tous ces gens sans qui nous n'aurions jamais pu anticiper le lendemain l'âme sereine et confiante. La nostalgie de ces riches moments d'échange et d'humilité nous alourdissait les mots mais dès le départ nous avions compris que la condition de telles expériences était de les oublier au plus vite pour se tourner vers d'autres horizons.

. . .

Marie-Christine m'avait donné rendez-vous un peu plus tard chez elle pour m'y présenter Guinness, son jeune chien, un splendide labrador noir. Nous qui adorions les chiens, ce service qu'elle nous demandait en échange du prêt gracieux de sa petite maison n'en était en fait pas vraiment un, plutôt un plaisir inattendu au regard de notre voyage et de sa spécificité.

Je donnais donc un rancart pour le lendemain matin au gros toutou affectueux avant de repartir vers mes compagnons, un trousseau de clefs à la main, comme la garantie que nous allions bien passer une semaine de confort royale.

Le soir venu, sans une minute de retard pour ses premières heures d'embauche, Cécile s'empressa de rejoindre le "George & Dragon" Pub pour sa nouvelle mission. Pendant ce temps, à l'image de mâles paresseux que seul le hasard nous avait collé, nous n'avions rien d'autre à faire qu'à attendre que notre équipière besogneuse nous ramène le fruit de son travail acharné tout en se goinfrant copieusement devant la télé de frites généreusement imbibées d'huile et de sel. Tels de vieux garçons, nous avions subitement la débauche facile et même agréable, nombrils à l'air et pieds chaudement emmitouflés dans de grosses chaussettes. Nos sujets de conversation, eux aussi, s'en accommodaient bien volontiers, nous avions maintenant la blague bien paillarde et parfois pesante, s'esclaffant de rires sur des remarques parmi les plus braillardes. Nous ne nous en rendions pas encore compte, mais il était étonnant de voir combien le confort nous avait rapidement transformé. Le regard attentif et l'âme vive jusqu'alors, nous étions à présent de pâles incrédules, préférant notre goût de la paresse à cette viscérale curiosité qui nous avait pourtant amené jusque-là.

Mais après tout, la situation elle-même nous donnait le prétexte de ce laisser-aller. Dans quelques jours, l'"Ar Melhin 2" allait retrouver son élément, et ma foi, tous les efforts auquel ce dernier allait forcément nous contraindre méritaient bien ces quelques instants de métamorphose.

. . .

Cécile ne revint que bien plus tard dans la soirée, nous nous étions déjà endormis devant la télé qui projetait ses programmes dans le vide. Enthousiaste, elle voulut me raconter sa première soirée de service, m'annoncer combien elle avait déjà gagné, mais en vain, je ne parvenais pas à lui être réceptif, je croulais sous la fatigue et l'huile des frites.

Il lui fallut encore toute sa force pour me traîner jusqu'à la chambre qu'elle nous avait elle-même choisi, me déshabiller et me recouvrir de l'épaisse couette avant de se blottir contre moi, son corps chaud et vibrant d'un profond bonheur, l'extase à son zénith !

Sous la vigueur de ses assauts et l'efficacité de ses tendres câlins, mon sommeil ne fut toutefois qu'un bien piètre adversaire et je ne tardais pas à retrouver moi aussi ma fougue pour une nuit dantesque et merveilleuse, celle-là même qui fait du matin un moment d'une richesse inouïe, un malicieux échange de regards et de mots doux, un libre accès à l'expression de notre sentiment réciproque, trop souvent censuré par la fierté que nous conférait l'aspect rationnel de notre existence.

Là aussi, nous ne le savions pas encore, mais ces moments, comme de brefs intermèdes dans le long déroulement de notre périple, étaient réellement indispensables, ils constituaient en partie la recharge vitale de notre potentiel moral, et nous rappelaient à intervalles réguliers et suffisamment rapprochés l'importance de notre lien.

. . .

Etonné du silence qui régnait dans la maison, je commençais à me demander si Manu n'était pas déjà parti. J'allais voir dans la chambre qu'il avait investi et effectivement, il n'était plus là, déjà sans doute au bateau.

Il était 8 h 30. Vis à vis de Manu, notre attitude, bien que légitime, manquait quelque peu de correction. Marie-Christine nous avait demandé de venir assez tôt dans la matinée afin de

récupérer son chien, nous nous hâtions donc pour prendre le chemin de chez elle et pouvoir ensuite rejoindre notre compagnon.

Nous y fûmes moins d'une demi-heure plus tard. Nous nous attendions à ce que Marie-Christine nous remette Guinness avant de vaquer à ses occupations personnelles, mais non, elle nous proposa d'aller boire un café en sa compagnie dans un bar voisin. Après tout, le temps d'un café n'allait pas changer grand-chose dans le bon déroulement des travaux sur le bateau, Manu allait sans aucun doute nous pardonner notre retard, nous acceptions donc volontiers sa proposition.

Toutefois, nous n'avions pas pris le moindre penny et il était hors de question de nous faire inviter pas Marie-Christine tant son aide à notre égard avait déjà été importante. Elle insista, mais non, je m'y refusais et avant même qu'elle ne poursuive, j'étais déjà reparti en direction de la maison pour y récupérer le contenu de notre très modeste bourse, suffisante néanmoins pour payer trois cafés.

A mon retour, Cécile portait sur son visage un air inhabituel, comme apeurée par l'effet que risquait d'avoir sur moi la nouvelle qu'elle allait devoir m'apprendre. Avec un ton assez grave pour continuer de me perturber, elle me demanda de m'asseoir à ses côtés, en face de Marie-Christine.

. . .

Soucieuse de l'état moral de mes parents, notre hôte venait de prendre l'initiative de les appeler dans le but de les rassurer.

C'était terrible !

Tout ! Elle savait dorénavant tout sur la vraie nature de notre périple, une "*fugue doublée d'un vol*" selon les dires de mon père qui, en plus de lui avoir dévoilé la vérité, lui avait aussi exprimé toute sa colère jusqu'à lui faire peur.

Ce que j'avais commencé à craindre dès l'instant où Marie-Christine eut marqué les coordonnées de mes parents sur son agenda venait d'arriver. Cécile avait eu raison de me demander de m'asseoir, la nouvelle eut l'effet d'une véritable onde de choc, j'en fus littéralement paralysé, perdant instantanément toute faculté d'élocution ou même de mouvement. Dans un tel cas, je me voyais complètement désemparé de toute possibilité de répartie, que pouvais-je en effet lui raconter pour justifier que nous ne lui ayons pas dit toute la vérité depuis le début ? Et qu'allait-on apprendre à présent, mon père était-il déjà sur le chemin d'Ilfracombe pour récupérer le bateau de force ? N'allait-il pas tout simplement surgir à notre insu d'une porte dérobée par un coin du bar, accompagné de policiers britanniques ? Toutes les hypothèses étaient possibles, elles ne dépendaient que des informations fournies par Marie-Christine à mon père.

Il y eut un moment de silence, Marie-Christine avait troqué son regard admiratif contre des yeux sévères rivés sur moi, comme le meneur de notre épopée au profil bien différent à présent dans l'esprit de notre hôte. Je m'attendais au pire, sans aucun pessimisme.

J'avais tort.

Marie-Christine n'avait rien dit. En tout cas rien qui permette à mon père de faire un débarquement à l'improviste, pas même le nom d'"Ilfracombe". Conformément à son souhait initial, elle avait indiqué que nous étions en bonne santé et bien à terre.

Et curieusement, mon père, bien que l'ayant demandé, n'avait pas insisté davantage pour obtenir de Marie-Christine le renseignement de notre position précise.

Cependant, elle n'approuvait pas pour autant ce qu'elle venait d'apprendre et se montrait même hésitante à rappeler chez moi pour tout dévoiler et nous chasser hors de sa maison. Bien d'autres personnes l'auraient fait, notre manque de confiance nous le faisait mériter.

Elle exigeait à présent de tout savoir, nos réelles intentions et la teneur de nos ambitions. Elle voulait aussi s'assurer que notre défi n'était pas seulement qu'une folie de fin d'adolescence. Et de tout cela, elle allait faire une analyse réfléchie pour prendre une décision.

Tout ce que nous allions à présent pouvoir dire à notre interlocutrice pouvait donc être retenu contre nous. La carte de la vérité était de loin la meilleure dans une telle situation.

Je reprenais peu à peu mes esprits et commençais tout d'abord à expliquer nos motivations et le sens de notre démarche. Je décrivais également le climat familial tendu qui précéda notre départ en justifiait ainsi la forme cruelle de celui-ci à l'égard de mes parents. J'ajoutais aussitôt que je leur avais envoyé quelques jours plus tôt par intermédiaire une longue lettre d'explication dans le but de les rassurer.

Elancé dans mon récit, Cécile nous quittait pour aller prévenir Manu, qui allait apprendre comme moi ce nouveau bouleversement.

Je continuais alors à vider mon sac, m'octroyant la parole près d'une demi-heure durant, avec cette foi qui nous avait toujours animé à chaque fois que nous avions pu présenter notre projet et trouver quelqu'un qui voulait bien nous écouter. Marie-Christine restait silencieuse mais son visage retrouvait peu à peu des airs plus chaleureux.

A ma grande surprise, la première question pour laquelle Marie-Christine m'interrompait fut d'en savoir un peu plus sur le tempérament de mon père, les réelles possibilités de ce dernier et son degré de marginalité.

Cette question fut pour moi comme une brèche dans le mur que j'avais pour obstacle en face de moi, et je m'y engouffrais tête baissée, dressant un portrait complet de mon père, relatant quelques-unes des anecdotes au travers desquelles il s'était illustré, et c'était là un sujet facile, car il y avait de la matière, depuis la fois où il était allé réglé ses comptes au commissariat avec un fusil où encore cette autre fois lorsqu'un contrôle de police l'avait assez énervé pour qu'il se déshabille complètement, se retrouvant nu sur le bord d'une route de banlieue surfréquencée aux heures de pointe. Ça me faisait mal au cœur de raconter tout çà car il s'agissait de mon père, mais c'était malheureusement bien vrai, et dans notre cas, ce pouvait être un salut, alors, je n'hésitais pas et l'effet fut rapide.

Marie-Chritine, sans le connaître, se mit rapidement à craindre ses éventuelles réactions si elle lui dévoilait tout à notre sujet. La force des anecdotes que je lui décrivais sans temps mort était suffisante pour lui passer l'envie de composer à nouveau le numéro de téléphone de mes parents.

Néanmoins, une chose la tracassait par-dessus tout : "*Qu'elle allait être véritablement notre cap après notre départ d'Ilfracombe dans quelques jours ?*"

Ma réponse fut catégorique : "*l'Islande !*"

Aussitôt, Marie-Christine haussa le ton et se montra soudainement autoritaire, elle voulait bien me croire, mais après tout, selon ses propres termes, je n'étais peut-être qu'un bon narrateur et mon père un honnête homme bien plus attristé par le départ surprenant de son fils plutôt que par la perte d'un vieux voilier. Et justement, ce voilier, il était très vieux, en piteux état, minuscule dans l'océan et notre prétention de rejoindre l'Islande à son bord immensément inconsciente.

Pour elle, poursuivit-elle, une seule possibilité restait envisageable, celle de prendre le chemin du retour vers la Bretagne, quoique nous fassions ensuite. Sans quoi, elle allait devenir selon elle la complice de notre perte si jamais l'océan décidait de nous punir de son affront à son égard, et par

conséquent, elle se verrait obligée, si nous persistions, à prévenir mes parents dans le but qu'ils nous empêchent de reprendre le large.

Le contrat proposé ne laissait guère peu d'alternative.

Depuis près d'une heure à présent, mon discours n'avait été nourri que par une franchise sans faille ni détour, et j'aurais bien poursuivi ainsi, mais cette fois, ce n'était plus possible, à moins de renoncer définitivement à l'ensemble de nos espoirs. Il fallait à nouveau mentir, à contrecœur, et promettre à mon interlocutrice que nous allions finalement reprendre sagement le chemin du retour. Et tout cela avec une touche suffisante d'habileté pour ne pas paraître trop conciliant et rester assez convaincant.

Je fus certainement maladroit dans cette tâche, mais la véracité de mes précédents propos fut suffisante pour que Marie-Christine me croit sincère et finisse par accepter de nous laisser poursuivre notre séjour à Ilfracombe sans en tenir un seul mot supplémentaire à mes parents.

. . .

Mais notre aventure venait tout de même de connaitre un revirement de situation. Forcément, cette nouvelle crainte allait nous rendre plus impatients encore de reprendre le Large. Cela devenait maintenant une urgence.

Je ne tardais pas d'ailleurs à quitter notre interlocutrice, la priant une dernière fois de bien vouloir croire au bienfondé de notre idéal. Manu, au bateau, voulait tout savoir, jusqu'au moindre détail. Il s'attendait au pire des scénarios, et s'acharnait à se demander à quelle sauce nous allions être dévorés, comme le condamné dans sa dernière heure.

Nous étions transis de sueur, ni de chaud, ni de froid, mais plutôt de peur qu'une soudaine intrusion vienne brutalement casser tout notre rêve.

Seul Guinness, joyeux d'être baladé par des maîtres intérimaires, ne présentait pas les symptômes de ce malaise.

Marie-Christine m'avait certes promis d'en rester là, mais après ce qui venait de se passer, nous n'étions plus sûrs de rien. Tout était maintenant possible et il devenait pour nous capital de planifier au plus court les différentes étapes par lesquelles nous devions forcément passer avant de reprendre la mer. Nous nous sentions comme des avions collés au sol face à l'imminence d'une attaque pouvant survenir à tout moment de partout.

La meilleure solution était bien entendu d'achever les réparations avec la même rigueur qu'au début, mais à bien y réfléchir, force pour nous était d'admettre que ce n'était plus possible, notre seule priorité résidait dans l'urgence de notre départ. Toutes les finitions et bricolages divers pour améliorer la navigation à bord furent relégués sans appel ni autre scrupule à un hypothétique avenir, plus tranquille moralement.

. . .

Les heures passèrent, et aucun événement relatif au coup de fil surprise de Marie-Christine ne troubla notre ardeur. Nous étions tous les trois étonnés que mon père ne manifeste pas davantage une volonté de récupérer l'"Ar Melhin 2". Jusqu'à présent, son tempérament coléreux aurait laissé présager toute autre réaction que cette apparente indifférence.

Il nous tardait d'en savoir plus et la seule façon d'y parvenir, selon Manu, était d'appeler Aurore afin de savoir quelle avait été la réaction de mes parents après la lecture de ma lettre.

Dès que nous eûmes réussi à la joindre, la première chose que notre compagne à terre s'empressa de nous communiquer fut le malaise qu'elle avait eu à déposer cette lettre dans la boite aux lettres de mes parents à leur insu et à la manière d'un facteur anonyme. Lui ayant toujours accordé leur confiance, Aurore avait senti en son geste une certaine malhonnêteté et elle avait hésité avant de passer à l'acte, un soir, tard dans l'obscurité. Seul son espoir en notre succès et la perspective du retour prochain et victorieux de son ami Manu lui

avait prodigué les forces physiques et surtout morales nécessaires à l'accomplissement d'une telle mission. Nous ne pûmes que lui promettre que nous ne ferions plus appel à son aide pour de tels services.

Quant à la réaction de mes parents à la lecture de cette lettre, elle ne voulut pas me cacher que celle-ci n'avait pas eu l'effet que j'escomptais. Ce fut au contraire un refus catégorique de légitimer mon acte. Je sentais aussi dans les propos d'Aurore que ma mère avait très mal supporté la situation et que cette lettre semblait être arrivée trop tard pour éviter l'inquiétude dont Jean nous avait brièvement parlé quelques jours plus tôt. Le pardon paraissait dorénavant une hypothèse bien peu envisageable et à la colère succédait un terrible sentiment auquel je ne m'attendais pas du tout, bien pire encore ; le désintérêt. Je devinais dans les propos d'Aurore les paroles de mes parents : "*Nous avions choisi de partir ainsi, alors le destin de notre vie nous attendait*", on nous abandonnait et c'est nous qui l'avions involontairement choisi, le cordon ombilical, et plus encore celui de l'affection parentale, étaient irrévocablement rompus.

J'eus soudainement très mal au cœur et tous mes repères furent à nouveau caducs, je ne ressentais plus la crainte de l'arrivée soudaine de mes parents, mais plutôt celle de ne plus jamais les revoir avec les liens qui m'avaient uni à eux avant que naissent nos querelles. Ces sourires malicieux qui parfois étaient parvenus à transparaître à travers la grisaille de nos récentes relations, et plus encore ces souvenirs lointains de formidables expériences en commun, venaient soudainement de faire un bond dans le passé comme s'il n'allait plus jamais être possible de revivre un jour de telles relations.

A cet instant, c'était immensément triste à accepter, mais je n'avais qu'à m'y résoudre. Cette situation en effet, je l'avais choisi et ma seule issue morale, encore peut-être par excès d'optimisme, était d'espérer que l'avenir m'offre à court ou à long terme une vraie réconciliation avec mes parents.

En tout cas, après cette lettre et le coup de fil de Marie-Christine, ils connaissaient parfaitement nos intentions et en particulier notre souhait de rejoindre l'Islande. Aurore ne manquait pas de nous apprendre que cela avait étonné tout le monde. Pour mon père, c'était de la folie, lui qui n'avait jamais dépassé la latitude des anglo-normandes à bord de notre petit voilier et qui n'en finissait pas de pester à l'idée de savoir son voilier cassé en Angleterre. Quant à l'Islande elle-même, Aurore n'avait aucune idée de ce qu'ils en pensaient. J'aurais imaginé qu'ils se demandent pourquoi ce pays, je ne leur en avais effectivement jamais parlé, pas même exprimé devant eux ma passion pour cette lointaine contrée, mais non, elle n'avait noté aucune réaction particulière à ce sujet, de quoi accroître plus encore ma déception. Enfin, Aurore avait également noté que mes parents ne manifestaient plus la volonté de joindre les parents de Cécile, comme s'ils avaient compris que ces derniers les avaient trompés depuis le début.

. . .

Pour ne pas l'engager davantage dans des scénarios peu confortables à l'égard de mes parents, nous l'informions avant de raccrocher que nous allions rester silencieux jusqu'à l'arrivée. Ce n'était pas la récompense qu'elle attendait à ses efforts pour nous, mais il n'y avait pas d'autres solutions si nous voulions éviter d'éveiller une suspicion sur son rôle précis à notre égard.

Le soir, au "Georges & Dragon" Pub, Marie-Christine portait sur son visage un air bien plus chaleureux qu'au matin, et ça n'était pas pour nous déplaire. Elle paraissait même confuse de nous avoir mis dans une telle situation morale, c'était le monde à l'envers. Neuf personnes sur dix ne nous auraient pas pardonné de leur avoir caché la vérité, et plus encore une telle vérité. Il faut dire néanmoins qu'elle se trouvait alors dans la certitude de nous avoir définitivement convaincu de rejoindre nos foyers dés la réparation de notre voilier achevée.

C'était forcément se condamner nous-mêmes à vivre un jour de près ou de loin une nouvelle désillusion de Marie-Christine à notre sujet. La voie qui s'ouvrait à nous était étroite et ne tolérait malheureusement qu'une seule issue.

Malgré cette apparente bonne ambiance retrouvée, nos nerfs respectifs, à force d'inquiétude et de stress, ne décrispaient plus. Le dénouement de cette situation, au moins au niveau local, n'avait nécessité qu'une journée de tractations et d'explication, et nous pouvions être heureux. Mais la fatigue nous ôtait ce plaisir, nous ne possédions plus de force de réflexion sinon celle de raisonnements rationnels.

. . .

Cécile ne manquait pas d'ardeur à son nouvel emploi au pub, elle cravachait si fort à sa tâche que ses employeurs allaient certainement se montrer généreux avec elle à l'heure de la paye. C'était en tout cas ce qu'elle croyait. Comme la veille, elle ne fut de retour que tard dans la soirée, complètement éreintée, mais contente d'avoir encore engraissé un peu notre maigre cagnotte.

Cinq soirées à ce rythme et nous pouvions gagner assez d'argent pour financer tous nos frais. Un peu de négociations par là-dessus, et l'affaire était gagnée. Pour la première fois depuis bien longtemps, le bout du tunnel dans lequel nous nous étions engouffrés à notre arrivée à Ilfracombe semblait enfin s'éclairer.

. . .

La nuit ne fut pas vraiment reposante. Au réveil, la peau de nos visages était aussi fripée que celle des vieilles patates à éplucher pour notre petit déjeuner. Nos gestes maladroits trahissaient notre profond égarement et rappelaient notre appréhension persistante. L'hypothèse que mes parents finissent malgré tout par décider de venir à Ilfracombe après quelques recherches somme toute faciles pour nous retrouver était encore tout à fait réaliste. Il y avait de nombreuses choses à faire au

bateau et à l'heure qu'il était, le magasin d'Alan Kitt avait déjà ouvert ses portes depuis longtemps. Pourtant, personne n'osait réellement sortir de la maison, de peur de tomber nez à nez à un visage trop familier en la circonstance pour être agréable.

Je ne mis le nez dehors que pour aller acheter une baguette à la boulangerie voisine, en haut de la rue. Là, curieusement, on me saluait comme une vieille connaissance très appréciée. Sous l'influence de ma crainte du moment, cette attitude à mon égard, bien qu'agréable, m'intrigua à tel point que je voulus en connaître la cause. La boulangère m'expliqua alors que son mari était membre du yacht club et qu'il lui avait raconté toute notre histoire. Les clients qui attendaient derrière moi venaient d'entendre cette brève conversation et se mirent à me féliciter et à m'encourager. C'était très sympathique de leur part, mais je ne ressentais pas cette consécration naissante comme une bonne chose. Si mon père venait en effet à Ilfracombe, il lui suffisait de questionner quelques personnes pour en trouver une capable de lui indiquer le lieu précis où nous nous trouvions.

Tout le reste de la matinée fut marqué par un immobilisme latent, à nous torturer l'esprit. C'était un peu stupide mais l'éventualité de retrouvailles avec mes parents, et ses conséquences, constituait une perspective assez pénible pour ne pas nous encourager à nous exposer à tous les regards en poursuivant notre travail.

Manu ne tardait pas à s'énerver, il ne supportait plus d'être condamné à rester enfermé par cette incertitude planante alors que tant de boulot nous attendait encore au bateau. Soudain, il se leva et décida d'aller continuer notre travail malgré les risques. De toute manière, si mes parents venaient à Ilfracombe, nous ne pourrions pas selon lui leur échapper, même en restant dans la maison dont la protection n'était qu'un sentiment créé de toute pièce par le confort qui y régnait et l'épaisseur des murs. S'il repartait travailler, nous devions y aller nous aussi, Cécile et moi.

. . .

Là-bas, dans la cour d'Alan Kitt, aucun d'entre nous n'était vraiment fier, et l'inquiétude manifeste de nos visages ne mit pas longtemps à intriguer le maître des lieux, déjà étonné de nous voir arriver si tard. Il ne nous posa cependant aucune question, nous laissant tranquillement achever notre tâche.

La réparation des varangues était finie, nous nous affairions à boucher à la résine tous les autres petits trous, notamment ceux que l'arrachement du chandelier tribord avaient causé sur les flancs du pont.

Nous disposions d'un quart d'heure avant que la résine ne sèche. Nous profitions alors de ce délai pour une petite balade autour du port, et surtout pour ne pas rester au bateau.



La mise à l'eau du canot de sauvetage dans le port à marée basse

Il y avait justement un spectacle dans le port, celui du life-boat local en train d'être mis à l'eau, une énorme vedette de sauvetage, un monstre de métal insubmersible aux couleurs vives et aux formes spatiales. Sur une petite remorque à chenilles, tracté par un tracteur amphibie, le navire sorti d'un autre temps, fit le tour du port avant de descendre à marée basse vers la grande bleue. Son rôle n'intervenait que lorsque les éléments obligeaient par la force tous les autres navires à

regagner leur abri, la mer déchaînée n'était plus alors que le spectacle exclusif de ce navire et éventuellement de ceux à qui il partait porter secours. Ce jour-là, la météo était plutôt clémente, il ne s'agissait donc peut être que d'une sortie d'entraînement ou de mise au point pour les pilotes.

Tout à coup, quelqu'un se mit à nous taper sur l'épaule. Dans d'autres circonstances, nous nous serions retournés calmement, mais là, notre réaction fut instantanément de sursauter. Heureusement, c'était le très sympathique capitaine du port qui se promenait lui aussi et en profitait pour nous demander un peu fièrement ce que nous pensions, nous jeunes français, de ce spectacle impressionnant. Nous approuvions, il y avait de quoi.

. . .

Le soir venu, Cécile retournait travailler au "George & Dragon" Pub tandis que nous commencions, Manu et moi, à planifier la suite des événements. La proximité du départ commençait à se faire sentir.

Bien qu'encore perturbé par la possibilité que mes parents aient pu profiter de ce congé de fin de semaine pour venir nous retrouver à Ilfracombe, le week-end fut largement occupé par les nombreux travaux de finition sur le bateau.

Chaque détail dérangeant était réparé ou modifié, nous remettions en place tous les aménagements intérieurs que nous avions du démonter pour réussir à réparer, nous offrions à notre petit ancêtre mécanique une véritable cure de jouvence à l'aide d'un généreux bain d'huile, et quant à la béquille pliée, nous récupérions au grand damne d'Alan Kitt quelques bouts de ferrailles qui traînaient dans sa cour, un morceau de tube galvanisé, un chariot de supermarché abandonné, et fabriquions des cales avant d'assembler le tout et transformer notre béquille tordue par une nouvelle bien plus solide que celle d'origine.

Peu à peu, notre voilier reprenait ses formes de baroudeur et se montrait disposé à repartir. L'heure de la remise

à l'eau approchait à grands pas, et nous étions dévorés par une impatience sans cesse grandissante. L'optimisme, qui bien souvent lors de ce séjour en Cornouaille, nous fit défaut, avait définitivement réintégré nos esprits et les obstacles ne nous impressionnaient plus, pas même celui de réaliser à cette époque désormais très tardive dans la saison le tour de l'Angleterre par le Nord ou par le Sud pour rejoindre Immingham et de tenter de convaincre le capitaine du cargo de la compagnie Eimskip.

. . .

Ce Dimanche matin, après une autre nuit magique aux côtés de Cécile, il faisait bon dans cette pièce que j'avais rejoint discrètement pour ne pas réveiller ma compagne, fatiguée par son dur labeur. Silencieuse et encore embaumée par les odeurs de cuisine, je trouvais sans mal dans cette ambiance matière à rédiger mon libre de bord.

Je savais que notre vécu avait un sens tout particulier, et dépassait le cadre d'un simple voyage. En haut d'une feuille, comme une gribouille que l'on inscrit sans trop réfléchir, j'avais écrit "*Trip to Iceland*" comme pour identifier ce périple auquel j'étais loin de penser le jour de notre départ, ce soir d'Août, en regardant l'horizon de l'Ouest, au-delà de notre étrave.

L'Islande, je l'avais voulu, le voyage, j'avais tenté de le préparer, mais ce que nous étions en train de vivre n'y correspondait plus du tout et l'Islande était encore loin, très loin, à plusieurs centaines d'émotions, de joies et de tristesses, de surprises et de déceptions. La tâche m'apparaissait bien plus difficile à présent et pourtant, mon désir de vaincre avait décuplé.

. . .

Il était à peu près 9 heures, et en ce jour du seigneur, britannique également, le magasin d'Alan Kitt se trouvait fermé et nous pouvions donc nous accorder cette grasse matinée. Et puis, à présent, tous les travails qui restaient à faire sur le bateau pouvaient l'être à bord après la mise à l'eau.

Soudain, comme le bruit d'un éclair, la sonnerie du téléphone se mit à retentir dans toute la maison, brisant soudainement cette quiétude. Je pensais qu'il s'agissait de Marie-Christine, je m'empressais alors d'aller décrocher.

Mais j'étais loin de penser entendre cette voix au bout du fil, celle de la mère de Manu. Exactement à l'identique de l'instant où Marie-Christine nous avait appris son coup de fil à mes parents, je fus sans voix, complètement paralysé par la surprise.

"*Allo ? Allo ?* ..." répétait elle sans cesse. Qu'allais-je lui dire ? je ne pouvais tout de même pas raccrocher, il fallait bien que je dise quelque chose. Comme si je ne comprenais pas l'origine de cet appel, je me mis alors maladroitement à demander de quoi il s'agissait.

Elle me reconnut. "*Mathieu !?*" m'interrogeait-elle.

Avant même que j'ai pu prononcer un seul mot, elle confirmait.

Aussitôt, elle me demanda "*Pourquoi ?*" avec une voix chargée d'émotion, mêlée entre le soulagement de nous avoir retrouvé et le désarroi de nous voir embarqué à ses dépens et ceux des autres membres de sa famille dans une telle situation. Elle extériorisait toute l'inquiétude qui avait nourri chaque seconde de son quotidien depuis la disparition de Manu. C'était la première fois, au-delà de ce que j'avais pu par moi-même deviné et entendu de la part de Jean et d'Aurore, que je prenais réellement la mesure du calvaire que nos proches avaient dû endurer depuis plus de deux semaines.

Bientôt en larmes, elle me reprochait d'avoir embarqué Manu avec moi. La faute, lui répondais-je, ne m'incombait pas. D'une part, je n'avais jamais demandé à Manu de ne pas informer ses parents de notre départ, Cécile l'avait fait, et il

aurait très bien pu le faire de la même façon. J'avais assez d'estime pour ses parents pour que cela ne me dérange pas. Et d'autre part, la forme de notre départ, aussi cruelle fusse-t-elle, ne se justifiait que par le comportement totalitaire de mon père et l'exécrable entente que j'entretenais avec mes parents depuis si longtemps.

La fierté de son rôle de parent s'était écroulée, je ressentais dans cette voix une profonde détresse, je n'aurais jamais pu imaginer que notre démarche puisse avoir un tel effet, et cela m'attristait considérablement. Emu à mon tour, je ne parvenais plus à m'exprimer correctement et à justifier les causes de mon acte.

Mais le pire sans doute, ce fut lorsque la mère de Manu, avec qui j'avais toujours eu d'excellentes relations, se mit à me dire qu'elle et ses proches auraient pu nous aider à préparer notre départ. Le voyage aurait eu un tout autre profil, nous nous sentirions supporté moralement et dans certaines situations, ne serait-ce que par fierté de ne pas décevoir, nous aurions peut-être trouver la force d'éviter certaines des catastrophes que nous avions vécu jusque-là, en étant par exemple beaucoup plus scrupuleux à l'égard de la météo pour ne pas prendre la mer depuis les îles Scilly et se plonger comme nous l'avions fait dans la terrible tempête d'Equinoxe qui nous projeta à Ilfracombe dans un piteux état.

Elle comprenait mes idées, adhérait à la beauté de notre rêve, mais ne réussissait pas malgré tout à expliquer pourquoi Manu ne lui avait rien dit. Seul lui pouvait répondre à cela, j'allais sans plus attendre le réveiller.

D'abord surpris, il ne voulut pas prendre ensuite le combiné. Mais sous le poids de la sincérité de sa mère, je l'y contraignais. Leur conversation ne dura pas moins de trois interminables quarts d'heure, pendant lesquels je ne cessais de tourner en rond, jusqu'à en user la moquette du salon, à me demander comment la mère de Manu avait réussi à nous joindre. Mes parents lui avaient procuré le numéro de téléphone de Marie-Christine, et elle avait réussi à convaincre cette dernière

de lui donner celui de la petite maison où nous nous trouvions. L'aspect rationnel et solide des murs qui nous entourait venait subitement lui aussi de s'écrouler, cette maison n'était plus du tout dans mon esprit une protection, plutôt un piège.

Lorsque Manu eut raccroché, son visage en disait long sur les terribles effets qu'avait eu cette conversation. Il titubait, comme un boxeur sonné après un combat contre un adversaire plus fort que lui. Ses parents lui avait notamment appris qu'ils avaient voulu à son retour de Bretagne lui faire une surprise en lui offrant un chiot briard. C'était un cadeau plein d'affection et la forme de notre départ ne fit qu'amplifier son désarroi.

La forte stature morale de Manu venait de subir un coup dur et notre compagnon ne savait plus vraiment maintenant quoi faire. Je ne le retenais pas, et je n'essayais même pas d'essayer de le convaincre, moi aussi, par la responsabilité que m'avait fait porter la mère de Manu, j'avais été sévèrement touché. Silencieusement, Manu s'en allait alors s'évader dans la ville en quête de réflexion, et nous n'eûmes plus, Cécile et moi, qu'à le regarder partir, espérant qu'il poursuive à nos côtés et gagne lui aussi sa part de rêve.

. . .

Lorsqu'il revint, bien plus tard dans cette journée à l'atmosphère lourde et pesante, il n'eut vers moi qu'un regard perdu et une seule question : "*Qu'allions nous faire à présent ?*"

Ma réponse fut sans appel : "*Continuer !*".

Notre amitié était née d'une grande franchise entre nous, un jour d'été à Lanriot et depuis, aucun de nous deux, n'avait manqué à ce devoir mutuel de nous dire la vérité en toutes circonstances.

Manu pouvait retrouver la chaleur de ses foyers, prêts à lui pardonner, ou bien continuer en notre compagnie, se priver de confort et courir tête baissée vers un idéal plus qu'incertain. Il décida de poursuivre à nos côtés et de s'accrocher au charme de cet objectif encore si lointain.

Le seul changement, c'est qu'il allait dorénavant informer ses proches de temps en temps, juste le minimum pour ne pas les laisser en proie à des inquiétudes sans fin sur notre sort. Et puis, avant de repartir à nouveau dans son coin, il s'excusa par avance de son possible départ à venir sans nous dire à revoir.

Cela sonnait comme un avertissement, mais Manu n'avait rien à dire de plus, nous nous en contentions et faisions comme d'habitude, laissant notre bonne étoile faire le reste.

Des intempéries spirituelles, nous en avions déjà connu de nombreuses et pourtant, malgré ce moral tyrolien, nous étions restés fidèles à notre projet initial et notre devise s'en retrouvait plus forte encore. Plus le temps passait et plus je refusais l'idée de ne pas arriver à trois, comme nous étions partis. L'hypothèse soulevée par la dernière phrase de Manu me dérangeait donc énormément. J'attachais pratiquement autant d'importance à cette union qu'à notre arrivée en Islande.

Dans une telle tourmente, notre trio avait bien besoin d'un peu de réconfort. J'invitais alors mes deux compagnons à m'accompagner pour une petite balade en compagnie de Guinness sur les pentes de la colline Hillsborough. Les airs patauds de notre compagnon à quatre pattes mettaient un peu d'humour dans notre univers. La vie de chien après tout, ce n'était pas si terrible. Il me rappelait beaucoup "*Dinky*", mon propre chien, je ne savais pas quand j'allais le revoir, et même si j'allais le revoir un jour. Comme nous étions partis, notre périple n'était pas près d'être fini et l'existence d'un chien était trop courte pour que l'on puisse se permettre de le laisser si longtemps, comme nous nous apprêtions à le faire.

Alors, pour mieux effacer cette chaleur du passé, nous marchions vite, n'écoutant plus que les réactions de nos corps, recouverts de sueur sur cette pente abrupte.

. . .



Ballade sur Hillsborough avec Guiness

Le lendemain, Marie-Christine contactait pour nous Brian Smith afin de savoir quand ce dernier pouvait venir avec sa grue remettre notre bateau à l'eau. Mercredi matin, lui répondait-il, soit deux journées pleines encore à attendre, les nerfs plutôt tendus.

Nous en profitâmes pour peaufiner tous nos petits travaux tandis que Cécile, chaque soir, retournait au George & Dragon Pub pour y gagner un peu d'argent.

Aux premières heures de la matinée, le mercredi suivant comme convenu, l'imposante grue de Brian fit son apparition dans la ville en plein réveil. Nous étions tous les trois très nerveux, impatients d'en finir avec cette immobilisation à terre.

La cour du magasin d'Alan Kitt était encore fermée et Brian ne pouvait pas attendre, nous dûmes donc enjamber le grillage afin de monter à bord et préparer les sangles de levage.

Ce matin-là, l'anticyclone qui avait caractérisé presque la totalité de notre temps d'immobilisation avait cédé la place à un ciel étrangement similaire à celui sous lequel nous avions quitté l'archipel des îles Scilly.

Le tirant d'eau de l'"Ar Melhin 2" étant de 1,20 m, la mise à l'eau ne pouvait donc s'effectuer qu'à la pleine mer. La mer était haute à 7 h 30, Brian entamait la manœuvre dès 7 h.

Dès que le crochet fut installé, Brian me demandait si tout était OK. Je lui répondais alors à l'affirmative et le bateau, pendu à ses sangles, se mit à quitter le sol pour rejoindre son élément. Cette fois, j'allais faire le chemin à bord, et à près de 10 mètres du sol, le bateau offrait une remarquable prise au vent et se balançait dangereusement au bout des sangles.



Remise à l'eau du bateau après réparations

Mais Brian en la matière était un véritable expert et tout se déroula parfaitement. Une fois à l'eau, ma première préoccupation fut d'aller voir autour des varangues si nos coups de marteaux, parfois violents n'avaient pas occasionné de petites fissures dans la coque par lesquelles l'eau aurait pu s'infiltrer à l'intérieur. Il n'en fut rien, il ne restait plus qu'à poser le bateau sur sa quille afin de voir si notre réparation tenait le coup. Nous allions donc amarrer notre bateau le long du quai, de l'autre côté du port. Une heure plus tard, le bateau reposait déjà sur le sable et aucune déformation de la coque n'était à signaler, notre réparation se montrait donc solide, il n'en fallait pas plus pour nous satisfaire.

Tandis que nous nous occupions Manu et moi, de toutes ces manœuvres, Cécile et Marie-Christine étaient partis dans un pub voisin en compagnie de Brian afin de régler nos affaires en commun. Habituellement, Brian prenait quelques 750 livres pour une telle prestation, mais dès le départ, il avait indiqué, compte tenu de ce qu'il avait entendu à notre propos de la bouche du capitaine du port, qu'il ne nous demanderait que 150 livres, ce qui curieusement correspondait au montant que j'avais cru lire une première fois sur le petit carnet d'Alan Kitt, quelques jours auparavant. Cécile acquiesça et lui remit alors la quasi-totalité de son salaire ardemment acquis au cours des quelques soirées précédentes.

. . .

Dès 17 h., il fallut nous réaccoutumer au contrôle des amarres aux heures de pleine mer. Cécile reprenait un nouveau service au pub, Manu s'occupait de la marée montante, et moi de la marée descendante. Lorsque je fus de retour à la maison, Cécile n'était pas encore rentrée. Elle ne nous rejoignit que bien plus tardivement, complètement épuisée.

Le salon baignait dans une faible lumière tamisée et le poste de radio diffusait de la musique country à volonté. L'ambiance était chaleureuse et transportait nos esprits sur les chemins d'une certaine évasion, sans doute vers l'Islande. Mais la cassette parvint à son terme et s'arrêta brutalement. Nous nous sentions tous trop fainéants pour nous lever et aller retourner la bande. C'est Manu qui trouva le premier la force de se lever. Mais il ne se dirigea pas vers le poste de radio, il enfilait son blouson et s'en allait dehors, nous indiquant qu'il préférait dormir au bateau afin d'être opérationnel le lendemain matin à la marée montante. Manu était dévoré par l'envie de prendre le large et c'était sa façon à lui de nous le faire savoir. Mais je l'étais aussi, terriblement pressé de voir Ilfracombe dans notre sillage, non par dégoût de la cité, bien au contraire, mais plutôt par soulagement de ne plus rien avoir à craindre en ce lieu.

Seule notre pénurie nous retenait encore. Et puis nous n'avions toujours pas de plan précis. Certes, nous avions choisi de faire le tour de l'Angleterre par la côte sud que nous pensions moins exposée aux humeurs océanes que l'Ecosse, cependant, nous n'avions calculé ni le nombre de jours nécessaires, ni la route précise à suivre, et surtout, nous ne possédions aucune carte précise pour effectuer ce long parcours.

Cécile n'avait pas encore dit au revoir à ses employeurs, et si elle travaillait un ou deux soirs encore, nous disions nous avec Manu, son pécule nous suffirait à prendre le large, au moins pour gagner un autre port et faire le point l'esprit tranquille. Nous n'avions donc plus qu'à attendre et à suivre aux amarres le rythme des marées.

. . .

Le bateau dans son élément ou presque, nous n'avions plus les mêmes soucis, notre emploi du temps nous laissait maintenant de larges plages libres et le temps nous paraissait une éternité. Nous en étions arrivés à nous chercher des occupations juste pour oublier un peu notre hâte de partir.

Ainsi, tous les petits travaux que nous pouvions faire en attendant étaient bons. Du fignolage, des petites améliorations pour notre confort à bord, et puis aussi d'autres menus travaux auxquels nous n'aurions même pas pensé quelques jours plus tôt.

Mais en fait, l'impatience était trop grande, et la seule façon de soulager nos sinus était de rester planté à tour de rôle devant la télé, l'attention figée sur les programmes.

Dans la journée, chacun s'accordait un peu d'intimité en vaquant de son côté à des occupations personnelles. Nous profitions de cette liberté pour nous égarer à travers la ville et ses environs. La sensation du départ transformait notre vision du lieu, nous découvrions des choses que n'avions même pas vu auparavant, comme si nos impératifs nous avaient contraint à porter des œillères jusqu'à ce que notre travail soit accompli.

J'usais aussi ce temps libre pour reprendre ma pagaie et

flirter dans mon kayak avec les impressionnantes vagues croisées à l'entrée du port. Je prenais ainsi conscience de manière concrète du véritable état de la mer, m'obligeant à ne plus me référer qu'à mon seul optimisme, comme j'avais eu coutume de le faire jusqu'alors. Ce violent brassage brusquait les pilotis de la digue et formait une couche d'écume difforme. Je prenais tellement de plaisir à surfer cette anarchie liquide que j'avais enfin l'impression de reprendre ma revanche sur cet élément liquide, coupable de toutes nos souffrances.

. . .

Lorsque je fus de retour, éreinté mais heureux de m'être défoulé, je remarquais qu'un voilier de passage s'était amarré au quai juste derrière nous. Je ne l'avais même pas vu en partant m'amuser, sans doute trop pressé d'exploiter ces vagues pour mon seul plaisir.

Ce voilier mesurait à peu près la même taille que le nôtre, il avait dû arriver en fin de nuit précédente, ou bien peut-être tôt dans la matinée, au terme de la précédente marée. Il ressemblait vaguement à un "Chassirond", mais en plus petit. Bleu marine, plutôt foncé, son pavillon était anglais. Sa coque, en polyester, d'une trentaine d'années d'apparence, portait les stigmates d'un bourlingage intensif. Nos nouveaux voisins étaient sans doute des voyageurs inlassables, fidèles messagers de la Reine.

Il me tardait de les rencontrer et d'échanger nos aventures respectives pour que chacun s'abreuve de nouveaux horizons et surtout pour les entendre nous dire que nous avions raison de vouloir aller au bout de notre rêve. Pour moi, ces voyageurs de l'océan recelaient en eux cette immense richesse de s'émouvoir et cette faculté d'apprécier les êtres et la mesure de leurs défis. Mes compagnons comme moi, nous avions viscéralement besoin de ce soutien moral pour entrevoir l'avenir sous de meilleures augures. Et de leur part, j'étais certain que leur approbation finirait de consolider le ciment de nos espoirs.

La marée était redescendue, je posais donc mon kayak sur le sable, et je me mis à taper sur la coque pour attirer l'attention de ses occupants. Une tête ébouriffée sortit aussitôt de l'habitacle, une tasse de thé à la main. C'était une femme, d'une quarantaine d'années environ, je m'excusais de troubler ainsi sa quiétude en me présentant. Une autre personne, un homme du même âge, sans doute son compagnon, fit irruption à son tour dans le cockpit, l'ait intéressé.

Sans temps mort, une chaleureuse conversation s'engageait et bientôt, ces sympathiques navigateurs nous invitaient tous les trois à leur bord pour partager en leur compagnie une tasse de thé.



L'Ar Melhin 2 et le Raphides amarrés au quai du port à marée basse

Le "Raphides", leur voilier, aux allures robustes, cachait derrière sa coque sombre un vaste et profond intérieur, obscure mais chaleureux. La hauteur sous barrot mesurait 6 pieds, largement de quoi nous faire tenir debout, mais nos hôtes préférèrent malgré tout nous offrir l'hospitalité de leur confortable banquette en angle.

Gudrun et sa compagne revenaient d'un long périple en Méditerranée qui les avait conduits jusqu'en Albanie où les

mésaventures n'avaient pas manqué de leur quotidien, jusqu'aux embrouilles avec les autorités locales.

Ils arrivaient donc du Sud, mais avant de nous en dire davantage, ils nous firent part de leurs intentions. Leur voilier constituait leur habitat pendant six mois sur douze et ils étaient là sur le chemin de Londres, leur véritable port d'attache. Ils avaient fait escale à Ilfracombe pour laisser passer la dépression et repartir ensuite sous des cieux plus cléments.

Pendant quelques instants, je ne réalisais pas, mais après réflexion, je me demandais pourquoi ils se retrouvaient dans la baie de Bristol alors qu'ils regagnaient Londres.

Gudrun nous apprenait qu'ils avaient coutume d'affaler leur gréement pour devenir le temps de quelques méandres des marins d'eau douce sur les canaux d'Angleterre et d'ailleurs. Nous avions cru quelques minutes plus tôt que le "Raphides" venait de franchir Gibraltar et le Golfe de Gascogne, mais non, le voilier avait en fait traversé la France depuis Fos jusqu'au Havre par le Rhône et la Saône, les canaux de Bourgogne et enfin la Seine. Et maintenant, ils s'apprêtaient à emprunter le canal le plus méridional d'Angleterre, une sorte de cordon ombilical de plusieurs centaines de kilomètres entre l'Atlantique et la Tamise.

En un instant, nous nous regardions tous les trois comme si un éclair de génie nous avait transpercé les esprits au même moment. La solution à notre problème venait brutalement d'apparaître.

Jusqu'alors, pour rejoindre Immingham, nous avions retenu l'option de la côte Sud, mais la distance qui nous en séparait par le chenal de Bristol, la Manche et la Mer du Nord était tout de même de 430 nautiques ou quelques 800 kilomètres, un bien long chemin en cette saison tardive, d'autant plus long que notre dernière navigation fut une expérience suffisante en matière de frayeurs pour nous décourager de provoquer les éléments une nouvelle fois.

Et là, comme une brèche dans le mur qui pourtant semblait encore indestructible quelques minutes plus tôt, les paroles de Gudrun venaient de porter un coup fatal à l'obstacle qui nous barrait la route en ajoutant une option supplémentaire aux possibilités de réalisation de notre plan. Cela nous paraissait aussi bien plus raisonnable, et même intéressant. Nous eûmes alors l'idée de suivre le sillage du "Raphides" et de passer d'une côte à l'autre par le canal plutôt que par la voie maritime.

Devant l'intérêt que nous portions à ses propos, Gudrun nous expliquait alors que l'Angleterre était parcourue par un immense réseau de voies navigables de plusieurs milliers de kilomètres et régi par une prestigieuse institution, la "British Waterways". Certaines de ces voies navigables, toutes construites dans un but commercial, dataient du 16ème siècle. Leur rôle était de favoriser le transport des marchandises à travers tout le pays et de favoriser les échanges entre l'Ouest et l'Est, le Nord et le Sud. Grâce à ce réseau, on pouvait rallier en navire Manchester à Londres sans avoir à faire le tour de l'Angleterre par l'Ecosse ou la côte Sud. Aujourd'hui, exceptées quelques portions spécialement aménagées pour le transit des marchandises, ces voies navigables n'avaient plus qu'une vocation touristique. Selon les dires de Gudrun, une véritable passion était née en Angleterre pour ces vieilles artères de communication reclassées. La partie qui séparait Bristol Channel de Londres venait juste d'être réouverte après près d'un siècle d'abandon, et ce dans le cadre d'une vaste politique de rénovation de ce patrimoine. Une vieille écluse, en un lieu appelé "Devize", était formée d'une succession de quelques 29 portes et sas en escalier les uns tombant dans les autres. Ce système complexe avait été tout fraîchement réparé, ouvrant cette voie aux navigateurs. Gudrun ne cachait pas son impatience de découvrir à bord de son voilier cette voie navigable restaurée.

Hésitant un instant, nous finissions par demander à notre interlocuteur si nous pouvions nous aussi avec l'"Ar Melhin 2" emprunter cette voie. A notre grande déception, son visage marqua alors une réprobation et il se mit à nous dévoiler que ce canal n'avait qu'une profondeur de 3 pieds, soit moins d'un mètre, alors que notre tirant d'eau atteignait 1m20. Gudrun l'avait remarqué en voyant notre voilier à marée basse contre le quai. Son voilier, lui, n'avait que 60 centimètres de tirant d'eau, ce qui lui autorisait la plupart des canaux, y compris les moins profond.

A peine sa lueur avait-elle éclairé nos esprits que notre espoir paraissait déjà s'effacer à cause de 30 petits centimètres de trop. Mais Gudrun eut la bonté de ne pas nous laisser plus longtemps en proie à ce désarroi et avant de nous dire quoi que ce soit d'autre, il se voulut rassurant en nous indiquant qu'il y avait peut-être une solution pour que nous puissions quand même emprunter le canal.

Toutefois, il voulut d'abord en savoir un peu plus sur nous avant de libérer notre impatience.

Nous lui racontions toute notre histoire, ses tenants et les aboutissants que nous lui souhaitions. Il approuva l'idée générale, sans toutefois y apporter de jugement, mais il s'intéressa surtout à notre souhait de rejoindre Immingham, sur la rivière Humber. Il nous interrompait après quelques minutes d'explication et se mit à nous apprendre qu'un autre canal, dans la région des Midlands cette fois, avait des caractéristiques qui pouvaient éventuellement correspondre à notre voilier. Il s'agissait du "Leed's & Liverpool' Canal", la plus au Nord des voies navigables britanniques après le canal calédonien. Long de près de trois cent kilomètres et large de cinq à dix mètres pratiquement partout, sa profondeur, quasiment uniforme, atteignait selon les documents de Gudrun un minimum de 3,74 pieds, soit précisément 1m14. Je ne possédais pas de fiche technique précise sur l'"Ar Melhin 2" mais d'après mes souvenirs, son tirant d'eau était de 1m20. Autrement dit, sept centimètres de trop.

Trente centimètres de trop, comme pour le canal de "Devize", c'était assez pour nous faire abandonner certes, mais là, c'était tout de même trop peu pour nous arrêter. Sans même nous le dire formellement, nous avions silencieusement décidé d'emprunter ce canal pour rejoindre Immingham. Désormais, l'idée de faire le tour de l'Angleterre par la côte Sud appartenait résolument au passé.

Gudrun ne cachait pas sa satisfaction de nous avoir procuré la solution hypothétique que nous n'aurions jamais pu trouver par nous-mêmes. Il nous remit alors un petit guide sur ce canal, nous assurant que celui-ci ne lui ferait pas défaut. Ce document était un peu usé mais il contenait tous les renseignements dont nous avions besoin pour parcourir le canal.

. . .

Finalement, la pause du thé avait duré un peu plus longtemps que prévu et il se faisait tard maintenant. Avant de quitter nos sympathiques hôtes, et leur non moins chaleureux navire, nous leur demandions quand ils avaient l'intention de reprendre la mer. "*Dés que la météo se sera calmée*" nous répondirent-ils. Selon eux, encore une journée et cette dépression allait être passée.

A vrai dire, nous l'espérions. De retour dans notre carré refroidi par notre absence, nous fûmes ravigotés par ce tout nouveau cas de figure. Notre voyage venait de subir un brutal revirement de situation. Qui de nous trois aurait pu croire à son réveil le matin même que le sort allait ainsi nous surprendre de la sorte ? Ce qui venait de se produire était tout à fait imprévisible, mais malgré tout bienvenu.

Nous l'acceptions comme tel, ou plutôt comme une offrande de notre bonne étoile, décidée à nous conduire jusqu'au terme de notre défi. Notre avenir, encore sombre quelques heures auparavant, prenait une forme bien plus agréable.

Néanmoins, cette solution, quoique nettement moins rude que la précédente, n'avait cependant rien d'une sinécure. Il allait en effet falloir contourner tout le Pays de Galles pour rejoindre Liverpool, où commençait le canal. C'était encore bien loin et les créneaux de météo favorables n'allaient cesser de s'écourter au fil que l'hiver s'approcherait.

. . .

Maintenant que nous avions un plan précis, l'urgence du départ était bien plus claire. Cette rencontre fut une véritable aubaine, elle transforma dans le bon sens tout le déroulement de notre périple.

Et puis, le fait de partir vers le Nord, approximativement dans la direction de l'Islande, était une bonne chose, cela renforçait le moral des troupes. En partant vers le Sud au contraire, comme nous aurions dû le faire pour contourner l'Angleterre, nous aurions eu l'impression de faire marche arrière, et cela aurait plutôt été malsain à bord.

Grâce à cette nouvelle providence, nous venions de découvrir l'existence des canaux britanniques, et dans un même temps, nous avions enfin trouvé cette logique qui jusqu'alors, comme la pièce manquante d'un puzzle, nous avait empêché d'entrevoir clairement notre avenir.

Tout coulait maintenant comme de l'eau de source et notre enthousiasme était d'autant plus fort que notre plan, outre sa grande simplicité, s'accompagnait maintenant d'une grande lucidité de notre part et d'un optimisme mesuré. Forts de cette sagesse fraîchement acquise, nous connaissions dorénavant la profondeur du fossé qui séparait parfois nos espoirs de la réalité. Notre détermination n'avait rien perdu de sa vigueur, nous avions simplement appris à contourner les dangers plutôt que de les affronter aveuglément sans autres armes que notre volonté et avec notre naïveté pour terrible fardeau.

Ainsi, nous avions déjà prévu que la navigation jusqu'à Liverpool ne s'effectuerait que par une météo clémente, même si

cela devait nous coûter plusieurs jours d'attente dans un port.

Mis à part l'étape du cargo, et de son capitaine à convaincre, démarche dont nous demeurions certains de sortir victorieux, en dépit de toute logique, il n'y avait plus aucune ombre à notre programme. Au-dessus de notre carte Michelin, seule à couvrir l'intégralité de la zone, nous examinions tous les trois notre route. Il y avait environ 250 milles à parcourir, une bagatelle au regard de ce que nous aurions dû faire pour contourner la côte Sud. A peine une semaine de navigation, et ce en effectuant des étapes tous les soirs.

Mais à cela, il fallait rajouter la distance à parcourir dans le canal, soit quelques 300 kilomètres à peu près. La condition pour qu'un navire puisse pénétrer dans le canal était que son tirant d'air n'excède pas 3 mètres. Nous allions donc devoir affaler notre gréement pour que l'"Ar Melhin 2" remplisse ces conditions et puisse s'engouffrer dans ce long couloir.

Ne bénéficiant d'aucune expérience préalable, nous n'avions pas la moindre idée de la distance quotidienne que nous pouvions parcourir, ni le temps nécessaire pour franchir chacune des très nombreuses écluses qui jalonnaient notre chemin. Il nous était donc complètement impossible de déterminer la durée de notre navigation en eau douce et donc d'arrêter une date approximative pour notre arrivée à Immingham. Nous nous fixions simplement l'obligation d'y parvenir avant la mi-octobre.

Après un examen approfondi de tous ces paramètres ainsi qu'une prise en compte sérieuse et rationnelle des prévisions météorologiques que nous avait communiqué Gudrun, nous prîmes la décision de fixer notre départ au Dimanche suivant, autrement dit le 23 Septembre, soit deux jours plus tard.

. . .

A 10 h., le lendemain matin, le ciel s'était maintenu au gris uniforme, et le vent soufflait encore de manière soutenue, comme l'avait annoncé les bulletins météorologiques.

Cette ambiance triste, parfaitement dans le contexte de ce début d'automne, n'était guère encourageante à mettre le nez dehors. Et pourtant, il le fallait, c'était l'heure de la relève et Manu m'attendait déjà au bateau. Les paupières lourdes, ma tâche, bien que machinale et strictement répétitive, m'apparut d'une terrible complexité. J'eus l'impression d'avoir à soulever des montagnes de difficultés pour accomplir ce travail pourtant bénin. Même un plat généreux de haricots rouges copieusement assaisonnés n'eut pas raison de ces nuages tenaces qui embrumaient ma vision.

Lorsque le bateau eut fini sa descente, j'allais saluer l'équipage du "Raphides". Je fus accueilli aussi chaleureusement que nous l'avions été la veille. Cette fois, Gudrun ne me parlait pas de canaux, mais plutôt de son aventure, celle qui l'avait conduit jusqu'à Ilfracombe. Ce long voyage, que Gudrun me racontait avec un fabuleux enthousiasme, était proprement fascinant. Je voulus savoir si de cette richesse, ils avaient conservé, lui et sa compagne, un livre de bord ou tout au moins des notes, qui permettent à leur proches et à leurs futurs enfants de découvrir leur aventure et de s'émerveiller à leur tour. Gudrun se mit alors à fouiller dans de vielles chemises cartonnées qu'il avait soigneusement rangé sur les flancs de son navire, dans les équipets en bois verni, juste sous les hublots latéraux. D'une main délicate, il extirpa un mince document de quelques pages ou l'on pouvait lire un texte dactylographié, le récit de leur aventure. Gudrun me l'offrit tel un présent comme pour marquer l'émotion et le souvenir de notre rencontre. J'en fus très honoré et je lui promettais que si nous réussissions, nous lui enverrions à notre tour le récit de notre périple achevé.

A la lecture de ces lignes chargées d'anecdotes et d'histoires invraisemblables, je comprenais combien il était important d'immortaliser ce vécu pour ne jamais l'oublier et pour

transmettre à autrui ce goût de la découverte et du contact avec les êtres. A travers leur voyage, j'avais le sentiment agréable de retrouver en images et en sentiments quelques-unes des réflexions les plus intenses que nous avions nous mêmes vécu depuis notre départ.

. . .

Le soir venu, Gudrun nous communiqua une nouvelle météo. La dépression était finalement passée plus vite que prévu et l'amélioration du temps était prévue au cours de la nuit. Plus rien ne nous retenait à Ilfracombe, nous allions donc pouvoir partir dès le lendemain matin lors de la première marée.

Cette perspective laissa libre voie à une certaine excitation à bord. Il était déjà tard, mais nous commencions d'ores et déjà à ramener quelques-unes de nos affaires de la maison de Marie-Christine jusqu'au bateau. Tout avait été débarqué pour effectuer les réparations, la tâche ne fut donc pas une simple partie de plaisir. Nous fûmes aidés par le directeur du port, toujours soucieux de nous porter assistance.

De son côté, Cécile s'en allait saluer ses employeurs et amis du George & Dragon Pub. En quelques soirées, elle y avait laissé sa sueur, mais son pécule était largement à la hauteur de ses efforts. Ce salaire avait été volontairement gonflé par la patronne du pub qui avait sans doute voulu l'adapter à notre situation. C'était très sympathique de sa part.

Enfin, nous allions voir David et Chriss, revenus de leur voyage, pour les remercier une dernière fois de leur précieuse aide. David était persuadé que nous allions prendre le chemin de la Bretagne, vers nos foyers respectifs, oubliant notre défi qu'il assimilait à de la pure folie. Nous aurions pu lui expliquer que nous avions finalement choisi une solution bien plus sage pour parvenir à nos fins, mais nous préférâmes ne rien dire, nous jurant silencieusement à nous-mêmes de lui envoyer le récit de notre voyage et les raisons de notre entêtement dès l'Islande atteinte.

Le ciel commençait déjà à s'assombrir, nous quittions une dernière fois nos hôtes pour nous accorder un petit moment de répit, si nécessaire à l'entretien de notre force morale et au maintien de notre esprit de trio uni jusqu'à la réussite. Equipés de vêtements chauds pour nous protéger de ce vent du large encore frais, nous nous rendions sur les flancs de la colline de Hillsborough, histoire de prendre un peu de hauteur et d'admirer une dernière fois cette cité que nous n'étions pas près d'oublier. Au Nord, l'Océan, la grande baie de Bristol. La mer était encore belle, il y avait des moutons çà et là, mais la visibilité était bonne et on apercevait l'autre côté de la baie. Il n'y avait plus de bourrasques de vent, simplement un souffle soutenu, régulier et en provenance de l'Ouest / Nord-Ouest.

. . .

Le lendemain matin, le réveil fut très matinal et l'ambiance particulièrement nerveuse, nous ne tenions plus en place, nous étions dévorés de toute part par cette impatience de prendre le large. Avec hâte, nous grimpions dans la haute ville pour rendre les clefs de la petite maison à Marie-Christine. Elle aussi était certaine que nous prendrions le cap de la France, mais elle n'était pas non plus dupe, et avec les récentes anecdotes, elle avait eu l'occasion à plusieurs reprises de mesurer la force de notre détermination. Elle marchait à notre jeu, mais elle se doutait bien que nous n'avions pas mis notre rêve au registre des projets abandonnés. Elle ne nous posa toutefois aucune question embarrassante et se contenta de nous souhaiter bonne chance.

Ces derniers échanges, bien que riches en émotion, portaient en eux quelque chose de désagréable. Nous avions tissé des liens d'amitié avec tous ces gens, et nous ne voulions en aucun cas détruire ces relations. Mais rien ne nous prouvait que ces chaleureux "aurevoirs" ne constituaient pas en fait des "adieux". Allions-nous en effet revoir un jour tous ces visages ? Cette incertitude résonnait comme une forte probabilité tant

notre vie était aléatoire et sujette à tous les bouleversements. Même si nous promettions de revenir, nous n'avions aucune certitude de tenir cet engagement. Ce sentiment était dur à assumer mais il faisait partie du prix que nous avions accepté de payer pour tenter de réussir notre projet. Nous devions au plus vite oublier ces tranches de vie intenses pour ne pas les regretter. Et puis, pour notre survie morale, il était capital pour nous de nous rappeler que le sort était constamment capable de décider autrement que par notre victoire, toutes les hypothèses, y compris les pires, étant possibles. Dans ce cas de figure, plus vrai encore maintenant, nous savions que le poids moral du remord pouvait constituer un handicap fatal à notre défi.

. . .

Le programme de cette journée particulière était de partir avec la première marée, en même temps que le "Raphides", puis d'accompagner ce dernier sur quelques milles avant de séparer nos routes, lui vers le Nord-Est, nous vers le Nord.



Départ du Raphides du Port d'Ilfracombe

Nos compagnons de voyage provisoires étaient prêts à larguer les amarres. Nous l'étions presque nous aussi, chaque élément de notre lourd chargement avait retrouvé sa place, y compris les deux sacs de pommes de terre, déjà bien allégés.

Il ne manquait plus qu'à embarquer la caisse à outils. Manu voulut la poser sur le balcon arrière, mais un vague traître le fit trébucher dans le cockpit et la caisse lui échappait des mains et tomba dans l'eau, emportant au fond tous nos précieux outils.

Nous n'avions vraiment pas de chance, cette anecdote fut une farce du sort dont nous nous serions bien volontiers passés. Ces outils nous étaient indispensables, et nous ne pouvions faire autrement que de laisser passer une marée et d'attendre la marée basse pour récupérer cette caisse et tout son contenu.

Ainsi, nous fûmes contraints de voir partir le "Raphides", sans pouvoir le suivre, ce fut rageant.

La journée fut d'un terrible ennui, et tous les habitués du port à qui nous avions dit aurevoir s'étonnaient de nous voir encore là, ce qui ajoutait au côté désagréable de cette situation imprévue.

Le soir venu, nous récupérions l'intégralité de nos outils mais cette fois, la perspective d'une navigation nocturne ne nous enchantait pas et nous préférâmes donc reporter notre départ au lendemain. Ainsi donc, à cause d'un simple incident, nous avions perdu une journée entière, il y avait de quoi fustiger le sort, surtout lorsque nous nous mîmes le soir venu à imaginer le "Raphides" déjà dans le canal, ou au moins en passe d'y entrer.

. . .

Cette nuit-là fut la première que nous passions tous les trois à bord depuis notre arrivée à Ilfracombe. Avant même les premières lueurs du jour, nous étions habillés et fin prêts à prendre le large. Il ne nous manquait plus que l'Océan sous notre quille. Nous dûmes attendre jusqu'à 9 h. pour que notre bateau s'extirpe de son immobilisme.

Il n'y avait en cette matinale que des pêcheurs sur le port. L'un d'entre eux, avec qui nous avions déjà eu l'occasion de discuter à plusieurs reprises, vint à notre rencontre et nous informa que les prévisions météorologiques avaient annoncé une dégradation au cours de la journée. A la différence de la veille, le ciel avait en effet retrouvé une grisaille uniforme avec ici et là de grosses tâches obscures et menaçantes. Le vent lui aussi avait repris de sa vigueur, et on l'entendait d'ailleurs flirter dans nos haubans.

Quelques jours plus tôt, tous ces signes inquiétants auraient suffi à nous faire renoncer à notre départ, mais cette fois, l'impatience était trop grande, et cette dépression n'était tout de même pas si violente, un Force 6 avec des grains dispersés. Nous maintenions notre départ.

. . .

Sur le pont, tout était solidement amarré, plus rien ne nous empêchait de larguer les amarres. Manu se leva et sans dire un mot, nous savions que c'était le signe de notre départ. Tandis qu'il détachait une première amarre, je démarrais le moteur et Cécile préparait la Grand-Voile. Manu larguait ensuite l'avant et le bateau s'écartait alors lentement du quai, libre à lui-même et disponible à notre volonté.

L'appréhension était à son comble. Dès que nous eûmes dépassés par tribord la digue sur pilotis, malmenée par une anarchie de vagues puissantes, nous hissions la Grand-Voile avant d'éteindre notre moteur sur le cap du plein Nord.

La mer était plus agitée que nous l'avions prévu et la visibilité restait très faible, nous n'apercevions plus du tout la côte Nord de la baie de Bristol.

Bientôt, Ilfracombe n'apparaissait plus dans notre sillage que sous la forme d'un bloc d'habitations coincées dans un vallon étroit entre les falaises obscures et impressionnantes du North Devon. Il n'était pas encore 11 h. Les yeux rivés sur ce paysage, nous finissions par oublier le vacarme qu'orchestraient

les vagues et le vent autour de nous.

Nous nous offrions cette curieuse réflexion sur ce tout proche passé, encore visible. Ces pensées se trouvaient profondément imprégnées de nostalgie. L'accueil que nous avions reçu à Ilfracombe avait été exceptionnel, nous savions que nous n'oublierions jamais la bonté de ces gens qui, sans nous connaître, nous avait offert leur générosité et décuplé des montagnes d'énergie pour nous venir en aide. A la réflexion, nous étions forcés d'admettre que notre vie ne nous avait jamais permis, à chacun d'entre nous, de vivre une telle assistance à autrui. Peut-être cela était-il typiquement britannique, ou bien même celtique. Ou peut-être alors que seule notre situation générait cet enthousiasme et cette compassion pour la vie que nous menions finalement malgré nous.

Avant notre départ, ma seule prétention avait été d'atteindre l'Islande. Je n'aurais pas imaginé un seul instant que de telles rencontres puissent être possibles. A présent pourtant, chacun d'entre nous était parfaitement conscient que sans cela, notre aventure aurait sans aucun doute eu un terme à Ilfracombe. Sans l'aide spontanée de tous ces gens, le bateau aurait pourri dans le port sans jamais que nous puissions acquérir les moyens nécessaires pour le réparer.

Ces anecdotes heureuses nous démontraient aussi combien notre désir de communiquer et d'échanger pouvait être riche de conséquences heureuses. Notre dernière rencontre avec Gudrun, et ce qu'elle nous apporta, en était encore la preuve.

Notre séjour à Ilfracombe avait duré 18 jours, moins de trois semaines et pourtant, les souvenirs se bousculaient.

Quant à mes parents, je ne comprenais pas pourquoi ils n'avaient pas débarqué à Ilfracombe. Entre le coup de fil de Marie-Christine, et notre départ, ils avaient eu largement le temps de nous retrouver. Je ne me plaignais pas qu'ils ne soient pas venus, ce qui aurait compromis notre voyage, mais je m'étonnais de leur silence.

Était-ce l'effet de ma lettre ? Je n'en savais rien. Peut-être avaient-ils compris que notre détermination était si forte qu'il

aurait été dangereux pour notre avenir de mettre volontairement un terme à notre défi. Et puis, ils avaient peut-être le sentiment que nous étions sur le chemin du retour. Quoi qu'il en fût, je n'avais aucune nouvelle, et je devais vivre avec cette inquiétude, comme une douleur que je m'étais infligé de plein gré. Conscient de la cruauté de notre acte délibéré, j'allais peut-être devenir à présent celui qui en souffrirait le plus.

Regardant une dernière fois Ilfracombe ainsi que la côte qui se prolongeait à l'infini comme un long trait noir au-delà de Bull Point, je décidais de me contraindre à oublier tout ça pour me consacrer uniquement à l'instant du moment, à ce nouvel objectif que nous nous étions fixés, toujours vers l'Islande.

* * *

Trip to Iceland

d'Ilfracombe à Liverpool

Lundi 24 Septembre : Ilfracombe > Ferryside : 33 milles

Déception ou résignation ? Je ne connaissais pas le sentiment qui empêcha mes parents de venir nous rejoindre à Ilfracombe. En traversant la Manche en ferry-boat de Roscoff à Plymouth, ils auraient pu nous rejoindre à tout moment s'ils en avaient eu la volonté. En fait, cela n'avait peut-être pas été leur désir, ils souhaitaient maintenant nous montrer leur indifférence afin de nous faire regretter la forme de notre départ.

Après tout, c'était mieux ainsi. La tristesse m'accablait certes un peu, mais notre réussite nous imposait désormais le silence total afin de ne pas renouveler le genre d'erreur que j'avais commise auprès de Marie-Christine.

Et puis, nous avions trop à penser pour nous tracasser l'esprit avec des inquiétudes, même légitimes.



Départ d'Ilfracombe vers le nord

A présent, notre étrave pointait vers le Nord et seul notre objectif de rejoindre Immingham comptait à nos yeux.

Il n'y avait pas une demi-heure que nous avions quitté la côte qu'Ilfracombe appartenait déjà au passé. Nos esprits se trouvaient résolument tournés vers l'avenir et vers ces nouveaux horizons dont la simple conquête nous passionnait. Ce matin-là, notre aventure nous emmenait vers d'autres découvertes et concrétisait une fois de plus nos rêves d'évasion.

. . .

Notre but consistait à rejoindre Liverpool pour ensuite parcourir le canal à travers l'Angleterre jusqu'à la Mer du Nord. Par la solide réputation des parages, et par notre propre expérience, nous manifestions un grand respect pour les éléments naturels qui gardaient ces lieux. La simple évocation de noms tels que "*Pays de Galles*", ou encore "*Canal St Georges*" et "*Mer d'Irlande*", suffisait à nous ramener à une grande humilité.

Pourtant, nos deniers ne nous avaient pas permis de nous équiper de documents nautiques précis. Outre l'ouvrage des Instructions Nautiques, nous ne possédions à bord aucune carte, sinon la carte "*Michelin*" complètement inadaptée. Notre optimisme nous laissait croire que notre bonne étoile nous guiderait sur des routes sans piège, ni obstacles vicieux.

Dans un souci de sécurité, nous avions prévu de faire escale chaque soir dans un port et de nous y arrêter avant la nuit afin d'éviter les dangers d'une approche nocturne sans repère. Pour la journée qui commençait, nous nous étions fixés pour objectif le port de Milford Haven qui se situait à l'extrême Nord-Ouest du chenal de Bristol. Mais le vent était justement au Noroît et nous dûmes rapidement choisir un port plus à l'Est.

Nous décidâmes alors de tirer le plus possible vers l'Ouest et de choisir le premier port qui s'offrirait à nous dès que nous toucherions la côte. Celle-ci était déjà en vue et nous filions à une bonne allure.

Les conditions étaient plutôt bonnes quoiqu'un peu relevées. Il y avait un bon 25 nœuds et le ciel était encombré de grains isolés facilement repérables grâce au large panache obscur chargé de bourrasques et d'averses que les puissants cumulonimbus traînaient sous leurs aisselles. Perdant un peu de ma trajectoire, je m'efforçais néanmoins de slalomer entre ces grosses masses inquiétantes afin de soulager notre vieux gréement fatigué.



Régime de grains sur Bristol Channel

. . .

Cécile et Manu avaient regagné leurs couchettes et n'en bougeaient plus. Je voulus les appeler pour qu'ils m'aident à faire un point approximatif, mais je n'eus pour réponse qu'un soupir de souffrant. L'effet cumulé des vagues violentes et des vapeurs d'essence qui émanaient de la nourrice débordante eut raison de mes compagnons. Après deux semaines à terre, ils avaient tous les deux le mal de mer, cloués à leurs banquettes, le visage verdâtre et complètement incapables d'assumer la

moindre tâche. Ils avaient fait l'erreur de rester à l'intérieur trop longtemps, et j'aurais été dans le même état si j'en avais fait de même. Je ne connaissais pas de meilleure façon d'attraper cette nausée que cet infaillible traitement aux vapeurs d'essence dans la houle. La gîte prononcée que notre amure nous imposait n'arrangeait rien à leur état, et je dus me résoudre à une navigation solitaire.

Je n'eus même pas un seul bateau à observer, il n'y avait aucun navire à des milles à la ronde, nous eûmes seulement la visite d'un avion de patrouille maritime qui nous survola à une trentaine de mètres tout au plus. Il disparut aussi lentement qu'il était apparu.

. . .

La traversée de "*Bristol Channel*" se déroula sans encombre et bientôt, comme une toile lacérée, le ciel fut tailladé de grandes brèches par lesquelles s'engouffraient les rayons du soleil. Simultanément, le vent se mit à faiblir, et les conditions devinrent bien plus clémentes.

Ce changement rapide de climat eut un effet immédiat sur notre navigation qui fut bien moins musclée. Mes compagnons ne tardèrent pas à me rejoindre et à retrouver leur teint normal.

Cette situation nous donnait l'impression d'avoir quitté un microclimat dépressionnaire centré sur Ilfracombe et le "*North Devon*". D'ailleurs, le ciel était encore bouché au Sud.

Cela n'était peut-être qu'un hasard, mais le fait que le soleil nous montre ainsi la voie redoubla notre détermination.

Les détails de la côte qui se rapprochait commençaient à apparaître, mais sans carte, nous n'avions aucune idée de l'endroit où nous arrivions. Nous dûmes nous contenter des Instructions Nautiques en les comparant aux paysages qui s'ouvraient à nous. Nous avions aussi la carte "*Michelin*", mais celle-ci restait tellement vague qu'elle ne nous était guère utile.

Bientôt, conformément à mes craintes, nous aperçûmes

au loin à l'Ouest le prolongement de la côte, ce qui signifiait que nous ne prenions absolument pas le cap de Milford Haven. Ce port se situait en effet à l'extrémité de la baie, autrement dit près d'une pointe, avec aucune côte au-delà.

Nous étions bien en train de nous rapprocher du Nord de la baie de Bristol, mais les vents contraires nous avaient contraint à nous dévier de quelques dizaines de milles de la trajectoire idéale pour rejoindre Milford-Haven.

Devant nous, au-delà de l'étrave, une autre pointe semblait se démarquer du reste. Nous examinions alors avec hâte tous nos documents, découvrant finalement qu'il s'agissait de la pointe de "*Worms Head*", à 35 milles environ à l'Est de Milford Haven. Nous avions donc suivi un cap Nord-Noroît au lieu de nous diriger comme nous l'aurions souhaité vers le Nord-Ouest.

Pour la journée en cours, il fallut abandonner sans hésiter notre projet de rejoindre Milford-Haven. Trop de milles restaient à parcourir avec le vent dans le nez pour que nous puissions y parvenir avant la nuit comme nous nous l'étions promis. Cela signifiait cependant une étape supplémentaire, et donc au moins un jour de plus pour atteindre Liverpool. Mais ce n'était pas si grave, nous préférions largement privilégier la sécurité plutôt que l'urgence, ce qui était peut-être les premiers fruits de nos expériences. Il restait malgré tout à trouver un autre endroit pour passer la nuit, toujours sans la moindre carte.

La pointe de "*Worms Head*" se trouvait largement sous la voile d'avant, à 10 bons degrés. Nous allions donc la franchir aisément, sans avoir à tirer des bords. Seulement, nous n'étions pas sûrs de trouver un abri au-delà de cette pointe.

La baie qui lui succédait s'appelait "*Carmathen Bay*" et mesurait près de 15 milles de large de l'Ouest à l'Est sur 9 de profondeur à peu près. L'ouvrage du "*S.H.O.M.*" indiquait à propos de cet endroit qu'il s'agissait de l'embouchure commune de deux rivières, l'"*Afon Taf*" et l'"*Afon Tywi*". Ces deux rivières constituaient un apport important de vase et rendaient donc la zone Nord-Est de la baie particulièrement dangereuse en

raison des nombreux bancs de sable. La côte Nord de "*Bristol Channel*" n'avait donc, tout au moins pour cette partie, rien à voir avec la côte Sud. Les Instructions Nautiques rajoutaient par ailleurs que l'endroit était déconseillé par gros temps en raison des nombreux shore-breaks qui s'y formaient.

Nous nous dirigions précisément vers cette zone et ce triste tableau aurait pu nous décourager de poursuivre notre route sur ce cap. Mais nous avions déjà presque franchi la pointe et l'île de "*Worms Head*" et notre ouvrage n'était guère plus rassurant quant à ce qui trouvait à l'Est de cette pointe, au moins jusqu'à Swansea, à 10 nautiques de là. Par ailleurs, la mer devenait de plus en plus calme, et le ciel, à présent bleu à perte de vue, ne laissait guère entrevoir une brutale dégradation des conditions. Nous poursuivîmes donc paisiblement sur notre cap à près de 5 nœuds.

Dans ces parages, les vents pouvaient radicalement changer d'orientation en très peu de temps, mais ne disposant pas des moindres prévisions météorologiques, nous ne pouvions que nous fier à nos observations du moment. Le vent étant encore au Nord-Ouest, nous avions donc tout intérêt, en espérant qu'il ne tourne pas avant le lendemain, à nous enfoncer le plus profondément possible dans la baie afin de profiter le lendemain de l'allure la plus confortable possible pour rejoindre Milford-Haven.

Le passage de "*Worms Head*", avec les premières collines du Pays de Galles en fond au Nord-Est, fut particulièrement impressionnant. Nous nous tenions à bonne distance.

Toujours à la recherche d'un mouillage pour la nuit, nous épluchions les Instructions Nautiques dans leurs moindres détails. Au Nord de "*Worms Head*", celles-ci faisaient référence à l'entrée d'une autre baie, très enfermée et encombrée par de nombreux bancs de sable. On y trouvait cependant deux ports, "*Burry Port*" et "*Llanelli*", repérables, toujours selon le même ouvrage, grâce aux trois grosses cheminées industrielles d'une centrale électrique. Et effectivement, une petite demi-heure

après avoir franchi la pointe de "*Worms Head*", nous aperçûmes à l'Est/Nord-Est ces cheminées. Pour la première fois depuis notre départ d'Ilfracombe, nous avions réussi à déterminer parfaitement notre position.

La mer était calme et la marée quasiment haute, nous aurions pu nous diriger vers l'un de ces deux ports. Mais l'idée d'abattre notre cap et de perdre ainsi plusieurs milles ne nous enchantait pas vraiment, d'autant plus que nous avions encore largement deux bonnes heures avant que la pénombre de la nuit ne fasse son apparition.

Ayant maintenant parfaitement repéré les lieux, nous decidâmes d'un commun accord de continuer jusqu'à l'embouchure des rivières "*Afon Taf*" et "*Afon Tywi*" et d'y séjourner pour la nuit. L'ouvrage parlait d'un mouillage à Ferryside, à un mille en amont de l'embouchure de l'"*Afon Tywi*", cela nous convenait parfaitement. Il parlait aussi d'une barre, ce qui était bien moins rassurant, mais précisait néanmoins que celle-ci n'était active que par gros temps.

Passant allègrement au large de "*Burry Port*" et de "*Llanelli*", nous longions ensuite une longue dune de sable derrière laquelle se dressaient les cimes d'une grande forêt de sapins. Il s'agissait de la forêt de "*Pembrey*". Nous évoluions en parallèle au rivage, à 500 mètres environ. Quelques vagues se brisaient sur les bancs de sables, à moins de 150 mètres.

Nous parvînmes à l'embouchure rapidement en la repérant grâce à une voie de chemin de fer qui longeait la côte à l'Est à une dizaine de mètres seulement au-dessus des flots. Cette ligne reliait Swansea, et les villes plus à l'Est, à Milford Haven en desservant toutes les villes intermédiaires telles que "*Llanelli*" ou "*Carmathen*". Ce passage si près du rivage était tout à fait étonnant et nous imaginions le superbe spectacle que devaient avoir les passagers qui empruntaient cette voie. Il était sans doute aussi curieux pour eux de voir la mer et ses bateaux que pour nous de voir, et plus encore d'entendre, un train tout en naviguant.

Notre arrivée à Ferryside fut parfaitement tranquille. Notre quille ne rencontra pas l'ombre d'un banc de sable et nous trouvions du premier coup le mouillage, laissant au préalable sur bâbord les ruines du château de "*Llanstephan*".

Il n'y avait là aucun voilier, uniquement des petits caboteurs de pêche dont les tirants d'eau devaient certainement être inférieurs au nôtre. Un pêcheur était justement à bord de son embarcation en train de ranger ses filets. Nous lui demandions alors d'une part si nous pouvions emprunter l'un de ces mouillages et d'autre part s'il y avait assez d'eau à marée basse.

Mais à notre grande surprise, celui-ci ne nous répondit pas en anglais, mais dans une langue sans doute gaélique dont nous n'avions aucune notion. Nous ne comprîmes donc rien à ce qu'il nous racontait, mais le plus frustrant fut qu'il continuait à nous raconter un flot d'informations pendant plusieurs minutes dont nous ne tirions absolument rien.

Avec ses gestes néanmoins, nous arrivions tout de même à comprendre que nous pouvions emprunter l'un des mouillages pour la nuit. Mais quant à la hauteur d'eau à marée basse, il ne nous restait plus qu'à espérer que celle-ci soit suffisante.

Nous avions la possibilité d'utiliser les béquilles, mais les autres bateaux n'en avaient pas et notre optimisme nous laissait penser que cela n'était pas nécessaire.

Nous eûmes bien tort, car au beau milieu de la nuit, alors que nous avions passé une soirée tranquille et reposante, la quille se mit soudainement à toucher le fond. Le temps que l'inclinaison nous extirpe de notre sommeil, il était déjà trop tard pour installer les béquilles, le bateau se trouvait déjà trop penché. Nous n'avions plus qu'à le laisser délicatement se poser sur le flanc au fil de la marée et à attendre que la mer se mette à remonter en espérant qu'elle ne tarde pas trop pour que nous puissions partir assez tôt vers Milford Haven. Avec sa quille, lorsque le bateau s'immobilisa, l'habitacle se trouvait gîté à 70° par tribord, ce qui bouleversait considérablement nos repères. Tous les sacs et le chargement qui n'avait pas été rangé dans les casiers s'étaient plaqués contre la paroi tribord et les bannettes

étaient inutilisables. Dans ces conditions, notre sommeil paraissait fort compromis et si nous en rigolions sur le coup, il y avait tout de même de quoi rager.

Tandis que nous tentions Cécile et moi de dormir malgré tout, Manu préféra en profiter pour aller faire une visite nocturne des lieux. Cette démarche était plutôt inattendue, mais après tout, il en avait envie, et nous ne lui posions donc aucune question.

. . .

Toutefois, lorsqu'il revint deux heures plus tard, vers 3 h. du matin, il fit tomber dans le cockpit un plein carton de marchandises. Sur le coup, les yeux et la cervelle enfarinés, je ne réalisais pas vraiment, mais je fus rapidement réveillé, intrigué par ces bruits de bouteilles et de paquets de chips.

Le sourire en coin, il m'apprit alors qu'il venait de "faire les courses". Il avait en fait trouvé une fenêtre ouverte dans le Yacht Club de Ferryside et en avait tout simplement vidé le garde-manger, quelques bouteilles de bière et de nombreux paquets de chips. Cela me rappelait quelques anecdotes peu catholiques dont Manu s'était aussi illustré l'été passé.

Sur le moment, j'éclatais de rires avec lui, mais après réflexion, cet acte, que l'on ne pouvait qualifier autrement qu'un vol, nous faisait risquer gros. Manu avait agi de la sorte instinctivement, pensant que sa démarche pouvait améliorer notre quotidien. Mais il n'avait réfléchi davantage, notamment au fait que nous étions coincés par la marée et que si nous ne pouvions pas partir avant la levée du jour et l'ouverture de ce Yacht Club, nous risquions fort d'être appréhendés par les autorités locales, et çà, aucun de nous trois n'y tenait.

Ma remarque lui fit vite ôter son sourire des lèvres et il se pressa de regarder derrière le bateau pour voir où en était la marée. Selon lui, elle remontait, et fort heureusement, cela se vérifia rapidement, il y eut bientôt de l'eau sous le bateau et celui-ci entama alors son long redressement vers l'horizontal.

. . .

Mardi 25 Septembre : Ferryside > Milford Haven : 36 milles

A 7 h 30 enfin, la quille ne touchait plus le fond. Nous avions déjà tout préparé sur le pont, nous étions prêts à partir, et plutôt pressés à cause de la ballade hasardeuse de Manu. Malgré tout, je ne lui reprochais rien car nous lui devions tout de même de repartir avec quelques bouteilles de bière, que nous réservions pour les grandes occasions à venir, ainsi qu'un grand nombre de paquets de chips au vinaigre, à l'oignon et au bœuf.

La météo était encore plus clémente que la veille au soir et malgré quelques nuées de brouillard, le ciel était uniformément bleu. Quant au vent, il n'y avait qu'une très légère brise, et nous quittions donc la rivière "*Afon Tywi*" à très petite vitesse, pourtant décidés à nous en éloigner le plus vite possible.

. . .



La rivière Afon Tywi près de Ferryside à marée haute

Après avoir quitté l'embouchure, nous aperçûmes dans le Sud lointain la pointe de "*Worms Head*" entourée d'une légère brume. Cette atmosphère matinale était si sereine que nous commencions rapidement à trouver le temps long.

Soudain pourtant, de violents bruits de sifflement se firent entendre dans tout le ciel, suivis d'explosions retentissantes. Nous avions beau regarder en l'air, on ne voyait absolument rien. D'après les bruits, il ne pouvait s'agir que de mirages, mais quant aux explosions, nous étions incapables de dire d'où elles provenaient, et cela était plutôt inquiétant.

Nous ne tardâmes pas à en savoir davantage, un gros pneumatique militaire puissamment motorisé surgit en effet par notre arrière sans crier gare. Manu crut d'abord qu'il venait nous appréhender pour son larcin de la nuit, mais ce ne fut pas le cas, ses occupants, deux militaires, nous demandèrent, à notre plus grand étonnement, ce que nous faisions là.



Activité militaire dans la baie de Carmathen

Une vaste information avait été diffusée au travers de toute la région par voie de presse, radios et T.V. locale, afin d'informer la population que des essais de tirs réels allaient être menés ce jour au-dessus de la baie de "*Carmathen*" par la "*Royal Air Force*". Tous les pêcheurs, ainsi que les plaisanciers avaient donc été consignés au port avec l'interdiction formelle de sortir en mer. Sans le savoir, nous étions donc en infraction.

N'ayant pas le moindre accès à toute forme d'information, nous ne pouvions pas connaître cette interdiction. Aussi, ces militaires le comprirent aisément, en plus du fait que nous étions français, et plutôt que de nous obliger à revenir à Ferryside, ils nous demandèrent de mettre notre moteur en marche et de filer le plus vite possible vers l'île de "*Caldey*", à l'autre extrémité de la baie. Ils décidèrent de nous escorter afin de s'assurer que nous étions bien sortis de la zone des tirs.

Nous jugions cette démarche quelque peu autarcique et autoritaire, mais dans notre situation, nous acceptions ces prérogatives sans discuter.

Par chance, le moteur démarrait du premier coup et nous conduisit vite à 5 nœuds dans le sillage de nos guides. Nous implorions les dieux de la mécanique pour que celui-ci ne cale pas en plein milieu, ce qui pouvait attirer l'attention de ces militaires sur notre situation.

Un ballet incessant de mirages s'effectua au-dessus de nos têtes. A présent, ils étaient bien visibles et semblaient s'exercer au tir au-dessus de la forêt de "*Pembrey*". Ils réalisaient de surprenantes cabrioles, parfois à très haute altitude, ce qui lacérait le ciel bleu de grandes traînées blanches. Bien que bruyant, ce spectacle ne fut pas désintéressant.

Au terme d'une bonne heure de cabotage, nous atteignions une bouée cardinale, ancrée à quelques encablures à l'Est de l'île de "*Caldey*". Ce fut la limite de la zone, les militaires nous souhaitèrent bon voyage et disparurent vers le fond de la baie aussi vite qu'ils étaient apparus.

Nous arrêtions aussitôt notre moteur afin de ne pas gaspiller du carburant inutilement. Notre allure faiblit alors à 3

nœuds, mais nous arrivions malgré tout avant la fin de matinée au large de la ville de "*Tendy*", pénétrant prudemment dans le mince détroit de "*Caldey*" qui séparait l'île du même nom de la terre. Nous quittions la baie de "*Carmathen*" et le vent de Noroît, bien que modéré, nous permit sans mal d'adopter pour cap la pointe suivante de "*St Govan*", déjà en vue à l'Ouest. Cette dernière marquait officiellement la sortie de "*Bristol Channel*".



L'île de Caldey en vue

Le bateau gîtait légèrement et le soleil nous éclairait généreusement. Tout en dévorant quelques victuailles, nous blaguions sur cette rencontre peu banale, quand tout à coup, un autre bateau militaire, cette fois une grosse vedette, se dirigea vers nous à vive allure. Quelle manœuvre militaire avions-nous encore troublé ? Les occupants de ce navire nous informèrent qu'une frégate se trouvait au mouillage au fond de la petite baie de "*Freshwater East*" dont nous entamions la traversée, et que celle-ci s'exerçait à des tirs réels sur une cible volante elle-aussi réelle. Au cas où ces artilleurs feraient mouche, nous risquions

de nous ramasser les débris sur la tête. Nous étions donc invités à atteindre la pointe de "*St Govan*" le plus rapidement possible.

Décidément, il n'y avait pas moyen ce jour-là de naviguer tranquillement. Avec l'aide du moteur sur quelques milles, nous pressions notre allure une fois de plus, tout au moins jusqu'à ce que nous ne soyons plus à portée de vue de ces militaires. A la réflexion, nous regrettions de ne pas avoir opter pour une route bien plus au large de la côte, nous aurions au moins eu la paix.

Et comble de notre malchance, ce ne fut pas fini, puisque en effet, après avoir atteint la pointe de "*St. Govan*" et pris le soin de ne pas nous mettre sous le petit aéronef qui volait effectivement au-dessus de nos têtes, un troisième navire, de pêche cette fois, vint à notre rencontre. Son capitaine jugea bon de nous informer qu'un sous-marin était en exercice et pouvait faire surface à tout moment entre la pointe de "*St. Govan*" et celle de "*Linney*" que nous avions dorénavant en cap.

Nous remerciâmes ce pêcheur de ses mises en garde, mais nous poursuivîmes malgré tout sur notre chemin, fermement décidés à montrer que la mer était à tout le monde même si nous devions pour cela prendre le risque de finir au sec sur le pont d'un sous-marin. Nous étions un tantinet énervés par ces mascarades, mais il y avait de quoi tout de même. De quel droit les militaires s'octroyaient-ils ainsi l'espace maritime pour leurs jeux de guerre ?

Nous apprenions par la suite que toute cette côte, depuis la forêt de "*Pembrey*" jusqu'à la pointe de "*Linney*" était utilisée par les militaires à des fins d'entraînement. Nous ne fûmes tranquilles qu'après avoir franchi la pointe de "*Linney*".

Cette pointe marquait l'extrémité Nord-Ouest de "*Bristol Channel*". Enfin, nous avions réussi à sortir des griffes de ce piège naturel dans lequel nous avions dû séjourner malgré nous pas moins de 3 semaines. La pointe se caractérisait par une imposante falaise à sommet plat d'une étonnante couleur rouge ocre. Nous la laissions à peu près à un mille sur notre tribord, et de notre position, nous eûmes le spectacle étonnant de voir se

dessiner parfaitement les couches de roches plissées et superposées de cette falaise. Il y avait une sorte de sémaphore au sommet, à près de 50 mètres au-dessus du niveau de la mer. L'ouvrage du "*S.H.O.M.*" précisait que l'endroit était plutôt malsain et que de nombreuses roches affleuraient. Nous restions donc à bonne distance, d'autant plus que la marée avait changé et que le courant était maintenant contraire à notre route.

. . .

A présent, il ne restait plus qu'une dizaine de milles pour atteindre Milford Haven et il n'était que 15 h. Nous traversions donc tranquillement la baie de "*Freshwater West*" en direction de "*Sheep-Island*", notre dernier cap avant Milford Haven.

Ce furent les Instructions Nautiques ainsi que la forme générale de l'endroit sur notre carte "*Michelin*" qui nous avaient amené à choisir ce port parmi nos étapes pour rejoindre Liverpool. Milford Haven était en fait une vaste rade naturelle, profonde et sans piège, un de ces rares endroits, surtout dans ces parages, qui pouvait se vanter d'offrir un abri sûr et accessible par tout temps, même lors des plus terribles tempêtes hivernales. Ce fut sans doute pour cette raison que les industriels y avaient vu un excellent site d'implantation d'infrastructures pétrolières où pouvaient arriver les plus gros supertankers avec des tirants d'eau pouvant atteindre 20 mètres ! Ces installations étaient cantonnées dans la partie Est de la rade qui s'étendait sur près de 9 milles nautiques jusqu'à Pembroke.

Afin de ne pas subir les contraintes visuelles, sonores et olfactives de cette industrialisation - quelques cinq raffineries - et de ne pas trop nous éloigner à l'intérieur de la rade, nous lui préférions la partie Ouest, qui ne s'allongeait que sur un mille, jusqu'au village de "*Dale*", mais qui se présentait de manière bien plus naturelle. Les Instructions Nautiques indiquaient par ailleurs qu'il y avait là un bon mouillage réservé aux voiliers.

Au terme d'un dernier bord pendant lequel nous croisions notre seul voilier du jour, nous parvînmes à l'entrée de

Milford Haven, impressionnés par la largeur de cette passe naturelle, près d'un mille de l'Est à l'Ouest. Nous dûmes prendre soin à ce qu'aucun navire ne rentre ni ne sorte avant d'entreprendre par la perpendiculaire la traversée des deux chenaux d'accès dont le plus grand était celui de l'Ouest.

Il nous fallut contourner la pointe de "*Dale*" avant d'atteindre à quelques encablures de là ce fameux mouillage. Avant 18 h., nous étions solidement amarrés à la bouée d'un bon mouillage, contents d'avoir atteint Milford Haven sans encombre majeur.

A l'Est, on apercevait au loin, dans le prolongement de la rade, les silhouettes d'immenses navires pétroliers ainsi que de véritables forêts de cheminées industrielles, dont nous avions d'ailleurs repéré certaines par-delà les collines depuis la baie de "*Fresh Water East*". Nous préférions sans nulle doute le voisinage de quelques voiliers et la quiétude de notre mouillage tranquille.



Le mouillage de Dale à l'ouest de Milford Haven

. . .

La grand voile soigneusement pliée sur la bôme, nous nous offrîmes ensuite un bon gueuleton régénérateur. Après quoi, nous fûmes démangés par l'envie de nous dégourdir les jambes, ce qui était bien légitime après deux jours à bord, tout au moins pour Cécile et moi.

Pour Manu, une sortie à la découverte des lieux pouvait être l'occasion de combler nos carences alimentaires en produits frais, et ce, en utilisant ses talents de chapardeur pour une récolte de pommes ou de poires dans les jardins du village, distant d'à peine un kilomètre.

Aussitôt le projet établi, aussitôt nous décidâmes de gonfler l'annexe et de partir à la conquête des lieux, pour y trouver notre trésor de pommes.

La rive se trouvait environ à 50 mètres de nous, mais il ne semblait pas y avoir de chemin, seulement une pense abrupte et très boisée. Il y avait bien la solution d'aller au plus près du village, mais non seulement, nous n'étions pas certains de la nature des fonds, mais en plus, il y avait au moins 500 mètres à parcourir à bord de notre annexe. Etant donné l'état de celle-ci, aucun de nous trois n'était volontaire pour entreprendre un voyage aussi périlleux.

Nous effectuâmes d'abord un premier voyage avec Manu, et pendant que je m'occupais d'aller chercher Cécile, il commença à défricher cette végétation dense afin de repérer un éventuel passage.

A notre retour, il n'avait rien trouvé et l'opération paraissait plus complexe que prévu car un mur de roches de 3 mètres environ nous barrait l'accès à ce bois.

Cette situation échauffa vite nos nerfs, à commencer par ceux de Cécile qui ressentait un besoin impérieux de satisfaire ses besoins à l'abri des éventuels regards.

Finalement, à force d'obstination, nous parvenions à nous frayer un chemin à travers cette véritable jungle galloise et à atteindre une petite route qui passait 50 mètres plus haut. A

l'aide d'un morceau de bois, nous marquions l'endroit précis par lequel nous en étions sortis afin de ne pas avoir à creuser un nouveau passage à notre retour.

La route serpentait à travers cette étonnante forêt pendant près d'un kilomètre avant d'atteindre le petit village de "*Dale*", complètement désert. Les 2 ou 3 commerces étaient fermés, et il n'y avait pas une seule âme dehors.

A un carrefour, un panneau routier indiquait que la plus proche ville d'importance se trouvait à 13 kilomètres. L'endroit avait quelque chose de profondément désolant, d'autant plus qu'il faisait nuit à présent. Il n'y avait absolument rien à voir et à vrai dire, nous étions plutôt pressés de retrouver l'univers familier de notre voilier.

Nous devions au préalable remplir de pommes les sacs que nous avions pris avec nous. Ce fut Manu qui dénicha le pommier providentiel, mais au-delà d'une clôture. Le détail n'eut guère d'effet sur lui puisqu'il enjamba la barrière et remplit ses sacs de toutes les pommes tombées par terre, et cela avec une étonnante décontraction, prenant la peine et le temps de trier les fruits afin de n'emporter que les plus sains.

En 10 minutes, il en avait ramassé une bonne trentaine de kilos sans que personne ne le surprenne. Ce lourd chargement sur nos épaules, nous prîmes tranquillement le chemin du retour. En passant dans les dernières ruelles, en bas du village, nous eûmes droit à un spectacle étonnant de l'autre côté de Milford Haven. Les raffineries étaient illuminées par des centaines de lumières et les cheminées crachaient de grandes flammes vers le ciel. On aurait dit une gigantesque mégapole, cette vision futuriste était impressionnante.

La désescalade de la colline ne fut pas moins difficile que son ascension, quoiqu'un peu plus rapide. L'annexe n'avait pas bougé et nous effectuâmes comme à l'aller deux voyages pour revenir au bateau. Un petit clapot avait fait son apparition et toute notre énergie ne fut pas de trop pour parvenir à nos fins sans perdre l'équilibre malgré la charge supplémentaire des pommes. Non sans quelques frayeurs, nous arrivions tous les

trois sans problèmes au bateau, filant sans attendre vers nos couchettes respectives, conscients en effet du long chemin qui nous attendait si nous voulions réussir à franchir la pointe de "*St. David*" et à pénétrer dans le Canal St Georges.

Le vent du Nord avait forci et sifflait dans les haubans de tous les voiliers du mouillage, ce qui orchestrait un vacarme assourdissant. Mais notre mésaventure de la nuit passée cumulée à nos deux jours de navigation eurent raison de nos tympans et nous capitulions rapidement sous le sommeil.

. . .

Mercredi 26 et Jeudi 27 Septembre 1990 :
Milford Haven > Caernarfon = 101 milles

Vers 8 heures, les changements d'orientation du bateau finirent par le placer exactement dans la perpendiculaire du soleil dont les rayons éblouissants vinrent alors nous réveiller. Nous découvrions avec plaisir, au travers des hublots, les prémices d'une journée radieuse, sans nuage et avec un petit vent porteur. Il n'y avait rien de tel pour nous mettre de bonne humeur.

Toujours aussi fidèles à notre défi, nous commencions la journée par un programme précis de navigation. D'après les Instructions Nautiques, les ports et les abris ne se bousculaient pas dans la direction que nous allions prendre. Il n'y avait que le port de Fishguard, au Nord de la pointe "*St David*". Celui-ci marquait l'entrée dans la grande baie de "*Cardigan*" et offrait un bon abri, nous décidâmes d'en faire notre objectif du jour.

Cela faisait plus d'une heure que le soleil s'était levé et nous ne pouvions plus nous permettre à cette époque de perdre ces précieuses minutes de luminosité. En une demi-heure à peine, tout l'équipage fut prêt, nous quittions Milford Haven.

La route était longue et nous devions nous presser pour

atteindre Fishguard avant la nuit. Abrité à l'Est de la pointe de "*Strumble*", le port de Fishguard, plus qu'un abri, constituait selon nous une étape obligée avant d'affronter la traversée de la grande baie de "*Cardigan*" et ses 70 nautiques du Sud au Nord entre les montagnes des Pays de Galles et le Canal St Georges.

Ce programme nous laissait prévoir qu'une longue journée supplémentaire serait nécessaire pour sortir de cette baie et réussir à atteindre l'entrée du détroit de "*Menai Strait*", et qu'enfin, nous pourrions atteindre Liverpool le vendredi.

Ce fut en tout cas le programme de route que nous pensions pouvoir tenir.

La sortie de la crique s'effectua à petite allure. Nous franchissions d'abord la pointe du fort "*Dale*", puis nous nous dirigeâmes vers le Sud-Ouest, en direction de la pointe "*St. Ann*" qui marquait la sortie de Milford Haven, mais aussi les prémices du Canal St Georges.



Un supertanker quittant Milford Haven

Il y eut d'abord une succession de petites pointes séparées par de minuscules criques bordées de falaises peu élevées. Au passage de l'une d'entre-elles, la pointe de "*West Block House*", nous eûmes la curieuse sensation de deviner une présence derrière nous. Instinctivement, nous nous retournions, et, stupéfaits, nous aperçûmes à moins de 200 mètres de nous, dans notre trois-quarts arrière-bâbord le bulbe énorme d'un gigantesque supertanker quittant Milford Haven à vide.

Ce mastodonte d'acier mesurait aisément plus de 200 mètres de longueur et ses francs-bords plus de 20 mètres de hauteur. Etant donnée la distance entre les machines et l'étrave, nous ne l'avions pas entendu arriver et nous eûmes donc de quoi nous féliciter d'être restés bien à l'écart du chenal. Si par malheur, nous avions été sur sa route, il nous serait passé dessus sans même s'en rendre compte.

Bientôt, nous dépassions la pointe "*St. Ann*" et nos routes se séparaient alors, lui partant vers le Sud et nous vers le Nord-Ouest. Nous adoptions maintenant en cap l'île de "*Skomer*", ultime passage avant la pointe "*St. David*".



Passage de la Pointe St Ann

Le paysage se manifestait certes, par une certaine beauté, mais aussi par son côté désertique digne des contrées les plus arides. Il n'y avait sur cette côte déchiquetée pas le moindre brin d'herbe, et malgré la quiétude du moment, cela donnait une vague idée de la force que pouvait avoir le vent en ces lieux lors de ses pires démences hivernales.

Dans quel état avait pu être la mer à cet endroit au cours de cette tempête d'Equinoxe qui nous posa tant de soucis et de frayeurs au début du mois ? Nous n'osions pas y penser, nous contentant de prendre les éléments comme ils nous venaient, dans leur bienveillante tolérance.



En route vers le passage de Jack Sound

Tout en conservant notre étrave dans l'axe de l'île de "*Skomer*" et de la pointe de "*Wooltack*", nous laissions sur bâbord et à bonne distance l'île de "*Skokholm*" sur laquelle une bâtisse semblait révéler une présence humaine. Semblables dans leurs apparences, les îles de "*Skokholm*" et de "*Skomer*" étaient recouvertes de végétation sur leur façade Est, ce qui rappelait la dominance sans équivoque en ces lieux des vents d'Ouest et de

Suroît. Ces îles, de quelques centaines de mètres de large, suscitaient nos réflexions, nous imaginions à voix haute au travers d'une riche discussion entre nous ce que pouvait être la vie sur ces îles, Manu évoquant les récits de "*Merrien*" pour se convaincre des bienfaits d'une telle expérience. Cécile et moi, n'en étions pas aussi certains, mais nous nous accordions tout de même bien volontiers pour approuver que cette expérience méritait certainement au moins d'être tentée.

La gîte n'était pas très prononcée, le vent avait tourné au cours de la nuit, il était maintenant à l'Ouest, ce qui était tout à fait à notre avantage. Quant aux courants, sans avoir le moindre annuaire des marées, la chance fut une fois encore avec nous puisque celui-ci nous était porteur.

Grâce à une petite brise, bien établie, nous progressions à bonne allure. Selon les Instructions Nautiques, il existait un passage exclusivement réservé aux tout petits bateaux du genre du nôtre entre l'île de "*Skomer*" et la pointe de "*Wooltack*", ce qui nous dispensait d'en faire le tour par le large. Nous options pour cette solution, priant notre bonne étoile pour qu'il n'y ait aucune roche aiguisée sur la trajectoire de notre quille. Ce mince passage était baptisé le détroit de "*Jack*".

Beaucoup plus loin à l'Ouest, on distinguait également le rocher de "*Grassholm*", dont la silhouette s'apparentait vaguement à celle d'un ferry-boat. Au-delà de cet amer, mais on ne le voyait pas, il y avait le célèbre phare "*The Smalls*" qui marquait réellement l'entrée dans le Canal St Georges pour les navires empruntant les voies maritimes et qui signalait également un dangereux banc de roches affleurantes au large.

Plus nous nous approchions du détroit de "*Jack*", plus le courant devenait violent. A quelques mètres de l'endroit le plus étroit, une centaine de pieds tout au plus, ce courant fut si violent qu'il formait une véritable langue d'eau qui aspirait toute la mer. Au cours de ma modeste expérience de marin, j'avais vu pas mal d'endroits où le courant maritime manifestait sa force, le "*Raz de Sein*", la Pointe de la "*Hague*", mais jamais de manière aussi violente et aussi concentrée. Le goulet était si

étroit et la masse d'eau tellement importante que notre voilier fut littéralement aspiré sur une pente d'au moins 50 centimètres de dénivelé avant d'atterrir à une vitesse vertigineuse dans un bouillonnement indescriptible. De chaque côté de ce flux démesurément puissant, de monstrueux contre-courants ramenaient des milliers de mètres cubes vers l'amont du mouvement tout en créant des marmites surprenantes et des trous d'eau menaçants. Tout cela n'avait rien à envier aux pires crues qu'il nous avait été donné de connaître, et ce fut la première fois que nous eûmes à gérer un tel phénomène à bord de l'"*Ar Melhin 2*". Malgré notre effroi devant cette agitation impressionnante, nous nous efforcions, pour la sauvegarde de notre quille fragile, de garder notre voilier au milieu du flux afin de ne pas exposer ses appendices à ces mouvements liquides brutaux et désordonnés. Cette course folle ne dura pas moins d'un quart de mille et aucun signe précédant le passage nous aurait permis de prévoir une telle démence. Nous nous estimions heureux que cette expérience se soit à peu près bien passée et nous poursuivîmes notre route, nos corps encore envoûtés par des sueurs froides persistantes.



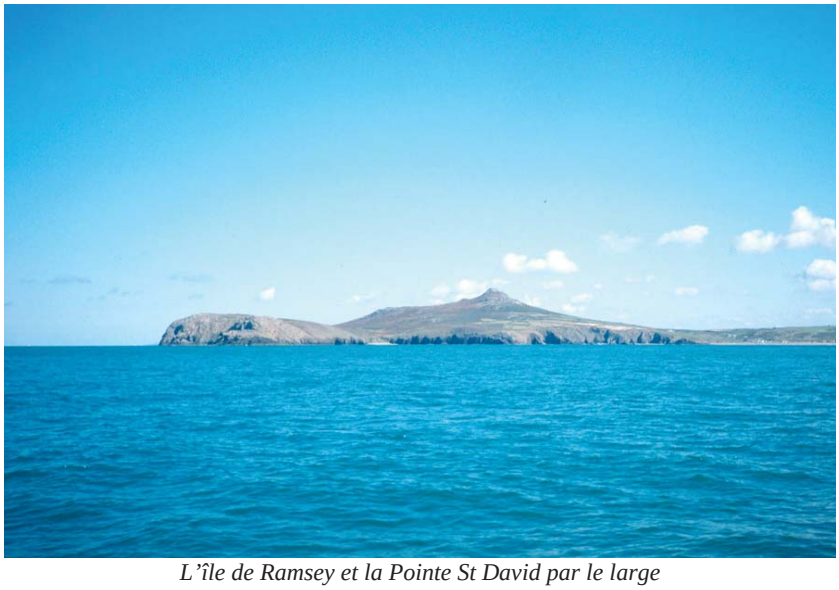
L'arrivée dans la baie de St Bride

Ce fut ainsi, presque poussés par les éléments, que nous arrivions dans la baie de "*St Bride*", la dernière à franchir avant d'atteindre la pointe réputée de "*St David*" ainsi que l'île de

"*Ramsey*" qui la démarquait et au-delà desquelles s'élançait donc la grande baie de "*Cardigan*".

Depuis sa forme étrange et ses 130 mètres d'altitude, l'île de "*Ramsey*" semblait déjà nous narguer, à 8 milles de distance. Si le sort nous avait conduit à définir la baie de "*St Bride*" par une forme géométrique, il n'aurait pas été exagéré de la comparer à un carré, aussi profond que large. Cela paraissait facile à traverser, mais les hauts reliefs troublaient nos repères habituels et il ne nous fallut pas moins de deux heures pour laisser à notre tribord l'île de "*Ramsey*".

Nous aurions pu passer entre l'île et la pointe "*St. David*" par le détroit de "*Ramsey Sound*" mais notre trop récente expérience du détroit de "*Jack*" ainsi que les mises en garde des Instructions Nautiques nous firent préférer une option intermédiaire, au large de l'île et de la pointe, mais encore à l'Est d'un important massif de roches. Ce passage s'appelait "*Bishop and Clerks*" et son franchissement fut laborieux du fait de la renverse des courants.



L'île de Ramsey et la Pointe St David par le large

La pointe "*St. David*" dans notre sillage, nous nous retrouvions enfin dans la baie de "*Cardigan*". La visibilité était bonne et on apercevait les premiers sommets de la chaîne montagneuse de "*Cambrian*" qui entourait toute la baie par l'Est et qui caractérisait les Pays de Galles. Certains de ces sommets culminaient à 600 mètres, mais nous allions en trouver au Nord de la Baie à plus de 1000 mètres.

Quant à la côte, elle se prolongeait assez loin jusqu'à une pointe encore très éloignée que nous identifiâmes rapidement comme la pointe de "*Strumble*", située juste avant Fishguard.

La traversée de la baie de "*St Bride*" et le passage de la pointe "*St. David*" avaient largement entamé l'après-midi et Fishguard était encore loin. Nous devions absolument nous presser pour réussir à arriver avant la nuit.

Malheureusement, le courant en avait décidé autrement et nous faisait obstinément front, immobilisant complètement notre voilier par rapport à la côte alors que notre allure à la surface atteignait aisément un bon 4 nœuds.

. . .

Cette situation devint rapidement préoccupante car elle remettait sérieusement en cause notre projet d'atteindre Fishguard avant la nuit. Et il était hors de question de tenter une entrée nocturne, ni même une approche, sans la moindre carte.

Nous courrions inévitablement vers un bouleversement intégral de notre programme, et cela dans les meilleurs délais, car les cieux commencèrent déjà à s'assombrir.

A une centaine de mètres par bâbord, un casier avait été déposé et son fanion restait parfaitement immobile, nous n'arrivions pas à le dépasser, c'était rageant.

Bien vite, nous dûmes nous résoudre à oublier l'étape de Fishguard. La meilleure solution consistait selon moi à nous élancer au large vers le Nord de la baie de "*Cardigan*".

Mes compagnons pensaient que je voyais là un peu grand mais ils n'eurent aucune autre solution à proposer. Nous

ne pouvions plus atteindre Fishguard en sécurité et quant à la baie de "*Cardigan*", elle n'offrait pratiquement aucun abri.

Notre dernière navigation nocturne appartenait déjà à nos lointains souvenirs. Depuis, les journées s'étaient considérablement raccourcies et la température avait dégringolé de plusieurs degrés, nous avions pu nous en rendre compte lors des nuits précédentes. Nous savions par conséquent que cette nouvelle navigation nocturne allait être bien plus longue et bien plus fraîche que celles que nous avions connu.

Mais comme il n'y avait rien d'autre à faire, chacun s'habilla en conséquence et nous préparions alors nos quarts respectifs pour affronter la nuit.



Traversée nocturne de la baie de Cardigan

Cécile s'octroyait le premier, de 21 h. à Minuit, je prenais le second, de Minuit à 3 h. et Manu le dernier jusqu'à 6 h. L'objectif était de suivre scrupuleusement au compas de route le cap du 15° au Nord / Nord-Est en direction de l'île de "*Barsdey*" qui marquait la frontière Nord de la grande baie de "*Cardigan*". Nous avions environ 60 milles à parcourir pour

l'atteindre et nous ne pensions pas y parvenir avant le lendemain.

Plus nous nous dirigions vers le large, et plus le courant semblait faiblir. Nous avions visiblement opté pour la bonne solution, même si le vent se mit à forcir sensiblement sans que sachions si cela signifiait un coup de vent à venir. Cette traversée au large dans des parages aussi malsains nous faisait prendre beaucoup de risques, nous ne disposions à bord d'aucune météo, ni d'aucune carte fiable nous permettant de rejoindre un abri à la hâte en cas de tempête soudaine. La côte était encore plus hostile ici que dans "*Bristol Channel*".

Assis sur le balcon arrière, j'effectuais une partie du premier quart en compagnie de Cécile. Derrière nous, les phares de la pointe "*St. David*" s'étaient allumés et au fil de la nuit tombante, le ciel devenait de plus en plus rougeoyant.

. . .

Lorsque vint l'heure de la relève, à Minuit, nous étions déjà loin de la côte. La mer était belle, le vent soutenu et le ciel clair, encombré de milliers d'étoiles. Fishguard se détachait du reste par un point lumineux fixe légèrement orange, bordé à l'Ouest quasiment immédiat par les éclats d'un phare blanc qui ne pouvait qu'être celui de la pointe de "*Strumble*". Plus à l'Ouest, la pointe "*St. David*" ne nous envoyait plus que les halos de son phare désormais lointain.

Nous progressions donc rapidement, toutefois, de l'autre côté, dans notre cap, vers le Nord, il n'y avait rien, sinon l'obscurité d'un horizon noir. Nous étions encore trop éloignés de l'île de "*Barsdey*" pour en voir le phare.

Afin de conserver la chaleur de nos corps à l'intérieur de l'habitacle, nous prenions soin de refermer le roof et chacun de nous se retrouvait seul dans le cockpit pour assurer son quart. Afin de tuer le temps et mieux résister au froid, nous avions fait cuire à l'eau de mer une pleine casserole de patates que nous dévorions comme des friandises tout au long de nos quarts.

A 3 h. comme convenu, je passais le relais à Manu. Celui-ci aperçut rapidement un phare dans son cap mais pour être sûr qu'il s'agissait bien d'un phare et non d'un navire en exercice, il ne nous prévenait pas, et poursuivit inlassablement, bien au-delà de son quart. Il aurait dû passer la relève à 6 h. à Cécile, mais ce ne fut qu'à 7 h. et quart que je le retrouvais dans le cockpit, réveillé par la pénombre naissante de l'aurore.

Manu paraissait en pleine forme et de bonne humeur. Le sourire aux lèvres, sans dire un mot, il m'invita d'un geste de la tête à regarder dans notre cap.

Nous avions en face de nous, à une distance encore indéterminée la silhouette de l'île de "*Barsdey*" avec à l'Est, la péninsule "*Lleyn*" qui apparaissait alors comme une île et plus loin, toute la chaîne de montagnes de "*Cambrian*" avec des sommets à plus de 800 mètres d'altitude.



L'île de Bardsey au nord de la baie de Cardigan

Manu avait de quoi être fier, nous avions parcouru au cours de la nuit une distance très respectable et la baie de "*Cardigan*" n'allait bientôt plus être qu'un souvenir. Heureux de

me voir satisfait, Manu, qui était épuisé par sa longue veille, me céda la place à la barre et rejoignit sa couchette.

A vue d'œil, j'avais l'impression d'être à une dizaine de milles tout au plus de l'île de "*Barsdey*" mais le temps passait et malgré nos 5 nœuds réguliers, le paysage ne grossissait pratiquement pas. Les rivages élevés m'induisaient en erreur. L'île de "*Barsdey*" grimpait à quelques 167 mètres d'altitude et la péninsule "*Lleyn*", qui apparaissait encore sous la forme de plusieurs îles du fait de la diversité de ses reliefs, possédait quelques sommets à plus de 500 mètres. Je n'avais rarement eu l'occasion de côtoyer à la voile un littoral aussi élevé et j'en perdais mes repères habituels et mes notions de distance.

Cette péninsule était une bande de terre relativement étroite qui s'avançait vers le Sud-Ouest de près de 20 milles nautiques. Après un examen très approfondi des Instructions Nautiques, je parvenais à déterminer notre probable position. Nous étions encore assez loin de l'île de "*Barsdey*".

Il nous fallut attendre la fin de la matinée pour l'apercevoir distinctement, dans ses formes réelles, à l'écart de la côte. Un peu à l'Est de l'île, on distinguait à présent la pointe de "*Braich y Pwyll*" et je devinais le détroit de "*Barsdey*" que j'avais le projet d'emprunter pour quitter la baie de "*Cardigan*".

Peu à peu, les détails du paysage commencèrent à s'éclaircir. Le phare de "*Barsdey*", dans son Sud-Ouest, était maintenant visible et sur la côte, le village d'"*Aberdaeron*" se détachait progressivement de l'uniformité des collines.

La partie Sud de l'île, la plus basse, devenait de plus en plus visible. Ce lieu étrange isolé par tant d'obstacles naturels avait été baptisé "*Ogof*". Au passage de cette bande de terre quasiment désertique, j'imaginais la vie des gardiens du phare, s'ils existaient encore, intrigué par leur solitude extrême, et plus encore en cette contrée gaélique complètement perdue.

. . .

Nous dûmes attendre le début de l'après-midi avant d'entamer le passage du détroit de "*Barsdey*", soit 15 heures après avoir entamé cette traversée de la grande baie de "*Cardigan*". Sur bâbord, les falaises de l'île tombaient directement dans le détroit après une pente rocheuse de 70 ° d'inclinaison. Comme dans un couloir immense, notre minuscule navire poursuivait sa route vers la baie de Caernarfon, dernière étape avant le fameux détroit de "*Menai Strait*". A quelques endroits, nous fûmes la proie de turbulences mais rapidement, la pointe de "*Braich y Pwll*" fut franchie.

Cette transition d'une baie à une autre se fit avec l'aide du courant, mais d'après les Instructions Nautiques, le courant ne pouvait nous être favorable que pendant une durée de 5 heures et défavorable les 7 heures suivantes. Autrement dit, la renverse pouvait avoir lieu à tout moment. Ce courant favorable n'était donc qu'une aubaine de courte durée.

Notre objectif à présent était de rejoindre avant la nuit le détroit de "*Menai Strait*". Nous avions encore 25 milles à parcourir, et il ne nous restait pas plus de 5 heures de luminosité, ce qui nous obligeait à tenir une allure de 5 nœuds, la partie n'était donc pas gagnée d'avance.

Pour l'instant, en tout cas, tout allait bien, le courant était avec nous et nous évoluions sous une allure de grand-large, ce qui nous faisait progresser à une vitesse réelle certainement supérieure à 6 nœuds.

Nous ne connaissions le détroit de "*Menai Strait*" que par les descriptions des Instructions Nautiques et ses étonnantes particularités nous rendaient impatients de le découvrir.

Mince détroit de quelques centaines de mètres de largeur par endroit et de près de 20 nautiques de longueur, ce couloir naturel séparait l'île d'Anglesey du Nord des Pays de Galles et permettait un raccourci de plusieurs dizaines de milles nautiques en évitant aux petits bateaux de faire le tour de l'île.

Un croquis dans l'ouvrage du "*S.H.O.M.*" montrait le passage des "*Swellies*" où deux ponts enjambaient le détroit, ce qui procurait à ce couloir des airs de ressemblance à un grand

fleuve. L'entrée du détroit était encombrée par de nombreux bancs de sable qui créaient une dangereuse barre par gros temps.

Bien que les éléments semblaient forcir, la météo nous semblait encore assez bonne pour tenter le passage, mais il fallait tout de même se presser pour éviter toute mauvaise surprise.

Nous suivions la côte, en la laissant à une distance d'un mille environ. Plus loin dans les terres, quelques collines isolées formaient un paysage étrange, tel le sommet de "*Carn Fadryn*", qui apparaissait comme une bosse sur un terrain plat.



Navigation vers le nord-est le long de la péninsule Lleyn

Le vent forcissait de plus en plus et de gros nuages obscurs firent peu à peu leur apparition. Nous franchissions en milieu d'après-midi la pointe de "*Carreg Ddu*" à partir de laquelle, aucun autre obstacle ne devait nous empêcher d'apercevoir l'entrée de "*Menai Strait*".

Nous étions encore trop éloignés pour distinguer ce passage, toutefois, les montagnes du massif de "*Gwynedd*" qui dominaient tout le détroit par l'Est étaient elles bien en vue, ce

qui signifiait que nous nous rapprochions tout de même à grands pas. Cela nous encourageait encore à tout faire pour presser notre allure.

Nous aperçûmes bientôt sur notre tribord le petit port de "*Dinllaen*" qui marquait la moitié de la distance entre l'île de "*Barsdey*" et l'entrée du détroit.

Soudain, de ce petit endroit tranquille, un puissant navire fit irruption et se dirigea vers nous à vive allure. Le suspens fut de courte durée puisque, en moins de cinq minutes, cet énorme pneumatique à cabine nous avait rejoint. Il s'agissait des garde-côtes. Nous nous attendions au pire mais ils vinrent en fait nous prévenir de toute urgence, après avoir tenté en vain de nous contacter par radio, qu'un violent coup de vent allait frapper la région dans les heures à venir et risquait de rendre la barre de "*Menai Strait*" complètement infranchissable.



Visite des gardes côtes à l'approche de Menai Strait

Leur propos étaient particulièrement convaincants, mais après nous être concertés, nous estimions qu'il était dommage de nous arrêter si près de notre objectif pour un risque de tempête incertain. Nous les remercions alors de leur mise en garde, mais nous leur indiquions néanmoins que nous avions l'intention de poursuivre jusqu'à Caernarfon.

Nos expériences du passé n'avaient donc pas suffi pour faire triompher la sagesse sur notre immense désir de progresser et de mener notre projet à son terme.

Notre attitude n'en était pas pour autant inconsciente. Notre appréhension grandissait au fur et à mesure de notre approche. Par ailleurs, l'information des garde-côtes semblait se confirmer, de gros nuages firent leur apparition par l'Ouest et les montagnes devinrent alors sombres et menaçantes.

Le vent forcissait très nettement et la mer elle-même, changeait de couleur, adoptant un bleu profond parsemé çà et là de taches blanches de plus en plus nombreuses.

Nous commencions à regretter de ne pas avoir suivi les bienveillants conseils des garde-côtes, mais ce n'était plus le moment de nous poser des questions.

Soudain, au détour d'un surf, Manu aperçut une plage de sable droit devant nous, il ne pouvait s'agir que de l'entrée du détroit. Afin d'augmenter notre allure, nous nous appliquions à conserver une trajectoire la plus rectiligne possible, sans écarts latéraux. Nous essayâmes également de surfer le maximum de vagues, ce qui améliora très nettement notre allure.

. . .

A 18 heures enfin, alors que les éléments tournaient au coup de vent, nous laissions sur tribord la première bouée latérale du chenal d'accès à l'entrée du détroit de "*Menai Strait*".

Malgré un puissant courant dorénavant contraire, le vent de plus en plus soutenu nous permettait de le remonter sans grande difficulté et de slalomer entre les premiers hauts-fonds

où les vagues déferlaient dangereusement.

On apercevait maintenant à quelques encablures devant nous le passage le plus critique. Nous nous trouvions en face d'une barrière d'écume, comme nous l'avions été au début du même mois devant la barre de "*Barnstaple*", lors de cette terrible tempête d'Equinoxe. Toute notre peur résidait dans l'hypothèse qu'une puissante déferlante puisse nous rattraper et nous recouvrir par l'arrière.

Mais il n'en fut rien, le franchissement de cette barre fut une expérience bien plus impressionnante que dangereuse. Grâce au vent puissant, nous arrivions à filer plus vite que les déferlantes et nous pûmes ainsi rester entre deux vagues tout en contrôlant notre trajectoire.

. . .

Ne possédant aucun document nautique précis de la région, nous n'avions qu'à suivre le chenal jusqu'à ce que nous trouvions un mouillage gratuit. Le port de Caernarfon, à deux milles plus à l'intérieur du détroit, n'offrait certainement pas la gratuité à ses visiteurs, et les Instructions Nautiques ne mentionnaient pas d'autre mouillage.

Et pourtant, après avoir franchi les 700 mètres de la barre, Cécile aperçut à quelques encablures au Nord-Est un petit mouillage bien abrité. Le paysage qui nous entourait était grandiose, et nous évoluâmes à présent sur un plan d'eau quasiment plat, ce qui décuplait nos sensations de liberté.

Ce mouillage se situait dans une petite anse naturelle abritée par des reliefs bas, la crique de "*Foryd*". Il y avait là une dizaine de navires, essentiellement de plaisance. On distinguait au Nord les contours de la ville de Caernarfon, mais les alentours de cette anse étaient déserts, il n'y avait là qu'une digue qui semblait conduire à un petit chantier naval.

Quelques bouées de mouillage étaient libres, Manu en saisissait une et y amarrait un bout solide. Lorsqu'enfin, notre voilier s'immobilisa, il était presque 20 heures, et il faisait déjà

pratiquement nuit. Comme un soupir que nous avions mis en attente depuis la pointe de "*St. David*", nous nous abandonnions littéralement à un profond soulagement de satisfaction. Cette apnée nerveuse avait duré pas moins d'une trentaine d'heure, et nous sentions un impérieux besoin de répit.

Milford Haven se trouvait maintenant à 101 milles dans notre sillage, ce qui signifiait une progression moyenne tout à fait honorable de quelques 3 nœuds. Nous étions tous les trois contents de nous, et secrètement, j'étais en mon profond intérieur très fier de notre équipage.

Silencieusement, je me laissais alors conduire par les automatismes du bord ; le pliage de la grand-voile sur la bôme, le rangement du foc dans son coffre, l'installation d'une autre écoute au mouillage en guise de sécurité. Cette fois, j'étais certain que nous allions passer une excellente nuit.

Je restais seul un moment à l'avant du bateau, observant sans lassitude le paysage et savourant l'intensité de ces instants de grande satisfaction. Vers l'Est, à 5 ou 6 milles à peine, les hautes montagnes galloises se dressaient vers les cieux. Certains sommets culminaient à plus 1000 mètres d'altitude.

Autour de nous, les quelques voiliers au repos, tous plus grands que le nôtre, exprimaient un profond sentiment de quiétude. L'un d'entre eux avait une coque en acier rouge ainsi qu'un cockpit couvert. Il ressemblait à s'y méprendre au grand voilier que mon père avait commencé à faire construire. Je me plaisais à regarder ce voilier, imaginant tous les voyages qu'un tel navire pouvait permettre, invoquant les cieux de donner un jour à mon père assez de courage pour aller enfin au bout de ses rêves.

Mais le vent frais du large m'extirpa de mes pensées et je dus rejoindre l'habitacle à la hâte pour ôter mon ciré et revêtir des habits secs. A bord, l'humidité était omniprésente et il n'était guère facile de se sécher.

Soudain, comme un orage venu de nulle part, les voix coléreuses de mes compagnons se mirent à retentir dans le cockpit, troublant la quiétude de cette soirée tranquille. Cécile et

Manu se querellaient une fois de plus pour un problème bénin, la première reprochant à l'autre d'avoir utilisé sa serviette.

Dans un espace aussi confiné que le nôtre, nous devions tous les trois faire preuve d'une grande tolérance en privilégiant notre esprit d'équipe avant de chercher à défendre nos propriétés individuelles. Je trouvais en cela l'attitude de Cécile un peu exagérée, mais pour ne pas attiser d'autres feux, je m'efforçais de rester neutre, donnant volontiers à Manu ma propre serviette afin de mettre un terme à ce conflit stupide.

Je rappelais aussi le long chemin que nous allions devoir parcourir le lendemain pour atteindre Liverpool. Ainsi, la querelle prit fin et chacun regagnait calmement sa couchette pour se relaxer les nerfs rudement malmenés.

. . .

Vendredi 28 Septembre : Caernarfon > Liverpool = 56 milles

La nuit fut tranquille et le sommeil lourd. A tel point que personne à bord ne fut réveillé avant 8 h 30.

La veille, un rapide calcul approximatif avec les données dont nous disposions ainsi que nos observations nous avait permis de déterminer que le courant nous serait favorable dans le détroit de "*Menai Strait*" à partir de 9 h 30. Nous ne connaissions pas les coefficients, mais les Instructions Nautiques précisaient néanmoins que la vitesse du flux atteignait en moyenne la vitesse surprenante de 5 nœuds avec des pointes jusqu'à 9 nœuds dans le passage étroit des "*Swellies*".

Une marée durant approximativement 6 heures, nous disposions par conséquent du courant favorable jusqu'à 15 h 30, ce qui nous obligeait à sortir du détroit bien avant ce délai. L'idéal consistait à dépasser avant 15 heures la pointe de "*Great Ormes*", dernier cap avant de pénétrer dans la baie de Liverpool.

Ce matin-là, le vent avait tourné, il venait du Sud-Ouest et semblait assez soutenu, nous ne pouvions pas espérer mieux, car nous allions l'avoir dans le dos ou aux trois-quarts arrière

durant pratiquement toute notre navigation jusqu'à Liverpool. Par ailleurs, en dépit de la force du vent, nous étions épargnés de toute possibilité de mer formée car le détroit n'était pas agité et nous allions ensuite naviguer à l'abri de la côte depuis la pointe de "*Great Ormes*" jusqu'à Liverpool. Autrement dit, nous prenions tout ce que les éléments nous proposaient de bon sans en subir les contreparties.

Cela annonçait une bonne journée et chacun s'affairait à bord pour quitter notre mouillage paisible. Avant que le courant nous soit favorable, nous disposions de trois quarts d'heure, nous en profitâmes pour faire une petite escale à Caernarfon afin de nous dégourdir les jambes. Ce fut aussi pour Cécile l'occasion d'exprimer une nouvelle fois son mauvais caractère.



Courte escale à Caernarfon

. . .

Fort heureusement, cela ne durait pas et nous reprîmes à 9 h 30 comme convenu le cours de notre voyage vers Liverpool. Dès les premières minutes, nous constations en effet que notre vitesse, avec l'aide cumulée du vent soutenu et du courant puissant, était purement vertigineuse. Les voiles tiraient tellement sur le gréement que le bateau pointait du nez, notre surface de voiles était trop importante avec un vent pareil, nous dûmes rapidement enlever le génois pour y mettre à la place le foc.

A ce rythme, nous n'allions pas tarder à atteindre le fameux passage des "*Swellies*" que nous étions si impatients de parcourir. Tout au long du détroit, nous croisions des voiliers de sport et des petites embarcations qui traversaient le flux de part en part. Des véliplanchistes cherchaient les plus puissantes risées pour partir au planning et trouver les sensations de glisse les plus intenses. Bien que le ciel était uniformément gris et la visibilité assez mauvaise, nous découvrîmes sans mal la beauté des rives de ce détroit étonnant. Nous aperçûmes de véritables châteaux, de grandes demeures avec des garages à bateaux directement accessibles depuis le détroit, des jardins réalisées dans la plus stricte façon britannique. Ce serpentin n'avait rien d'un bras de mer et ressemblait davantage à un petit fleuve tranquille.

Nous passions rapidement devant la petite ville de "*Port Dinorwic*" et aussitôt après, au détour d'un long virage, nous aperçûmes le pont "*Brittannia*" qui signalait l'arrivée dans le passage des "*Swellies*". La végétation, et même la couleur de l'eau, ressemblaient là, à s'y méprendre à quelques jolis endroits sur la Seine. L'eau était certes salée, et provenait de l'océan, mais rien, absolument rien ici, ne le rappelait, le contraste était réellement étonnant. Quant au pont, de fort belle allure, il s'agissait d'un ouvrage à deux tabliers superposés, l'un pour les automobiles et l'autre pour les trains. Sa base était en pierre et le reste métallique, comme la travée intermédiaire.



Approche du Pont Brittania et du passage des Swellies

Le tirant d'air était largement suffisant pour que nous puissions passer dessous sans problème. Conformément aux indications des Instructions Nautiques, nous suivions ensuite la rive droite, laissant sur bâbord un petit îlot sur lequel trônait une sympathique maisonnette. L'étroitesse du lieu nous imposait une vigilance permanente, mais nous nous permettions malgré tout d'admirer le paysage de ce phénomène d'une étonnante rareté.

Je ne connaissais pas d'endroit de ce genre en France, ni même ailleurs, et cet aspect valait à lui seul le détour. Le passage avait la forme d'un "S" entre des rives fortement inclinées qui nous abritaient complètement, et nous ne progressions plus qu'avec l'aide du courant, les voiles flasques.

Mais le pont "*Brittannia*" n'avait pas encore disparu de notre sillage que déjà, le vent regonfla nos voiles et le second ouvrage du détroit apparut devant nous. Il s'agissait cette fois du pont suspendu de "*Menai*".

Après son passage, le détroit se mit à s'élargir à nouveau et suivit un cours beaucoup moins sinueux. Disposé toute en longueur en bordure du chenal, un important mouillage de

navires de plaisance défilait sur notre bâbord, et soudain, comme la lueur du jour à la sortie d'une grotte, nous aperçûmes l'horizon au-delà de notre étrave entre les rives du détroit.

Avec l'aide des éléments, nous fûmes littéralement propulsés en dehors du détroit, dépassant sans ménagement la ville de "*Bangor*" ainsi que sa longue jetée sur pilotis. Peu à peu, le clapot devint bien plus sensible jusqu'à créer une petite houle que nous surfions allègrement. Notre vitesse réelle par rapport au fond devait certainement approcher les 10 nœuds, nous survolions les flots.

Dans le chenal, nous croisions un malheureux voilier de régate qui tentait désespérément, contre vent et courant, de remonter vers "*Bangor*", nous compatissions à leur peine, à bord de notre petit "*Love-Love*". Au passage, nous en saluions l'équipage, un peu gênés par notre facilité déconcertante.



Le Pont suspendu de Menai dans le sillage

. . .

La visibilité n'était vraiment pas bonne et il y avait même des brumes éparses, ce qui nous empêchait de distinguer clairement la pointe de "*Great Ormes*". Depuis la sortie du détroit de "*Menai Strait*", nous avions environ 5 milles à parcourir en traversant par le large toute la baie de "*Conwy*".

Le vent était maintenant violent et les conditions devenaient assez fortes, conformément au coup de vent dont nous avaient parlé la veille les garde-côtes. Nous avions donc tout intérêt à dépasser au plus vite la pointe de "*Great Ormes*" avant que cette petite baie de "*Conwy*" ne devienne un véritable enfer. Par ailleurs, nous nous préparions à tout moment à réduire la toile si cela s'avérait vraiment nécessaire.

Cela ne faisait pas encore deux heures que nous avions quitté Caernarfon que déjà, les méandres tranquilles du détroit de "*Menai Strait*" appartenaient déjà au passé. La visibilité devenait maintenant exécrable et on ne distinguait pratiquement plus l'île Anglesey, pourtant toute proche ainsi que le phare de "*Puffin Island*" qui la démarquait au Nord-Est.

L'appréhension ne tardait pas à refaire son apparition dans cet environnement subitement hostile. Par précaution, nous décidâmes d'affaler le foc et de ne fonctionner qu'avec la grand-voile qui nous paraissait bien suffisante avec cette force de vent. Tout autour de nous, l'ambiance était si pesante qu'elle nous laissait crainte le pire ; Allions nous trouver à la pointe des remous de courant déchaînés par le vent ? Nous n'en savions rien et pourtant, nous foncions à tombeau ouvert vers ce passage.

Nous ne pouvions plus maintenant faire marche arrière, il fallait absolument passer coûte que coûte. Tout à coup, au détour d'une éclaircie dans la grisaille épaisse, l'imposante masse grisâtre de la pointe de "*Great Ormes*" surgit du brouillard droit devant nous. Nous en étions à moins d'un mille, et nous allions passer très près de sa base afin de nous abriter derrière elle le plus rapidement possible.

L'ouvrage du "*S.H.O.M.*" parlait de cet endroit comme l'un des meilleurs amers de la côte. Il s'agissait d'un énorme

bloc de calcaire, émergeant à plus de 200 mètres au-dessus du niveau de la mer et long de l'Ouest à l'Est de plus de 3 kilomètres. Faisant front aux éléments, cette pointe se présentait de manière à la fois sinistre et majestueuse.

Ce ne fut qu'en milieu de journée que nous franchissions ce cap remarquable, laissant ses falaises à pic à moins de 50 mètres par tribord.

Toutefois, ce que nous n'avions pas prévu, ce furent les violents courants d'air que les aspérités de la roche créaient si près de la falaise. Sans soupçonner le moindre danger, nous admirions alors ce promontoire grandiose, et sa petite route au sommet, nous jurant d'y revenir un jour avec nos proches, dans la peau de simples touristes.



Pointe de Great Ormes Head

Mais soudain, alors que l'ambiance à bord avait retrouvé un semblant de calme, Manu s'écria. Mais il était déjà trop tard, il venait de repérer les frises d'une rafale de vent extrêmement violente en train de nous foncer droit dessus. Il aurait fallu tout choquer mais le temps de réagir, cette rafale nous avait déjà atteint, et comme une claque sans appel, elle coucha littéralement notre voilier sur le flanc bâbord, à plus de 70° de gîte.

A la barre, je ne pus absolument rien faire, la bôme et le hublot baignaient dans l'eau et le cockpit fut entièrement rempli. Cécile, qui s'était installée sur le côté bâbord du cockpit, fut submergée et manquait de peu de passer par-dessus le bord, elle fut prise de panique et se mit à crier.

Le bateau resta dans cette position quelques interminables secondes avant de se mettre progressivement face au vent pour enfin se redresser lentement.

La grand-voile était pleine d'eau et ce fut alors la douche pour tout le monde. Par chance, nous avions eu le réflexe avant la pointe d'installer le volet inférieur du roof et il n'y eut donc que quelques litres à l'intérieur de l'habitacle.

Sur le coup, plus personne ne parlait, nous étions littéralement figés dans notre effroi, jamais, nous n'avions vécu un tel chavirement à bord de l'"*Ar Melhin 2*" que nous connaissions pourtant bien, et l'effet de surprise fut total.

Après quelques longs instants à nous regarder droit dans les yeux, l'air interrogatif, nous nous mîmes alors à exploser en éclats de rires, comme pour extérioriser cette peur et réchauffer notre sang glacé qui nous faisait trembler tout le corps. Sans la quille et son bulbe de 500 kg, nous ne nous serions jamais redressés et il en aurait été fini de notre voyage, nous avions vraiment eu chaud et nous n'osions imaginer ce qu'il aurait pu se passer si cette rafale avait été légèrement plus puissante. Nous n'avions aucune connaissance des capacités de redressement de notre voilier après un chavirage, et nous n'étions pas vraiment disposés à faire une nouvelle fois le test. Celui-ci nous avait déjà largement prouvé son étonnante stabilité.

Nous reprîmes notre route, mais à présent plus que jamais, nous fûmes particulièrement attentifs à ce qui nous arrivait par derrière sans prévenir, ne souhaitant pour rien au monde renouveler la même figure de style. Nous nous éloignions également de la falaise afin de diminuer l'effet de ces courants d'air et de mieux prévenir ainsi d'éventuelles rafales. Nous filions alors à plus de 6 nœuds, avec une seule voile.

. . .

A cette vitesse, le promontoire de "*Great Ormes*" ne fut bientôt plus qu'un souvenir, et nous passions maintenant au large de la façade Nord de la ville de "*Llanduno*". Nous traversions ensuite la baie de "*Colwyn*" où nous croisions quelques caboteurs de pêche malmenés par la houle.

Dans le lointain Nord-Est, nous aperçûmes la silhouette d'un cargo, qui se dirigeait sans doute vers Liverpool ou Manchester, ce qui était bon signe.

Plus tard, nous découvrîmes la ville de "*Rhyl*" et sa fête foraine. Du large, on distinguait les serpentins de ses montagnes russes et le pourtour de sa grande roue.



Passage au large de la ville de Rhyl

Il y avait là aussi une imposante tour blanche très mince et d'apparence très moderne. Il s'agissait peut-être d'un phare mais les Instructions Nautiques ne mentionnaient rien à ce sujet, et le mystère restait donc entier.

En toile de fond, grâce à une visibilité qui s'était nettement améliorée à présent, on distinguait au loin les montagnes du massif de "*Cambrian*" et des Pays de Galles. La mer quant à elle, était pleine de sable brassé par la houle et sa couleur était marron.

Quant au fond de la baie, où se situait Liverpool, il n'était toujours pas visible. Le rivage se prolongeait à l'Est jusqu'à perte de vue, mais rien encore ne correspondait à la vague topographie indiquée par notre carte "*Michelin*".

Cette carte n'avait rien d'un document nautique sérieux, mais malgré tout, grâce aux lettres du mot "*Liverpool*", inscrit en largeur, que nous comparions à nos repères visuels, nous parvenions à déterminer notre vitesse ainsi que le temps probable qu'il nous restait à naviguer pour atteindre Liverpool. Ces observations restaient très approximatives, mais elles nous fournissaient néanmoins des renseignements précis.

Bientôt, l'embouchure de la rivière "*Dee*" apparut devant nous. Le vieux phare désaffecté qui marquait l'Ouest de son entrée était en vue.

Penchée vers l'océan, cette tourelle isolée n'attendait plus que les éléments ne la ramènent à eux, en l'engloutissant définitivement, par une vague plus forte que les autres.

Cette rivière précédait d'une bonne dizaine de milles la rivière "*Mersey*" où se trouvait Liverpool et Manchester, et était beaucoup moins fréquentée. La plupart de ses infrastructures était peu utilisé ou abandonné et son accès restait dangereux à cause de nombreux bancs de sable.

La tristesse de ce paysage de désolation, accompagnée de la description guère plus élogieuse des Instructions Nautiques, ne nous donnait pas vraiment l'envie de nous égarer dans cette rivière. Nous passions bien au large, fixant l'entrée de la rivière "*Mersey*", désormais en vue droit devant nous.

Les cieux furent soudainement pris d'une accalmie sensible et notre allure s'en trouva rapidement diminuée, nous obligeant à hisser à nouveau le foc. L'obscurité commençait elle-aussi à recouvrir le ciel et nous savions à présent que nous allions arriver de nuit.

Cette perspective ne nous effrayait pas vraiment car nous étions persuadés qu'il y avait assez de lumière aux abords de Liverpool pour s'y repérer de nuit comme en plein jour.

Nous dépassions alors successivement et à une allure modérée les villes illuminées de "*Hoylake*", puis de "*Wallasey*". La taille de ces cités nous indiquait la proximité de la grande ville de Liverpool. Conformément aux mises en garde de l'ouvrage du "*S.H.O.M.*" qui mentionnait de nombreux bancs de sable près du rivage, nous restions scrupuleusement dans le chenal pour effectuer notre approche prudente de cette urbanisation.

Plus le ciel s'obscurcissait, et plus la côte s'illuminait, formant des halos de lumière tamisée, comme de grandes cloches qui voilaient la clarté du ciel et faisaient disparaître les étoiles.

Contrairement à ce que nous avions prévu, l'approche de Liverpool de nuit fut bien moins facile que nous l'avions prévu. Nous avions de plus en plus de mal à repérer les bouées du chenal qui se perdaient dans les lumières de la ville, et nous savions pourtant qu'il ne fallait pas s'en écarter en raison de nombreuses roches affleurantes à proximité de l'embouchure de la rivière "*Mersey*".

Chacun à bord s'affairait pour essayer de nous repérer. Les Instructions Nautiques indiquaient qu'un phare baptisé "*Perch Rock*" annonçait l'entrée de la rivière par le Nord-Ouest. Nous n'étions plus maintenant qu'à quelques milles de l'embouchure et nous aurions donc le voir depuis longtemps, mais curieusement, il n'y avait aucun éclat lumineux à signaler. Cela était très étrange et avait plutôt matière à nous inquiéter sérieusement. Manu se postait à l'avant du bateau afin de prévenir toute apparition brutale de roches devant notre étrave.

Soudain, sinistre et effrayant, le phare de "*Perch Rock*" surgit brutalement de l'obscurité à une vingtaine de mètres à peine devant nous. Aussi incroyable que cela puisse paraître, nous trouvions un phare éteint !

Cela était d'autant plus surprenant que ce phare avait un rôle primordial puisqu'il signalait l'entrée de la rivière "*Mersey*", et donc l'accès à de nombreuses infrastructures portuaires dont celles de Liverpool et de Manchester. Nous ne parvenions résolument pas à nous expliquer comment un tel phare pouvait être en panne. Et aucune équipe n'était sur place pour s'affairer à le réparer comme si cela n'était pas important.

Et comble de cette surprenante situation, le trafic dans l'embouchure était particulièrement dense, cette situation était purement insensée et, tout méditerranéens que nous étions, nous pouvions au moins nous enorgueillir du fait qu'une telle anomalie ne se serait jamais produite en France. Si Manu n'avait pas fait la vigie, nous ne l'aurions même pas deviné et la collision aurait été inévitable. De sa fonction de prévoyance des dangers, ce phare devenait lui-même de cette façon un véritable danger !

Afin d'éviter les éventuelles roches que ce phare était censé signaler, nous modifions aussitôt notre cap vers l'Est et entamions sans attendre la traversée par la perpendiculaire du chenal principal afin de rejoindre le rivage de Liverpool qui se trouvait sur la rive Est de la rivière "*Mersey*".

Le petit guide des canaux, dont nous disposions, ne fournissait aucune information quant à la jonction entre la mer et le canal, l'ouvrage se contentait simplement d'indiquer que le canal commençait à partir d'un dock, nous devions donc à tout prix trouver une écluse et y pénétrer en espérant que celle-ci nous conduise vers le bon bassin.

La marée descendait et le courant nous repoussait au large, nous dûmes avancer en crabe pour ne pas perdre vers le Nord. A cet endroit, l'embouchure devait mesurer à peu près un demi-mille de largeur selon nos observations. Cette première manœuvre ne fut donc pas très longue et près de la rive, le

courant fut légèrement moins puissant. Toutefois, le vent avait nettement faibli et nous ne parvenions plus à étaler le flux, nous fûmes contraints de faire appel à notre moteur en espérant que notre nourrice contienne suffisamment de carburant.

A vive allure, nous entamions alors la remontée de la rive, avec le projet d'en faire ainsi jusqu'à ce que nous trouvions une entrée. Le courant nous manifestait une farouche opposition et les minutes se succédaient les unes aux autres sans qu'aucune aspérité n'apparaisse le long de cette longue digue. Nous commencions à trouver le temps long et à craindre la panne d'essence, ce qui constituait un vrai scénario catastrophe. Si le moteur s'arrêtait, nous risquions en effet de nous retrouver dans l'incapacité de remonter ce courant et contraints d'attendre la renverse pour atteindre Liverpool. Dans notre état de fatigue, au terme de cette rude journée, ce suspens fut particulièrement désagréable.

Soudain, un renfoncement apparut devant nous. Malheureusement, s'il y avait bien là les portes d'une écluse, celles-ci étaient fermées et le paraissaient depuis longtemps. Nous poursuivîmes donc notre progression, convaincus qu'il existait une autre entrée.

Nous n'eûmes pas tort, car quelques centaines de mètres plus loin, un second renfoncement se présenta, et cette fois, l'écluse était ouverte. Nous y pénétrâmes sans hésiter une seule seconde, atterrissant ainsi dans un immense bassin d'une trentaine de mètres de largeur, 20 mètres de profondeur, sur plus de 150 mètres de longueur. Il y avait là de quoi remplir un volume d'eau énorme.

Il était alors 21 h. Nous avions enfin atteint Liverpool, mais nous n'étions toujours pas dans les docks, il restait encore à trouver un moyen de faire fonctionner cette écluse.

Notre problématique fut de courte durée, car soudain, un homme en uniforme, sans doute le gardien de l'écluse, apparut de l'autre côté du bassin et se mit à nous appeler. Sans vraiment traduire ce qu'il nous disait, nous comprenions fort bien à ses gestes que nous étions indésirables dans l'écluse.

Mais pour nous, il n'était pas question de repartir, nous devions absolument entrer dans ces docks et personne n'allait nous en empêcher. Il fallut alors être fins stratèges pour lui faire croire, en montrant du doigt notre pavillon tricolore, que nous ne comprenions pas ce qu'il voulait nous dire. Il pouvait venir à notre rencontre pour être plus clair, mais cela l'obligeait à faire le tour de l'écluse par l'amont, soit une promenade pédestre de près d'un demi-kilomètre. Ce fonctionnaire débonnaire n'en avait pas la force morale, et il baissa donc les bras comme nous l'espérions avant de s'en aller vers ses pénates. Nous attendions alors avec crainte les événements à venir.

Tout à coup, un grondement sourd et puissant retentit derrière nous, les portes se refermèrent, nous enfermant dans la chambre de l'écluse. Puis, automatiquement, les vannes des portes supérieures s'ouvrirent et le niveau d'eau grimpa instantanément. Ce fut la première fois que l'"*Ar Melhin 2*" fut ainsi élevé par la voie nautique à des étages supérieurs. Cette première sensation fut curieuse mais plutôt agréable.

En 5 minutes à peine, la chambre fut entièrement remplie et nous avions pris une bonne dizaine de mètres d'altitude. Le sommet du quai n'était plus qu'à deux mètres au-dessus de notre pont, et de cette hauteur, nous pouvions mieux voir les environs, notamment la tour de contrôle de l'écluse.

L'homme que nous avions vu avant l'éclusage en sortait justement d'un pas décidé et vint cette fois à notre rencontre en empruntant la passerelle des portes inférieures.

Il était accompagné d'autres personnes, également en uniforme, et leur allure décidée nous faisait craindre le pire. A quel sermon allions-nous avoir droit ? Et allaient-ils nous laisser pénétrer dans les docks ? Rien n'était moins sûr.

Mais nos craintes furent injustifiées car cette joyeuse équipe d'éclusiers n'avait absolument pas l'intention de nous reprocher notre intrusion en force dans leur écluse, ils souhaitaient simplement connaître nos intentions et manifestaient surtout une grande curiosité à notre égard. Que pouvait bien faire ici de jeunes français avec un voilier si petit ?

Nous leur racontions brièvement notre histoire, et ils nous félicitèrent pour tout le chemin déjà parcouru. L'un d'eux, le plus formel, nous invita à les suivre jusqu'à leur bureau afin de remplir les quelques formalités d'usage.

Leurs locaux étaient anciens mais il y faisait chaud, il y avait là une bonne dizaine de personnes, le café nous fut offert et on nous remettait simultanément un petit formulaire à remplir ; nos noms, nos adresses ainsi que notre date d'entrée sur le territoire britannique. Pendant que Manu et Cécile écrivaient ces renseignements à leur tour, l'un de nos hôtes me demandait quelles étaient nos intentions à présent. Je leur expliquais alors que nous devions rejoindre un cargo dans le port d'Immingham sur la côte Est et que nous avions donc le projet pour ce faire de traverser l'Angleterre par le canal de "*Leeds & Liverpool*".

C'est alors que l'un de nos interlocuteurs se mit à hurler de rires. Frustré, je lui demandais la raison de sa moquerie, et ce joyeux drille nous annonçait alors que ce fameux canal de "*Leeds & Liverpool*" n'était plus accessible par la mer depuis longtemps.

Il paraissait sûr de lui, mais nous nous refusions malgré tout à croire ce qu'il venait de nous déclarer. Si cela était vrai, alors, tout le chemin parcouru depuis Ilfracombe avait été inutile, le sort ne pouvait être aussi cruel avec nous. Je récusais avec véhémence ces affirmations en sortant de ma poche le petit guide des canaux et en montrant l'alinéa qui indiquait qu'une jonction entre la mer et le canal existait bel et bien.

Mais notre incrédule n'était pas à court d'argument. Dans la salle, il régnait un suspense haletant et la petite assemblée s'était tue pour connaître la vérité. Avec une ironie pessimiste, cet éclusier saisit le guide et montra à tout le monde sa date de parution inscrite au dos. Celui-ci avait été édité en 1980, or la jonction fut fermée en 1986, 6 ans plus tard, et 4 ans avant notre arrivée à Liverpool.

Cette fois-ci, tous ses collègues s'accordèrent avec lui, ils avaient effectivement connaissance de cette fermeture. Cette nouvelle pulvérisa notre optimisme, nous en étions bouches

bées, à court de répartie, effondrés dans notre désarroi. Nos esprits passaient d'un état de joie à un état de désolation totale. Qu'allions nous faire à présent ? L'avenir, encore radieux quelques minutes plus tôt, était maintenant plus sombre que jamais, et nous étions maintenant complètement désemparés.

. . .

Et puis soudain, l'un des éclusiers, jusqu'alors silencieux, se mit à intervenir timidement pour déclarer à la surprise de tous que nous pouvions parfaitement rejoindre le canal par Liverpool, contrairement à ce que son collègue avait déclaré. Ce dernier n'avait pas vu notre bateau, mais lui oui, et il savait par conséquent que celui-ci n'était pas bien grand.

Or, la raison pour laquelle la jonction était fermée s'expliquait par la condamnation d'un pont levant définitivement baissé. Il suffisait que le tirant d'air de ce pont soit supérieur à 1m 50, et alors, nous pouvions passer en affalant notre gréement sur le pont, ce que nous avions d'ores et déjà prévu.

Ouf ! Nous avions eu durant quelques minutes très peur, et cette brutale transition entre joie et désarroi nous faisait encore trembler nos organismes malmenés par tant d'émotions.

Satisfait de nous voir rassurés, le chef de l'équipe nous expliquait que si nous avions eu la chance de trouver une écluse ouverte, ce fut parce qu'un navire s'apprêtait à quitter les docks. Il était d'ailleurs déjà en attente en amont de l'écluse et n'attendait plus que nous en sortions pour y pénétrer à son tour.

Nous avions donc eu une chance inouïe d'arriver au bon moment et au bon endroit, car c'était en effet à partir de ces docks que le canal commençait. Avant de repartir vers notre voilier, le chef de l'équipe nous montra sur le plan du port l'emplacement où nous devions nous amarrer avant d'aller le lendemain dans le dock de jonction au canal. Nous nous trouvions en fait à l'écluse de "*Langton*", dans la partie Nord de ces docks et l'entrée du canal se trouvait au Sud, complètement

de l'autre côté, à plusieurs bassins d'intervalles.

A 22 h., nous quittions donc cette sympathique assemblée d'éclusiers pour rejoindre l'"*Ar Melhin 2*" qui nous attendait sagement dans l'écluse. Le moteur ne fit aucun caprice et nous pénétrâmes tranquillement dans les docks de Liverpool, croisant et saluant au passage le cargo qui attendait devant l'écluse.

Quelques dizaines de mètres au-delà des portes de l'écluse, la digue s'arrêtait en pointe sur tribord. Nous la contournions alors par bâbord pour adopter ensuite un cap plein Sud vers le cœur des docks de Liverpool. La nuit était bien noire, mais nous eûmes quand même l'impression que cet univers était plutôt désert, presque abandonné.

L'endroit qui nous avait été indiqué ne se trouvait pas très loin, dans le coin Nord-Ouest du bassin suivant. Les docks étaient constitués d'une succession de bassins séparés les uns des autres par une série de couloirs étroits fermés par des pont-tournants. C'était la raison pour laquelle, nous ne pouvions pas nous rendre directement jusqu'au canal.

Lorsque nous parvenions à l'endroit indiqué, nous nous retrouvions dans un univers glauque, sous l'étrave d'un très vieux cargo rouillé de toutes parts et criblé de bosses sur ses flancs. Nous nous amarrions à couple d'une barque, non moins abîmée et qui baignait dans un amoncellement d'ordures flottantes à la surface. Outre cet environnement peu agréable, il régnait aussi une forte odeur de houille.

Malgré l'inconvenance du lieu, nous étions particulièrement satisfaits d'avoir atteint notre objectif et nous nous apprêtions à savourer un excellent repos moral. Le roof était fermé et la chaleur de nos corps envahissait le carré d'une atmosphère sereine.

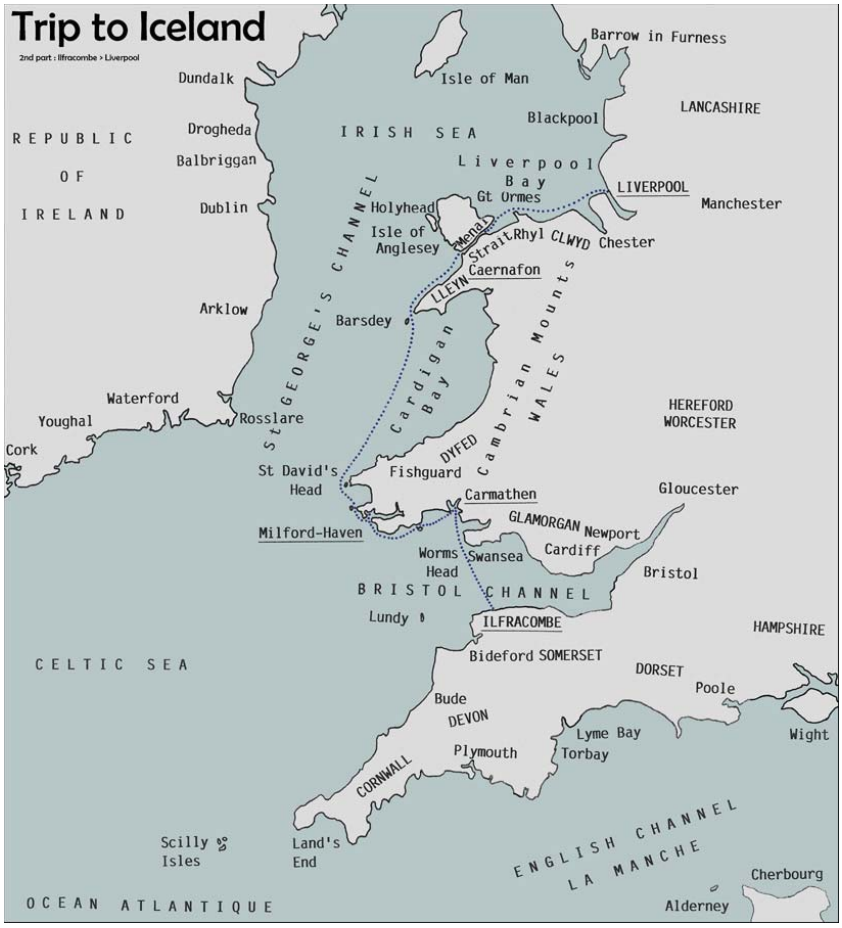
Mais soudain, des voix se firent entendre tout près de nous. Il n'y avait aucun doute, c'était manifestement des gens qui souhaitaient nous interpeler. Nous jetions un œil par le hublot, et effectivement, deux hommes se tenaient debout sur le quai et examinaient notre voilier.

Cette fois-ci, il ne s'agissait pas des éclusiers mais de la Douane. Après avoir été informés de notre arrivée par le bureau de l'écluse, deux agents du service de l'immigration furent envoyés pour nous faire remplir d'autres formulaires. Ce fut simplement un contrôle de routine, on nous demanda nos papiers d'identité, les papiers du bateau, notre date d'arrivée en Angleterre, ainsi que nos prévisions pour les semaines à venir.

La rencontre, tout à fait normale, ne dura pas plus de 10 minutes, et ils nous souhaitèrent les meilleurs auspices pour la suite de notre voyage avant de repartir.

Après quoi, nous pûmes enfin nous relaxer en toute quiétude et profiter sans être dérangés d'un copieux dîner de pommes de terre et de macédoine avant de nous effondrer de sommeil dans nos duvets.

Nous cédions instantanément à la fatigue en nous endormant sur les images de ces cinq journées de navigation intensive depuis Ilfracombe et sur la perspective du long périple en eau douce qui nous attendait à travers les Midlands britanniques.


Trip to Iceland
2nd part : Ilfracombe > Liverpool
Barrow in Furness
Isle of Man
Dundalk
LANCASHIRE
Blackpool
REPUBLIC
OF
IRELAND
Drogheda
IRISH SEA
Balbriggan
Liverpool
Bay
LIVERPOOL
Manchester
Dublin
Holyhead
Gt Ormes
Isle of
Anglesey
Menai
Strait
Rhyl
CLWYD
Chester
Caernafon
LLEYN
Arklow
Barsdey
St GEORGE'S CHANNEL
Cardigan
Bay
Cambrian Mounts
WALES
Waterford
Youghal
Rosslare
HEREFORD
WORCESTER
Cork
DYFED
St David's
Head
Fishguard
Carmathen
Gloucester
GLAMORGAN
Newport
Milford-Haven
Cardiff
Worms
Head
Swansea
Bristol
BRISTOL
CHANNEL
Lundy
ILFRACOMBE
HAMPSHIRE
CELTIC SEA
Bideford
SOMERSET
DORSET
Poole
Bude
DEVON
Lyme Bay
Torbay
Wight
Plymouth
CORNWALL
Scilly
Isles
Land's
End
ENGLISH CHANNEL
LA MANCHE
Cherbourg
OCEAN ATLANTIQUE
Alderney

* * *

Trip to Iceland

Liverpool

du 28 Septembre au 2 Octobre

La nuit fut très calme. Etonnement silencieuse même pour un endroit où nous avions imaginé une activité besogneuse jour et nuit. Ce furent des dockers matinaux qui nous réveillèrent en amarrant leur vieille barque à couple de notre voilier.

Dehors, il faisait déjà jour. Dévoré par l'envie d'aller voir sur le front de mer l'embouchure de la rivière "*Mersey*", j'enfilais vite mon jean crasseux ainsi qu'un blouson chaud et je partais arpenter cet univers glauque des docks de Liverpool.

Mes pieds engourdis foulaient un sol de béton recouvert d'une couche de limaille. Malgré la fraîcheur, et une petite brise d'Ouest, je me laissais guider par ma curiosité. Franchissant l'écluse de "*Langton*" par la passerelle de ses portes inférieures, j'arrivais sur le front de mer, découvrant avec stupeur qu'un véritable champ de cailloux entourait le phare de "*Perch Rock*". La catastrophe avait été évitée une fois de plus de justesse.

Grelottant sous l'effet du vent et de la fatigue tenace, je m'en retournais sur mon chemin, décidé cette fois à m'enfoncer dans ces docks, espérant dénicher au fil de ma promenade l'entrée de ce fameux canal.

Ne parvenant plus à trouver le sommeil, Manu ne tardait pas à me rejoindre. Il avait emmené avec lui quelques patates froides de la veille et nous les dévorions en guise de petit déjeuner tout en marchant vers le Sud.

Les hangars délabrés se succédaient les uns aux autres et les bassins étaient aussi immenses que déserts. Ce spectacle était désolant, tout paraissait abandonné, et la grisaille du ciel décuplait cette impression d'infinie tristesse.

Cela faisait bien dix minutes que nous marchions au travers de ces docks et le paysage ne changeait pas, figé dans sa monotonie uniforme. Le centre de Liverpool se situait bien plus au Sud, et devant une telle désolation, nous avions peine à imaginer ce que pouvait être la ville de Liverpool en son cœur. Nous avions certes eu des échos par le passé des difficultés économiques de cette ville, et de ses problèmes, notamment sociaux, mais nous n'aurions jamais imaginé que cela puisse affecter à ce point de telles structures.

Poursuivant notre progression vers le fond des docks, nous dûmes rapidement admettre que nous ne pourrions pas rejoindre le canal par la voie pédestre. Il nous fallut rebrousser chemin. Nous empruntions alors une autre allée, entre d'autres hangars, mais il n'y eut pas plus d'activité, pas même les traces d'un quelconque modernisme, sinon celles d'une pelleteuse toute neuve, prête à raser dans l'indifférence unanime toutes ces bâtisses jadis bruyantes et animées. En fermant les yeux, nous parvenions presque à entendre les voies des dockers et le brouhaha généré par leur activité.

Mais lorsque nous ouvrîmes les yeux à nouveau, ce fut la lumière intense de notre rêve inébranlable qui transcenda cette tristesse. Avec Cécile, qui nous avait retrouvé dans le dédale de ces docks, nous filions de ce pas au poste de contrôle des éclusiers afin de solliciter notre transfert jusqu'aux portes du canal. Dans leur petit bureau, c'était l'heure du café et le chef des éclusiers nous en proposa un peu, ce que nous acceptâmes volontiers. Il savait pourquoi nous venions à sa rencontre si tôt, et avant même que nous lui ayons décrit nos intentions, il nous demandait de nous tenir prêt à rejoindre le bassin de "*Stanley*", celui qui assurait dans ces docks la liaison entre mer et canaux.

. . .

Notre première tâche fut de retirer la coque de cet amas de détritus agglutinés autour de nous. Nous prîmes ensuite le cap plein Sud en direction du premier pont-tournant. Le moteur tournait à merveilles, ce qui était plutôt de bon augure avant le long voyage fluvial auquel nous nous préparions.

A vitesse réduite, nous passions d'un bassin à l'autre, chaque pont s'ouvrant automatiquement à distance devant nous. Tous les bassins se prolongeaient assez profondément vers l'Est, perpendiculairement à l'axe principal des docks.



Traversée des docks de Liverpool

La plupart de ces vastes espaces était quasiment vide ou occupé par de petites unités tel qu'un voilier dans le premier, ou un navire-laboratoire dans le second.

Au coût d'un port de plaisance, il y avait là une opportunité exceptionnelle d'aménager ces bassins en gigantesque marina. Toute la base était construite, il ne restait plus qu'à la restaurer et à l'aménager. Avec une situation aussi

privilégiée que celle de Liverpool pour les marins du Monde entier, un projet d'une si grande ampleur, augurant de telles perspectives économiques pour la région, apparaissait comme une évidence, et pourtant, cet univers semblait abandonné.

Mais nous n'étions pas là pour établir des prospectives sur l'avenir et des projets d'aménagement, nous avions bien suffisamment de matière à réflexion avec la gestion de notre propre sort. Nous laissions donc à la bonne étoile de ces lieux le soin de leur donner une nouvelle vie.

Plus nous progressions, et plus les docks paraissaient anciens. Dans l'un des passages entre deux bassins, nous remarquions une date gravée sur l'une des pierres du quai : 1848. Ces docks étaient plus que centenaires. Un peu plus loin encore, une tour hexagonale présentait fièrement sur chacune de ses 6 faces une pendule à l'heure des principaux fuseaux horaire. Mais les aiguilles ne bougeaient plus, elles étaient soudées à leur rouille, même le temps s'était arrêté en ces lieux oubliés.



Date inscrite dans la pierre des docks de Liverpool



La tour horloge à fuseaux de Victoria Tower

Il fallut franchir six de ces couloirs étroits avant d'atteindre le dock de "*Stanley*". Au fond de celui-ci, un pont-levant barrait en effet l'accès au dernier bassin et au canal. Mais dès le premier coup d'œil, nous sûmes que le tirant d'air de ce pont ne serait pas un obstacle à notre progression.

On ne distinguait pas encore d'écluse, mais on les ressentait intensément proches de nous à présent. Le bassin de "*Stanley*" avait la forme d'un rectangle étendu dans la longueur de l'Ouest à l'Est sur 200 mètres environ et dans sa largeur du Nord au Sud sur une centaine de mètres. Nous n'étions pas les seuls à l'occuper, il y avait déjà un bon nombre de bateaux de plaisance, hétéroclites pour la plupart. Il y avait notamment un vieux gréement, mais aussi quelques caboteurs et un ancien chalutier complètement transformé en vedette de pêche-promenade. Cette atmosphère n'avait rien pour nous déplaire, au contraire, nous étions plutôt impatients de rencontrer les propriétaires de ces navires aux formes étranges.

Le quai Sud du bassin était quasiment inoccupé et assez bas pour que nous puissions envisager en toute quiétude le démâtage de notre voilier.

Amarrés à ce quai, nous nous trouvions à quelques mètres d'une route assez fréquentée qui, d'après nos documents, devaient mener au centre de Liverpool, à quelques kilomètres de là plus au Sud. Il y avait aussi sur le quai une cabine téléphonique, Cécile s'en alla téléphoner à ses parents pour les informer, non sans une certaine fierté de notre arrivée à Liverpool. Depuis Ilfracombe, elle ne leur avait donné aucun signe de vie, et connaissant nos intentions, ils avaient légitimement de quoi s'inquiéter.

Pendant que Cécile téléphonait, nous eûmes la surprise, Manu et moi, d'apercevoir par le hublot deux policiers penchés au-dessus de notre bateau et en train de l'examiner avec soin. Au départ, nous eûmes un curieux sentiment, qu'avions-nous en effet à nous reprocher ? les larcins de Manu à Ferryside étaient-ils remontés jusque-là ?

Nos craintes furent parfaitement inutiles, car ces policiers avaient tout simplement mordu sur leur temps de travail pour venir voir par simple curiosité les voiliers amarrés dans ce bassin. Ayant remarqué notre pavillon français, ils furent étonnés du chemin parcouru à bord d'un bateau aussi petit et souhaitèrent savoir ce que nous faisions là, à Liverpool.

Nous leur relations brièvement notre périple, et en contrepartie, ils nous fournissaient une multitude de conseils pratiques. Ainsi, ils nous recommandaient de nous amarrer de l'autre côté du bassin car le coin était plutôt mal famé la nuit.

Une autre personne, qui avait remarqué notre conversation sur le quai, vint à notre rencontre et approuva les propos des policiers. Il s'agissait du propriétaire du vieux gréement. Il connaissait parfaitement les lieux, et tandis qu'il entama une description détaillée des canaux, les policiers nous saluèrent et repartirent à leurs activités conventionnelles.

Notre nouvel interlocuteur nous expliquait alors le fonctionnement des écluses. Très attentifs à ses propos, nous

apprenions que l'ouverture des écluses était manuelle et effectuée par les usagers du canal eux-mêmes. Il n'y avait pas de gardien aux écluses et aucun système motorisé ou hydraulique ne permettait de les franchir plus facilement. Cette technique conservait à la voie d'eau son aspect rustique. En revanche, nous allions devoir nous acquitter d'une taxe de passage dans le canal et acheter le matériel nécessaire au franchissement de toutes ces écluses. Nous n'avions aucune idée du temps nécessaire à cette traversée, mais nous espérions mettre moins de 3 semaines. Quant à l'argent, nous nous doutions bien que ce passage n'allait pas être gratuit et notre principal souci devint alors de trouver le moyen d'en gagner suffisamment pour payer ces taxes.

Aussi, plutôt que nous engager sur cet aspect financier, nous lui demandions s'il connaissait la profondeur exacte du canal. Depuis que nous avions décidé d'emprunter cette voie, nous avions craint que notre tirant d'eau soit trop important. Il nous répondit 4 pieds environ, c'était vraiment juste.

De toute façon, nous disions nous, nous allions être renseignés à ce sujet dès la première écluse. Soit la profondeur allait être supérieure à notre tirant d'eau et auquel cas, nous allions passer sans problème, soit notre quille allait toucher le fond en pénétrant dans la première écluse, et c'en était alors fini de notre projet de canal, avec toutes les conséquences et les incertitudes que cela générait.

Témoin de notre détermination et de notre impatience, notre sympathique voisin de dock nous invita à venir avec lui à la découverte des 4 premières écluses. Grimpant pour la première fois depuis bien longtemps dans une voiture, nous effectuâmes le tour du pâté de maison. Nous nous arrêtâmes dans une petite rue en pente. Avec l'accord du propriétaire des lieux, nous traversions alors le terrain d'un ferrailleur jusqu'à nous retrouver le long d'un grillage au-delà duquel se trouvait donc le canal. Nous étions en plein milieu de cette portion des 4 premières écluses, à peu près à hauteur de la troisième écluse. Notre première surprise fut de constater que le canal était une voie d'eau plutôt étroite, au look assez sympathique. Les écluses

se prolongeaient de chaque côté par de longues poutrelles qui servaient de bras de levier pour ouvrir les portes.

Nous étions étonnés de ne voir aucun navire, mais notre guide nous expliquait que toute cette partie du canal était depuis plusieurs années interdite à la navigation, ce qui était selon lui bien dommage. Nous allions devoir parcourir une bonne quinzaine de kilomètres avant de trouver les premiers navires du canal. Cette réalité était d'autant plus curieuse qu'il n'y avait pas selon nous de meilleure fin pour une voie d'eau que d'aboutir au bord de la mer dans une ville telle que Liverpool. Ce lien entre le canal et la mer n'apparaissait pas ici comme une évidence, et l'avenir de cette portion était plus qu'incertain.

Après avoir appris tout cela, nous commencions à nous demander si nous allions pouvoir nous-mêmes emprunter cette portion de canal interdite.

Sur le chemin du retour vers le bassin, notre ami nous rassura. Les navires qui désiraient emprunter cette portion étaient rares, mais lorsque cela arrivait, et qu'il n'y avait pas d'autre solution, comme c'était le cas pour nous, alors, l'organisme gestionnaire des canaux accordait des dérogations.

Informé de nos intentions par les éclusiers de l'écluse de "*Langton*", cet organisme avait certainement déjà pris les dispositions nécessaires et un agent allait sans doute venir à notre rencontre sans tarder.

Nous étions particulièrement impatients de commencer ce périple en eau douce et nous espérions pouvoir le commencer dès le lendemain matin.

. . .

Dans l'attente de cette visite, nous commencions à démonter notre gréement. Nous retirions d'abord toutes les voiles que nous rangions soigneusement dans les casiers intérieurs. Ensuite, afin de ne pas recevoir le mât sur la tête, nous commencions par ôter les 4 bas haubans sous les barres de flèches. Après quoi, tout en gardant l'étais tendu, nous

dévissions lentement le ridoir principal, avant de basculer prudemment le mât par l'arrière au-dessus du cockpit. Les derniers mètres de la descente furent particulièrement physiques. Le mât à l'horizontal, nous démontions tous les autres ridoirs afin de le transporter sur le quai pour fixer tout le haubanage. Nous le replacions ensuite sur le pont de manière équilibrée entre l'avant et l'arrière. Il dépassait de chaque côté de quelques dizaines de centimètres. Nous récupérions alors à proximité de là sur le quai un madrier que nous coupions en deux afin d'en faire un ber en croix pour le poser à l'arrière à bonne hauteur, tout en l'immobilisant. Ce travail ne nous prit pas moins d'une bonne heure, mais après quoi, notre bateau avait un nouveau look et se tenait prêt à affronter ces quelques 300 kilomètres de canaux jusqu'à Immingham.



Démontage du mât dans le dock de Collignton

. . .

A vrai dire, nous préférions quand même notre navire avec son mât. Dans cet état, l'"*Ar Melhin 2*" n'avait plus de voilier que le nom, et paraissait quelque peu infirme.

Mais après tout, çà n'était que provisoire, et nous imaginions déjà dans un avenir proche les croisières que nous allions faire dans les fjords islandais. Nous étions loin de nous imaginer que tout ce que nous avions vécu jusqu'ici ne représentait qu'une petite partie du chemin qui nous attendait réellement avant d'atteindre l'Islande.

En fait, même si notre voyage n'avait de sens que dans le long terme, nous raisonnions au jour le jour. Ainsi, sans le moindre sou, et tout en sachant que le canal était payant, nous continuions de croire en notre réussite, comme si cela était une évidence et que rien ne pouvait nous arrêter. La réalité nous forçait parfois à ouvrir les yeux, mais nous évacuions systématiquement nos craintes en nous rappelant un peu facilement que nous avions toujours réussi à nous sortir des situations les plus critiques. Nous étions persuadés que cela continuerait ainsi jusqu'à notre victoire.

. . .

En début d'après-midi, nous eûmes la visite du chef des éclusiers de "*Langton*". Très sympathique, il nous demandait si notre séjour se passait bien et nous informa qu'un agent de l'administration des canaux allait venir nous assister pour le franchissement des écluses. Nous espérions pouvoir commencer le lendemain, mais le Dimanche était aussi sacré ici qu'ailleurs et nous dûmes reporter cette échéance au Lundi matin à la première heure. Cette information fournie, notre éclusier nous souhaita un bon voyage et repartit vers son écluse.

Le bateau était prêt à partir, il n'y avait plus rien à faire, et plutôt que nous y ennuyer, nous décidâmes d'aller faire un tour au centre de Liverpool afin d'y trouver un éventuel moyen d'y trouver un peu d'argent. Manu, lui, préféra rester au bateau et profiter de ces instants de calme pour lire les bouquins qu'il

avait emmené avec lui.

Pas moins de trois quarts d'heure nous furent nécessaires pour rejoindre le cœur de la cité. Tout au long de la rue qui y menait, il y avait encore quelques entreprises en activité, mais la plupart des édifices étaient délabrés et abandonnés. Sur la gauche, une bande de loubards avait d'ailleurs trouver matière à s'amuser en brisant les dernières vitres encore intactes à l'aide de briques. Nous passions notre chemin sans nous attarder.

Nous traversions ensuite quelques grandes artères routières, et soudain, ce fut le choc, nous passions d'un univers de désolation à un quartier d'affaires de grand standing avec de superbes immeubles et une propreté irréprochable. La transition fut brutale. Nous pénétrâmes dans un Liverpool dont nous n'avions pas connaissance, celui des banques et des grandes compagnies maritimes.

Nous atteignions bientôt une vaste esplanade qui donnait sur la rivière "*Mersey*". De l'autre côté de cette place s'élevaient de remarquables bâtiments avec en premier lieu le "*Royal Liver Building*" qui portait à son sommet deux tours surmontées de statues d'oiseaux, les "*Liver Birds*" ; oiseaux légendaires ; qui auraient donné leur nom à la cité. Au-delà de tous ces splendides édifices, il y avait au Sud d'autres docks, d'apparence bien plus fréquentés que ceux du Nord.

Dans le centre, les boutiques étaient nombreuses, Cécile avait les yeux grands ouverts, elle retrouvait les plaisirs d'un shopping visuel. Notre situation rendait toutes ces choses inaccessibles, mais elle ne s'en plaignait pas, se contentant d'espérer qu'un jour, elle franchirait la porte de ces devantures attrayantes avec la capacité matérielle de satisfaire ses envies.

Les trottoirs grouillaient d'une population bavarde et agitée, et les rues étaient parcourues par d'innombrables bus et taxis noirs. Nous étions là tels des touristes parfaitement anonymes, mais sans argent. Nous fûmes rapidement obligés d'admettre que ce n'était ni l'endroit, ni le jour pour espérer trouver un moyen d'en gagner un peu.

Au terme d'une ballade intéressante, mais infructueuse, nous rebroussions alors chemin vers le dock de "*Stanley*". Au bateau, nous eûmes la surprise de trouver l'habitacle parfaitement rangé et le pont blanc comme neuf. Manu n'avait pas perdu son temps. Outre ce rangement, il avait également cuit quelques patates que nous dévorions avec un appétit vorace.

Il nous indiquait également que des pêcheurs étaient venus à sa rencontre, pour lui conseiller, comme l'avaient fait les policiers, de déplacer le voilier de l'autre côté du bassin afin de ne pas avoir la visite dans la nuit des loubards du coin. Ils lui avaient proposé de se mettre à couple de leur bateau, le "*Collynwood*", un petit caboteur.

La manœuvre effectuée, nous pûmes enfin nous relaxer sans aucun souci. Tandis que Cécile dormait un peu, que Manu continuait ses petits bricolages pour améliorer notre habitat, je rédigeais mon livre de bord, avec plusieurs jours de retard.

Mais à 19 h., l'obscurité commença déjà à assombrir notre habitacle et je dus mettre un terme à cette activité. Avec hâte avant qu'il ne fasse complètement nuit, nous faisions cuire avec le peu de gaz qu'il nous restait une nouvelle casserole de pommes de terre en guise de dîner.

La nuit fut vite très noire et la route qui longeait les docks complètement déserte, éclairée par quelques vieux candélabres qui ne diffusaient plus qu'une faible lumière tamisée. L'ambiance des lieux n'avait rien à envier à celle des polars les plus noirs. Mais malgré tout, cette soirée fut très calme, et la fatigue s'empara de nous avec une déconcertante facilité.

. . .

Aux premières lueurs du jour, ce fut un véritable vacarme qui nous extirpa de notre profond sommeil. Pour un Dimanche matin, ce quartier industriel se montrait plutôt bruyant, c'était assez anormal pour susciter ma curiosité.

Je quittais alors la chaleur de mon duvet pour enfiler mon jean sale et malodorant et aller découvrir dehors ce qui pouvait bien être à l'origine de ces bruits.

Sur le quai où nous nous étions amarrés le plus clair du temps la veille, une multitude de camionnettes étaient garées et l'agitation provenait du grand entrepôt d'en face, de l'autre côté de la rue. Jusqu'alors, nous n'avions pas fait attention à cet édifice qui ressemblait à tous les autres. Au sommet de sa façade, on pouvait lire une vieille inscription "*Tobacco*". Ce bâtiment avait donc sans doute servi aux manufactures de tabacs qui recevaient par la voie maritime leur matière première en provenance d'Amérique du sud ou d'ailleurs.



Marché dans les vieux entrepôts de Tobacco Warehouse

Mais cet entrepôt nous avait paru jusqu'alors abandonné comme les autres, et cette activité n'avait donc pour moi toujours pas d'explication. Trop intrigué, je décidais d'en avoir le cœur net et je me rendais alors à l'entrée de ce bâtiment.

A ma grande surprise, l'entrée était libre, et même souhaitée, puisqu'il s'agissait d'un marché. Les marchands avaient eu la géniale idée de convertir le rez de chaussée de cet entrepôt abandonné ainsi que ses allées extérieures en grand marché populaire, ce qui redonnait à l'endroit une vie nouvelle et animée, chaque semaine pendant quelques heures. Coincée entre deux façades d'une vingtaine de mètres de hauteur chacune, l'allée centrale résonnait des cris des marchands qui se disputaient ardemment les clients nombreux ce matin-là.

Il régnait un peu de magie dans cet endroit. Je foulais les pavés librement, admirant toutes ces bonnes choses que ces marchands exposaient fièrement sur leur étalage. Je m'en léchais les babines, mais je n'avais pas le moindre sou pour acheter quoi que ce soit. C'était rageant.

Mais la simple visite de cet univers valait le détour et je m'empressais de revenir au bateau pour convier mes compagnons à venir le découvrir à leur tour. Ils n'en revenaient pas eux aussi. Avec quelques pences qui lui restaient dans le fond de ses poches, Cécile réussissait à acheter une petite boule de pain. Quant à Manu, il nous confia l'intérêt tout particulier que nous avions à attendre la fin du marché pour récupérer tous les invendus un peu abîmés. Il y avait certainement de quoi selon lui refaire nos cargaisons de vivres et de produits frais.

Et en effet, vers 13 h., lorsque nous revînmes dans les allées de ce marché, les marchands commençaient à démonter leurs étalages et une multitude de produits traînaient déjà par terre. Il y avait des fruits et des légumes, mais aussi du pain et d'autres choses parfaitement comestibles.

Pour nous, qui n'avions plus à bord que des conserves pour la plupart avariées et des patates, ce gaspillage fut une véritable aubaine. La tentation de ces produits fut si forte que Manu n'hésita pas un instant et grimpa devant tout le monde

dans la grande poubelle où les marchands avaient déjà jeté des kilos de fruits et de légumes. Tandis que je cherchais avec hâte quelques cagettes pour faire nos courses, Manu sélectionnait dans la poubelle les fruits les moins abîmés, et il ressortait avec des bananes intactes, des pommes sans le moindre choc, des pamplemousses, des concombres, des tomates en parfait état, et une multitude d'oignons. La frénésie de cette abondance ne tardait pas à s'emparer de nous corps et âme, je plongeais à mon tour dans la poubelle et nous remplissions sans lassitude nos cagettes de tous ces fruits et légumes, un véritable trésor culinaire. C'était pour nous l'assurance de produits frais pendant plusieurs jours, voire plusieurs semaines.

Nous effectuâmes plusieurs voyages au bateau et Cécile n'en croyait pas ses yeux. A chaque voyage, la cargaison de fruits grossissait, ce fut l'euphorie dans notre trio. Cécile nous ordonnait même à chaque fois d'y retourner pour en ramener davantage encore.

Notre motivation était tellement forte que nous en oubliâmes les regards moqueurs qui s'abattaient sur nous. Personne ne nous connaissait à Liverpool, et notre attitude ne pouvait donc guère porter préjudice à notre image. Et puis, à quoi bon nous morfondre sur de telles considérations alors que nos grimaces ne cessaient de s'amplifier chaque fois que nous devions avaler une pomme de terre.

Pour acquérir tous ces produits frais indispensables à notre bonne santé, il nous aurait fallu dépenser beaucoup d'argent que nous n'avions pas. Cette récolte, bien que choquante aux yeux de certains, fut une aubaine exceptionnelle, et nous aurions été bien stupides de ne pas la saisir pour un prétexte aussi futile que notre image de marque.

Soudain, un marchand, qui nous avait vu faire, vint spontanément à notre rencontre. Sans doute par pitié, il avait pensé à nous fournir un job pour nous donner quelques livres. Il s'agissait d'un marchand de poissons, et il nous proposa de l'aider à démonter son stand et à transporter tout son matériel jusqu'à son camion. Nous acceptâmes sa proposition, mais à la

réflexion, force fut pour nous d'admettre qu'en fait, ce marchand nous avait pris pour de véritables clochards.

Cette étiquette ne me plaisait tout de même guère peu. J'essayais alors de lui relater notre périple, mais il ne m'écoutait même pas, persuadé sans doute que nous couchions dehors et que tout ce que nous pouvions lui dire n'avait aucun sens. Désespéré par tant d'incrédulité, je lui montrais alors du doigt notre voilier, de l'autre côté du bassin de "*Stanley*", mais cette fois, il se mit à hurler de rire, comme si je lui racontais un monstrueux baratin.

Manu me saisit alors le bras et m'arracha à cette vaine tentative d'explication. Le marchand s'en alla avec son camion, nous laissant au préalable 3 livres avec le sentiment d'avoir fait une bonne action pour des jeunes déshérités. De retour au bateau, avec un nouveau chargement de fruits, cette anecdote nous fit bien rigoler.

L'intensité de ces moments avait été si forte que je m'empressais la raconter dans mon livre de bord avant que le temps n'efface l'essentiel.

Plus nous progressions, et plus je ressentais cet impérieux besoin de tout inscrire, comme si je ne voulais pour rien au monde oublier un seul des instants de ce voyage. Aucune minute de ce vécu n'était semblable à ma vie du passé, cette aventure était unique et riche d'enseignements sur la vie. Au départ, je m'étais contenté d'écrire le déroulement de notre voyage dans ses grandes étapes, d'une manière succincte et rationnelle, mais à présent, les colonnes journalières devenaient étroites et je mordais de plus en plus sur le lendemain.

Je rédigeais ces annotations sur un vieil agenda, ce qui me permettait également de suivre le fil du temps, de savoir quel jour nous étions, depuis combien de temps nous avions quitté le port du Belon, et à qui nous aurions dû souhaiter la fête si nous étions restés en France. Ce Dimanche, par exemple, c'était la "*Saint Jérôme*", la fête de mon frère, une occasion de penser à lui, de me demander s'il allait bien, et s'il ne nous maudissait pas trop lui aussi d'être partis ainsi. Des questions sans réponse

mais bienvenues pour me rappeler cette vie antérieure et la comparer sereinement à ce que nous étions en train de vivre.

. . .

Nourrie par ce défilé de réflexions dans nos têtes, l'après-midi fut extrêmement courte. Nous nous offrîmes un copieux dîner de fruits et de légumes frais avant de nous engager dans des discutions de société plusieurs heures durant.

Nous avions en nous cette fougue de la jeunesse et il nous arrivait aussi de vouloir parfois refaire le Monde à notre façon pour mieux nous y sentir.

Mais une fois encore, sans expliquer pourquoi, la fatigue eut raison de notre entrain en la matière et nous écrasait rapidement sous la lourdeur de nos paupières.

. . .

Dès l'aube, nous nous tenions prêts à recevoir l'agent des canaux, nous étions impatients de commencer ce voyage à travers les entrailles de l'Angleterre.

Nous ne disposions toujours pas d'argent, ou de si peu, mais nous espérions pouvoir trouver un arrangement avec l'administration afin que celle-ci nous accorde un délai de paiement ou qu'elle ne nous réclame cet argent qu'à notre sortie du canal. Nous attendions donc cet agent sans réelle crainte.

Mais lorsque celui-ci arriva, il nous annonça qu'il n'était pas le guide qui nous ouvrirait le passage, mais un simple représentant administratif venu nous informer que le coût de notre passage était de 44 livres !

Nous en eûmes le souffle coupé. Comment allions nous trouver une somme pareille alors que même en cherchant bien, nous ne disposions pas plus à bord que des 3 malheureuses livres que nous avait donné la veille notre incrédule marchand de poissons. Et ce personnage ne semblait pas vraiment ouvert à la négociation. Il décrivit froidement la facture : 33 livres de

taxes pour un séjour d'un mois et 11 livres pour les trois clefs nécessaires au franchissement des écluses. Il nous demanda ensuite si nous acceptions ces conditions.

Nous eûmes alors un moment d'hésitation. Si nous répondions que nous n'avions pas d'argent, il risquait fort d'annuler la venue du guide et auquel cas, nous n'allions pas pouvoir entamer notre périple à travers les canaux. Sans savoir comment nous allions faire, je lui confirmais donc notre accord.

Il inscrivit notre réponse sur un morceau de papier et nous indiquait avant de partir que le guide n'arriverait que le lendemain matin aux premières heures du jour. Nous allions donc devoir attendre encore une journée. Avec une ultime lueur d'espoir, nous nous mettions alors à croire que ce délai allait nous permettre de trouver cette somme.

A peine cet agent nous avait-il quitté que nous partions Manu et moi à la rencontre du chef des éclusiers. Celui-ci nous avait paru très sympathique et nous pensions qu'il pouvait peut-être nous aider à trouver une solution. Mais à l'entrée du complexe qui devait nous mener à l'écluse de "*Langton*", nous fûmes stoppés dans notre élan par un gardien borné qui ne voulut rien savoir et qui refusa de nous laisser passer.

Nous revenions donc bredouilles au bateau, tournant en rond sur le quai pour essayer de trouver une solution miracle.

Mais les heures passèrent et aucune idée ne nous parvint aux esprits. Nous nous creusions tellement les méninges que nos cerveaux finissaient par s'oxyder. Nous tentions de faire autre chose dans l'espoir que cela nous amène vers un moyen de résoudre ce souci, mais rien n'y fit, la problématique resta entière jusqu'au soir.

. . .

Finalement, nous n'eûmes rien d'autre à faire que de nous abandonner à notre optimisme, laissant à notre bonne étoile le soin de faire en sorte que l'avenir nous soit favorable et que ce problème s'éclipse comme tous les autres jusqu'à présent.

C’était une bien facile manière d’esquiver l’obstacle, mais celui-ci n’était pas pour autant franchi, il n’était que repoussé. Nous n’avions guère que ce moyen pour que la nuit ne soit pas un cauchemar de tracasseries.

Fatigué et sans électricité à bord, l’obscurité fut le détonateur d’une nouvelle nuit de sommeil, quelque peu troublée par ces multiples inquiétudes sur notre avenir. Seule la perspective d’un voyage inédit conservait un peu de lumière dans nos rêves.

Trip to Iceland

De Liverpool à Immingham

Mardi 2 Octobre : Liverpool > Maghull : 19 kms

Le gardien de l'écluse n'eut pas une minute de retard.

A 8 h. précises, il frappait sur notre pont pour nous réveiller. Je sortais aussitôt de l'habitacle pour ne pas le faire attendre et bien démarrer avec lui cette journée qui s'annonçait chargée.

Il se présenta : "*My name is Robert*". Il avait l'air très sympathique et il commença par nous expliquer comment nous allions procéder pour entamer l'ascension des quatre premières écluses qui devaient nous conduire jusqu'au fameux canal de "*Leeds & Liverpool*". Notre personnage portait un bleu de travail et apparemment, nous n'avions pas beaucoup de temps à perdre si nous voulions bien avancer dans le canal pour notre première journée et tout comprendre de son fonctionnement.

A ma grande et heureuse surprise, il ne me réclamait pas d'argent et se contenta de me demander d'aller positionner le bateau devant la première écluse. Il fallait pour ce faire passer sous le pont levant qui ne l'était plus, franchir un autre bassin, complètement désert et enfin s'engager dans un petit tunnel étroit d'une dizaine de mètres de longueur.

Ainsi, tandis que notre guide s'en allait à pieds vers cette première écluse, je m'empressais de réveiller mes compagnons de bord qui, les yeux encore enfarinés, m'aidèrent à effectuer cette première manœuvre. Cela faisait trois jours que l'impatience nous démangeait de franchir ce pont levant et de laisser derrière nous l'univers glauque des docks de Liverpool.

En traversant lentement ce bassin abandonné, vers le petit tunnel et la première écluse, il régnait à bord l'ambiance des grands jours, nous sentions bien qu'une autre aventure était en train de commencer. Ce moment, nous l'attendions depuis l'instant où Gudrun, capitaine du "*Raphides*", nous dévoila à Ilfracombe l'existence de ce canal.



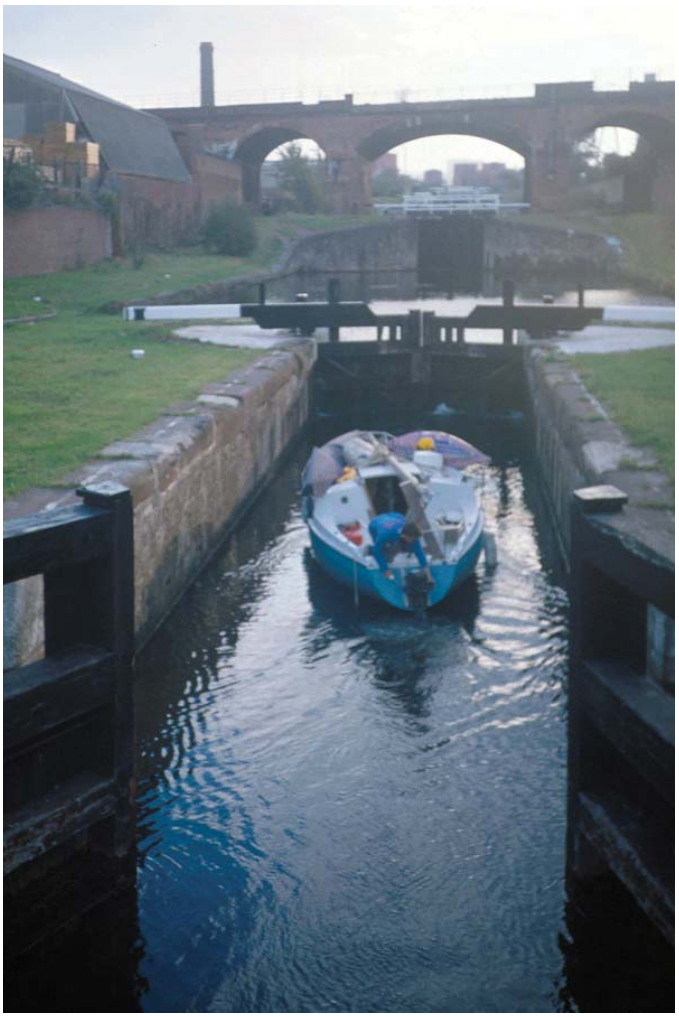
Traversée du dock de Stanley vers les premières écluses

Lorsque nous eûmes franchi le petit tunnel, Robert avait déjà ouvert les portes de la première écluse et nous n'eûmes donc même pas à marquer un temps d'arrêt, laissant doucement filer notre bateau sur son élan. Il s'engouffra tout en douceur dans la chambre de l'écluse.

Exceptée l'énorme écluse par laquelle nous étions entrés dans les docks de Liverpool, nous ne possédions aucune expérience de ce genre de manœuvre et tels les novices que nous étions, nous ne savions pas vraiment comment immobiliser notre bateau dans la chambre lors de l'éclusage.

Robert vint alors tout nous expliquer du fonctionnement de ce canal et de ses écluses. Tout d'abord, toutes les écluses

étaient manuelles, excepté après Leeds, mais nous n'y étions pas encore. Ensuite, il nous rappelait qu'il ne nous accompagnerait que sur une ou deux journées, pas davantage. Autrement dit, nous allions devoir apprendre rapidement à nous débrouiller tout seuls. Enfin, les outils qu'il utilisait pour faire fonctionner les engrenages et les trappes d'éclusage allaient nous être fournis ultérieurement.



L'entrée dans la première écluse

Nous observions chaque détail, et ce qui retint alors le plus notre attention fut la faible hauteur de la porte supérieure. Robert ne connaissait pas notre tirant d'eau et pensait que si nous nous apprêtions à entrer dans le canal, nous avions pris nos mesures au préalable. C'était le cas, mais en théorie, nous avions sept centimètres de trop par rapport à ce qui était indiqué sur le guide.

Il fallait impérativement que cette porte mesure au moins 1 m 20 de profondeur pour que notre bateau puisse passer. Si jamais par malheur la quille touchait, nous pouvions aussitôt rebrousser chemin et considérer que tout le chemin fait depuis Ilfracombe jusqu'à Liverpool n'avait servi à rien. L'appréhension était à son comble, nous étions transis de peur, comme des étudiants justes avant l'énoncé des résultats aux examens.

L'épaisse porte supérieure de cette première écluse reposait sur un mur de pierres. La distance entre la marque du niveau d'eau maximum et le sommet de ce mur nous paraissait si petite que nous commencions franchement à prendre peur. Manu plongea dans l'habitacle pour saisir notre guide et relire une dernière fois les caractéristiques de ce canal. Nous les connaissions tous les trois par cœur, mais nous voulions absolument nous prouver que nous n'avions vraiment que sept centimètres de trop.

Après avoir refermé les sas des deux portes inférieures, Robert ouvrit ceux des portes supérieures, et la chambre commença alors aussitôt à se remplir, élevant lentement notre bateau. Jusqu'à la moitié de la chambre, le remplissage fut régulier mais après quoi, sous la pression de l'eau et du fait du manque d'entretien, les portes inférieures laissèrent échapper le contenu de la chambre par d'innombrables fissures, ce qui rendit presque impossible de mettre l'eau dans la chambre au niveau exact de la partie supérieure intermédiaire. Et pourtant, nous devions absolument y parvenir car sans quoi, la pression allait demeurer trop forte pour que nous puissions ouvrir les portes et sortir de cette première écluse.

Pour Robert, qui connaissait bien son métier d'éclusier, le seul moyen de réussir était d'ouvrir les vannes au maximum afin de remplir la chambre le plus rapidement possible, plus vite en tout cas que les fuites ne pouvaient évacuer l'eau de l'autre côté de l'écluse. Là aussi, en cas d'échec, nous pouvions tout à fait mettre une croix sur le canal.

Mais il y eut plus de peur que de mal car non seulement, Robert parvint à force d'acharnement à ouvrir les portes mais en plus, à notre grand soulagement, les yeux fermés et les fesses serrées, le bateau s'extirpa de l'écluse sans toucher le fond, sa quille franchit le mur de pierres sans même l'effleurer.

Nous ne voulions même pas savoir combien de centimètres il y avait sous notre bulbe, sans doute moins encore que notre optimisme nous le laissait penser. Le principal pour nous, c'était d'être passé, mais il restait encore trois autres écluses à franchir en moins de 300 mètres avant de pouvoir réellement crier victoire et s'estimer enfin dans le canal.

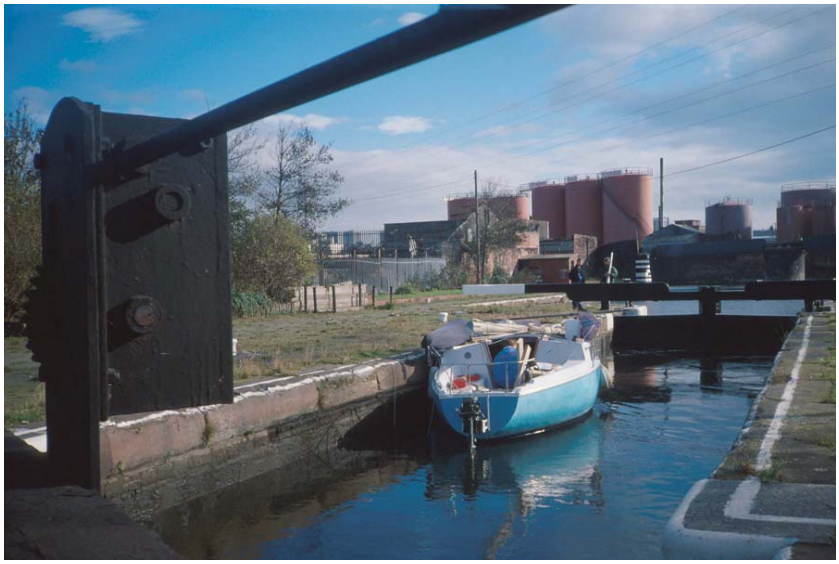
Le passage de la seconde fut une simple formalité, nous passions ensuite sous un pont de chemin de fer avant d'atteindre la troisième. Entre chaque écluse, il y avait une petite partie intermédiaire de quelques dizaines de mètres.

Bientôt, il n'y eut plus qu'une seule écluse à passer, et comme les trois précédentes, la peur qu'une légère différence de profondeur puisse nous empêcher de passer nous glaçait le sang.

A chaque éclusage, le bateau s'élevait un peu plus au-dessus de Liverpool et nous savourions alors pour la première fois cet étrange sentiment de bénéficier à bord de notre bateau d'une vue panoramique. Et nous y prenions d'autant plus de plaisir que le ciel était au beau fixe à la différence des jours précédents, ce qui donnait un petit air de vacances.

Cet apprentissage de tous ces nouveaux gestes fut très agréable. Cela allait bientôt devenir notre quotidien, sans doute pour un certain temps. Avec une étonnante passion pour ces vieilles mécaniques, Robert nous expliquait plusieurs fois les mêmes manœuvres comme s'il redoutait que ces écluses ne fassent les frais de notre inexpérience.

Pour la dernière écluse, il nous demandait d'ailleurs de procéder par nous-mêmes pour s'assurer que nous avions tout compris. Nous y parvenions avec brio, satisfaisant ainsi notre maître en la matière.



Le passage de la dernière des quatre premières écluses

. . .

A dix heures précises, ce Mardi 2 Octobre 1990, l'"*Ar Melhin 2*" était amarré au quai, ou plutôt à la rive, en amont de la dernière de ces quatre écluses, à plus de 13 mètres au-dessus du dock de Stanley. Nous nous trouvions enfin dans le canal de "*Leeds & Liverpool*" et notre quille ne touchait toujours pas le fond, pour notre plus grand soulagement.

Le temps que Robert se soit assuré que tout soit remis en place, et voilà que nous repartions tous les quatre vers un horizon plutôt inattendu encore quelques semaines seulement auparavant. Cette forme de croisière constituait pour nous une expérience complètement inédite, et à vrai dire, nous étions plutôt émus de nous savoir au début d'une nouvelle aventure.

Quant à la satisfaction de sentir enfin notre voilier entre ces deux rives, après l'avoir espéré chaque instant depuis Ilfracombe, nous en étions comblés. Nous avions tellement lu et relu le petit guide que nous avait remis Gudrun que notre plaisir d'y être parvenus eut une saveur particulière.

Robert avait pris place à notre bord et nous informa que son aide allait se poursuivre jusqu'à la fin de cette zone interdite à la navigation. Il n'y avait en effet aucun bateau sur cette première portion, et en fait, nous trouvions cela plutôt curieux. Comment les navires maritimes, tels que le nôtre, pouvaient emprunter le canal si la partie du canal qui joignait les deux éléments était fermée ? Cela ne faisait pas encore une heure que nous étions dans le canal que nous fîmes déjà part à Robert de notre déception que cette voie navigable soit ainsi privée de ce formidable lien à l'Océan. Robert approuva notre opinion et ne manquait pas à son tour de nous exprimer son souhait que le Ministère britannique de tutelle, gestionnaire du canal, restaure un jour cette partie du canal et permette ainsi un lien entre le monde de la navigation fluviale et celui de la navigation maritime.

. . .

Curieusement, notre moteur tournait comme une horloge. On avait même envie de monter un peu en régime. Mais Robert nous le déconseilla vivement, et il ne crut pas si bien dire.

Soudain, la quille heurta un obstacle dur et nous fûmes tous déséquilibrés. Le bateau était complètement arrêté. Sur le coup, nous crûmes qu'il s'agissait du fond et la crainte d'être obligés de faire demi-tour nous gagnait aussitôt. Robert nous rassura, il s'empressa, presqu'avec le ton d'un coupable, de nous informer que le canal était encombré de détritus que des gens peu scrupuleux avaient jeté dans le canal.

En se référant à l'intensité du choc, il pensait qu'il s'agissait là d'une vieille carcasse de voiture ou de tout autre objet assez lourd pour arrêter notre voilier de cette manière

malgré son inertie. Il ajoutait qu'à son grand désarroi, Liverpool était une cité bien malade, où la misère sévissait sans relâche. Le canal constituait dans cet univers mal famé un véritable dépotoir où finissaient tous les véhicules volés ou encore les chariots de supermarché et les restes de machines à laver. Cela justifiait en partie l'interdiction de naviguer sur cette portion du canal, en plein dans les faubourgs de Liverpool.



Traversée des banlieues de Liverpool par le canal

Doucement, nous fîmes marche arrière avant de repartir dans la bonne direction, adoptant cette fois une trajectoire plus à droite. La quille ne toucha rien, mais nous redoublions maintenant de prudence, craignant qu'un autre choc de cette nature ou encore qu'un objet aux angles aigus ne vienne abîmer notre coque ou pire. Robert nous indiquait que le danger allait être réel pendant une dizaine de kilomètres, nous invitant ainsi à la plus grande vigilance.

Avant de nous y trouver, nous avions imaginé le canal comme une voie d'eau bordée de végétation, rêvant à l'idée d'entendre les moineaux depuis notre cockpit. Pour l'instant, ça

n'était pas vraiment le cas, le lieu avait l'odeur des égouts et le paysage ne nous offrait que de vieilles usines en briques rouges aux cheminées desquelles s'évacuait une lourde fumée noire. Tout était vieux et malgré l'activité apparente, on sentait à pleins poumons le déclin de cette industrie aux heures glorieuses désormais lointaines. Là encore, nous nous voulions rénovateurs, s'étonnant auprès de Robert que tout cela ne soit pas déjà détruit pour céder la place à un profond lifting et redonner un peu d'humanité à ce lieu. Le canal qui s'enfuyait vers des destinations inconnues représentait une formidable inspiration pour redonner assez d'espoir et d'imagination aux habitants de ces quartiers afin qu'ils puissent eux-mêmes reconstruire leur univers sur des bases saines et résolument tournées vers l'avenir. On pouvait en effet imaginer toutes sortes d'aménagements, un immense port de plaisance dans les vieux docks de Liverpool par exemple, et une continuité de ces aménagements par le canal alors entouré par des quartiers d'affaires modernes ou des lotissements résidentiels.

Mais nous n'étions pas là pour nous proclamer avant-gardistes, et nous faisions même preuve d'une bien grande prétention que de porter ainsi un jugement sur cette situation, nous qui ne possédions pas le moindre penny, et dont l'avenir ne se composait que d'incertitudes et d'optimismes exagérés. Nous n'avions en fait que le droit moral de rêver et d'espérer un avenir meilleur pour ce canal.

Les yeux ouverts en grand, nous poursuivions lentement notre progression, guidés par les rives du canal, comme deux courbes parallèles et sans fin. Le fond du canal avait la forme d'une cuvette, et nous prenions donc garde à rester bien au milieu de la voie. La navigation des marins d'eau douce n'avait en fait rien d'une sinécure, la moindre inattention, et nous nous retrouvions échoués contre l'une des rives.

Sur la gauche du canal, il y avait un chemin de halage parcouru par quelques rares passants. Robert ne semblait pas désireux de s'arrêter dans ces quartiers. La seule halte qu'il décida fut pour nous permettre de manger un morceau.

. . .

Cela faisait maintenant deux heures que nous avions quitté les quatre premières écluses du canal, et nous étions toujours dans cette banlieue qui n'en finissait pas de s'étendre.

Nous avions déjà passé plus d'une vingtaine de ponts. A chacun d'entre d'eux, nous avions remarqué que notre quille frôlait le fond, sans doute les fondations de l'ouvrage. Nous redoublions donc d'attention dès qu'un pont était en vue.

Il n'y avait en revanche toujours pas d'écluse et la première, d'après notre guide se trouvait encore à plusieurs dizaines de kilomètres. Autrement dit, nous nous trouvions encore au même niveau qu'après les quatre premières écluses alors que nous avions déjà parcouru une bonne distance.

Bientôt, les usines se firent plus petites et les espaces de verdure de plus en plus grands. La surface du canal commençait quant à elle à se recouvrir de véritables champs de nénuphars qui ne laissaient qu'un passage juste assez large pour nous permettre de passer. Nous craignions que l'hélice ne s'emmêle dans cette végétation anarchique mais il n'en fut rien. Quelques barges amarrées sur les côtés du canal laissaient supposer que celui-ci bénéficiait tout de même dans cette portion d'un minimum d'entretien, sans lequel il nous aurait été impossible de passer à travers cette verdure aquatique.

A l'approche d'Aintree, la première ville après Liverpool, le moteur se mit à tousser puis à caler sans que nous ne puissions l'en empêcher. Il ne s'agissait pas d'un problème mécanique, mais tout simplement d'une panne d'essence, notre nourrice ne contenait plus une seule goutte de carburant.

Cécile avait trois pounds dans ses poches, de quoi se procurer un peu plus de 5 litres. Robert s'en allait alors avec Cécile jusqu'à la station-service la plus proche.

Pendant ce temps, je discutais avec Manu, tout en savourant, assis dans l'herbe, ce doux moment de tranquillité sous un soleil généreux. La nature avait retrouvé ses droits en ce lieu, et sur l'autre rive, il y avait même un champ de courses

équestres, une chose que notre voilier n'avait sans doute encore jamais côtoyé la quille dans l'eau.

Mais tout ce contexte agréable ne cachait pas cependant la réalité de notre situation. Nous avions près de 300 kilomètres à parcourir dans ce canal et notre seule richesse allait disparaître dans 5 litres d'essence, à peine de quoi parcourir une vingtaine de kilomètres. Nous avions vraiment de quoi nous poser des questions sur notre proche avenir.



Sortie progressive des faubourgs de Liverpool

Il allait bien falloir aussi nous nourrir, et quant aux autorités gestionnaires du canal, il était peu probable que l'on nous laisse continuer notre chemin sans avoir payé la taxe de séjour ainsi que les trois clefs nécessaires au passage des écluses. Il y en avait pour plus de 40 livres et nous venions de dépenser les 3 livres qui nous restaient pour seul pécule. Malgré la clémence des cieux, les heures à venir paraissaient un peu complexes. Dans le meilleur des cas, nous risquions d'être expulsés du canal, et dans le pire, de se faire confisquer le voilier jusqu'à ce que nous soyons en mesure de payer nos

dettes. Rien de bon pour la bonne marche de nos projets. Nous n'avions plus qu'à espérer un arrangement à l'amiable.

Manu, d'un geste amical, me tapait alors sur l'épaule en me rappelant que nous nous étions toujours sortis jusqu'à présent des galères dans lesquelles nous avions réussi à nous fourrer. Il se voulait rassurant et poursuivit en me conseillant de penser à autre chose et de laisser le sort nous sortir de ce pétrin, comme à la coutume.

Il n'eut pas tort, nous enchaînions alors sur des problèmes d'ordre technique, la faible profondeur près des rives, et la hauteur d'eau approximative au milieu du canal, les précautions à prendre au passage des ponts, etc ..., jusqu'à ce que Manu me demande ce que signifiait le mot “halage”.

Surpris par sa question, je lui répondais que, selon moi, le halage était une technique employée par le passé et qui consistait à tirer des navires sur les fleuves ou sur les canaux depuis la rive. On employait des chevaux ou des bœufs pour remorquer les péniches, alors dépourvues de force de propulsion.

Ayant ainsi répondu à sa question pour le moins étonnante, je lui demandais à mon tour ce qui l'avait motivé à me demander un tel renseignement.

Sans me répondre, il se leva énergiquement, et sauta à bord du bateau pour saisir deux longs bouts dans l'un des coffres du cockpit et les attacher respectivement, l'un sur le chaumard à l'avant, et l'autre à la cadène de la béquille du côté bâbord. Je compris alors vite où il voulait en venir, il m'envoyait les extrémités de chaque bout, puis me rejoignit sur la rive. Là, à l'aide de la dame de nage, il écarta le bateau et dès que celui-ci fut libéré, nous commencions tous les deux à le remorquer. Amarré de la sorte, nous pouvions donc nous même haler notre voilier et même contrôler approximativement sa trajectoire grâce à la position des points d'attache. Et quant aux efforts à fournir pour le déplacer à vitesse d'homme, ceux-ci n'avaient rien d'extraordinaire.

Manu venait donc de me prouver que le halage était possible dans notre cas, ce qui nous dispensait d'avoir à acheter du carburant. Et comme il me l'avait dit quelques minutes plus tôt, le sort venait en effet de résoudre l'un de nos problèmes les plus épineux.

Lorsque Cécile revint avec Robert et un bidon d'essence aux trois quarts rempli, elle fut intriguée par le déplacement du bateau. Nous lui en expliquions la raison, mais sans preuve, elle se montra dubitative, et resta perplexe quant à l'efficacité de cette technique ancestrale. Nous n'avions pas le temps de lui faire une démonstration, et nous ne tenions pas non plus à ce que Robert assiste au halage de notre bateau, preuve irréfutable de notre grande pauvreté. Nous repartions donc aussitôt, espérant que notre guide nous abandonne à nous-mêmes sans tarder afin que nous puissions recourir le plus rapidement possible à notre technique expérimentale.

. . .

Avec ces quelques litres d'essence, nous pouvions sans problème atteindre la ville suivante de Maghull, où Robert nous avait déjà indiqué que nous passerions la nuit. Il y avait 4 ou 5 kilomètres tout au plus à parcourir pour y parvenir.

Le moteur tournait toujours à merveilles, c'était étonnant. Nous savourions tranquillement les plaisirs de cette navigation paisible quand soudain, dans un virage un peu serré, la quille toucha un objet, suivie par le safran qui le heurta un peu plus violemment et enfin l'hélice du moteur qui elle, se bloqua instantanément, arrêtant brutalement le moteur et stoppant instantanément notre marche. Nous venions de rencontrer une épave de voiture et l'arrière du bateau s'était malencontreusement déporté dans le virage, ce qui projeta l'hélice de notre moteur sur cette carcasse métallique.

La quiétude de l'instant précédent fut brisée et remplacée aussitôt par la crainte de dégâts importants. Une première expertise, nous permit de constater que ni le safran, ni la coque,

ne semblaient avoir souffert du choc. En revanche, la clavette de l'hélice n'avait pas résisté, nous n'en disposions pas de rechange et il n'était même pas pensable que nous puissions nous procurer immédiatement le même modèle alors que notre moteur avait plus de 20 ans et que le premier concessionnaire Johnson se trouvait sans doute très loin de cet endroit.

Robert paraissait désolé de ce qui venait d'arriver mais il n'y pouvait rien. Cette fois néanmoins, nous n'avions plus le choix, il fallait bien haler notre bateau si nous voulions atteindre Maghull avant la nuit.

Ainsi, non sans une certaine difficulté pour extirper notre voilier de cette carcasse, nous repartions, Cécile à la barre, Manu et moi dans le rôle des chevaux tracteurs. Pour Robert, ce spectacle était totalement inédit, de ses vingt ans de carrière, il n'avait encore jamais vu des plaisanciers recourir à cette technique qu'il pensait reléguée dans les manuels d'histoire. Quant à Cécile, elle fut bien obligée d'admettre que ce système, outre l'économie qu'il nous apportait, se montrait très efficace.



Le halage « humain » du bateau sur le canal

Nous prenions un certain plaisir Manu et moi, à sentir le bateau nous suivre dans notre course presque sans effort de notre part. En fait, nous n'avions qu'à entretenir son inertie, et cela était tellement aisé que nous discutions entre nous, comme des randonneurs s'extasiant devant le paysage.

Les senteurs de la nature avaient envahi nos narines, et notre effort n'en fut que plus sain. Liverpool était désormais loin derrière nous, comme un souvenir de plus.

Les ponts continuaient à se succéder mais les écarts qui les séparaient ne cessaient d'augmenter. Sur la rive droite, de petits jardins admirablement entretenus, surplombaient le canal tandis que de l'autre côté, là où se trouvait le chemin de halage, on pouvait voir des champs à perte de vue. Le canal les dominait de trois ou quatre mètres, ce qui nous procurait un formidable point de vue tout en continuant notre progression.

Nous étions étonnés aussi par le nombre impressionnant de canards, de cygnes et d'oies qui avaient adopté le canal pour territoire. Toute cette faune plus ou moins volatile s'égosillait bruyamment en nous voyant approcher, comme si l'on tenait à nous reprocher le dérangement occasionné par notre passage. Non content que leur quiétude soit ainsi troublée, certains de ces criards à plumes firent même preuve d'une très mauvaise volonté pour s'écarter de notre chemin et nous laisser passer.

Manu regardait tous ces corps bien dodus avec un air alléché. Il se mit même à me demander si je n'étais pas lassé par notre nourriture exclusivement végétale. Ou encore, si le fait de retourner brièvement à l'état de prédateur constituait un crime. Il avait dans les yeux la vision d'une oie rôtie à la broche. Les douleurs de son estomac ne firent qu'enjoliver cette douce vision.

D’ores et déjà, il avait le projet d'attendre la nuit et de sévir dans l'obscurité afin que nous puissions nous offrir un véritable extra à notre ordinaire. Et ma foi, je n'avais pas vraiment de raison, ni même l'envie de l'en empêcher.

. . .

Au détour d'un méandre, le canal s'élargissait, nous traversions une aire de manœuvre où les bateaux pouvaient faire demi-tour. La largeur habituelle du canal ne permettait pas en effet aux navires de plus de dix mètres de tourner sur eux-mêmes.

Ce fut là le début de la partie autorisée du canal de "*Leeds & Liverpool*", quelques 10 kilomètres après les faubourgs de Liverpool. Moins d'un kilomètre plus loin, nous aperçûmes d'ailleurs le premier "*narrow-boat*". Ceux qui nous avait décrit ces navires, depuis Gudrun à Ilfracombe jusqu'aux éclusiers de Langton, n'avaient rien exagéré. Ce premier représentant avait effectivement des formes très curieuses, un mélange de traditions et d'originalité, le tout dans un navire long et étroit de forme rectangulaire. Ces bateaux étaient exclusivement destinés à la plaisance sur ces canaux, mais le modernisme du plastique ne semblait pas ici avoir eu droit de cité, ce qui différenciait ces bateaux de leurs homologues français, tous de polyester et sans identité. La coque de ces narrow-boats était en acier, ce qui laissait supposer une construction assez onéreuse.



Rencontre avec un premier narowboat. Robert à bord.

Bientôt, les premières maisons de Maghull firent leur apparition, et moins d'un quart d'heure plus tard, nous atteignions enfin le pont tournant de Maghull où Robert nous demandait de passer la nuit. Ce pont tournant fonctionnait de manière électrique avec une clef, et constituait par conséquent une barrière infranchissable, nous obligeant à trouver un moyen de payer les autorités afin de pouvoir passer. Nous ne savions toujours pas comment nous allions bien pouvoir procéder pour nous acquitter de ce droit de passage, mais nous n'étions pas inquiets pour autant, nous satisfaisant plutôt d'avoir atteint l'objectif de notre première journée de navigation dans le canal.

. . .

Robert nous quitta après nous avoir informé qu'il allait encore naviguer avec nous le lendemain. Le soir venu, lorsque l'heure du repas arriva, nous n'eûmes pour choix que des conserves ou des patates froides, ou bien les restes fémurs, voire pourris, des fruits récoltés à l'issue du marché de Liverpool. Tout cela n'était guère appétissant et le projet de Manu ne tardait pas à rejoindre nos esprits.

La présence en nombre impressionnant de ces volailles criardes avait quelque chose d'insolent, nous décidâmes en conséquence de partir à la chasse et de nous offrir pour le soir même un festin de roi au feu de bois.

Tandis que Cécile montait la garde au bateau, nous repartions Manu et moi, chacun dans un kayak, vers nos proies. Il ne nous fallut que très peu de temps pour rejoindre l'endroit où nous les avions vu. Notre gibier était toujours là, ne se souciant pas du sort que nous lui réservions. L'endroit paraissait désert, et la nuit était désormais bien noire, tout semblait donc parfait pour que nous puissions agir en toute impunité.

Manu accepta d'être le chasseur qui porterait le coup fatal à la bête, mon rôle étant de faire le gué.

Il débarquait donc silencieusement sur la rive, avec une pagaie dont il souhaitait se servir comme arme. Avec un coup judicieusement placé, il était certain que la bête ne souffrirait pas et que tout s'effectuerait sans le moindre bruit, nous n'aurions plus eu alors qu'à ramener notre proie jusqu'au bateau.

J'assurais scrupuleusement mon rôle de gué, quand soudain, alors que je m'attendais à voir revenir Manu, sa proie entre les mains, j'entendis une voix qui n'était vraiment pas la sienne : "*What do you do here ?*". Stupéfait, je m'avançais alors un peu pour voir de quoi il s'agissait, et j'aperçus en face de Manu un homme au visage sévère, apparemment mécontent que Manu s'en prenne à ces pauvres volailles. Manu se trouvait encore sous l'effet de surprise, il ne sut pas trop quoi répondre et son interlocuteur se mit alors à rétorquer avec le même ton : "*It's not your land !*". Cette fois, c'était clair, nous comprenions que la dinde rôtie, ça n'allait pas être pour ce soir. Notre rêve prenait la forme de battements d'ailes, s'envolant à tout jamais. Et notre nouvelle connaissance ne manifestait pas non plus l'envie de nous inviter à sa table pour le dîner.

Peu bavard, il nous demanda de disparaître sur le champ, ce à quoi nous obéissions sans broncher, revenant bredouilles auprès de Cécile, un chou de Milan pour seule prise. Nous n'eûmes à nous mettre sous la dent ce soir-là que quelques fruits plutôt avancés ainsi que l'humour de cette anecdote finalement très drôle avec du recul.

Dans la nuit noire, chacun s'engouffrait ensuite dans un profond sommeil, très loin de nos soucis financiers.

. . .

Mercredi 3 Octobre : Maghull > Crooke Bridge - 31 Kms

A 8 heures, la lueur du jour nous réveilla tous les trois à peu près en même temps. Dehors, l'atmosphère était encore embrumée par la rosée du matin, et on devinait à travers ce brouillard la persistance des rayons du soleil, ce qui prodiguait un visage chaleureux à la nature environnante.

Cela me donna l'envie d'aller me dégourdir les jambes sur le chemin de halage et de fouler ces nappes de brouillard qui recouvraient les environs. J'avais peut-être aussi un peu besoin de m'oxygéner l'esprit pour essayer de trouver une hypothétique solution à notre problème financier.

Comme la veille, Robert fit preuve d'une exemplaire ponctualité. Il était accompagné comme prévu de son supérieur hiérarchique dont la mission était de nous faire payer la fameuse taxe de séjour et de nous vendre les trois clefs nécessaires à la navigation en autonomie dans le canal.

Le visage de ce personnage était plutôt sympathique, ce qui me donna aussitôt l'envie d'aller lui raconter notre aventure afin de le convaincre de notre impérieux besoin de continuer notre chemin malgré notre totale incapacité de payer cette taxe.

Mais avant même que je puisse lui relater quoi que ce soit, il demanda à Robert de nous ouvrir le pont afin que nous puissions mettre notre bateau de l'autre côté. Et curieusement, à ce moment-là, il ne fut toujours pas question d'argent. Rapidement, nous crûmes bien que notre interlocuteur avait décidé de nous faire cadeau de tous ces frais.

Malheureusement, ce ne fut pas le cas, il attendait que notre voilier soit amarré de l'autre côté du pont et que celui-ci soit refermé pour nous demander de lui remettre quelques 44 livres, dont 33 pour la taxe de séjour et 11 pour les clefs.

Cette fois, je fus vraiment à court d'argument, prêt à sombrer dans la situation très désagréable à laquelle nous nous préparions malgré nous depuis que nous nous étions engagés dans le canal.

Mais Cécile me récupéra alors par le collet et informa notre interlocuteur que nous attendions l'ouverture des banques de Maghull pour retirer cet argent et pouvoir le payer. C'était un argument infaillible, et il ne put que s'y plier, prenant bien volontiers son mal en patience. Pour ma part, je demandais à Cécile ce qui lui avait pris de dire ça. Certes, nous gagnions ainsi un peu de temps, mais vulgairement, c'était “reculer pour mieux sauter”, et nous risquions de mettre notre interlocuteur en colère.

Elle mit un terme à mes inquiétudes et me demanda d'écouter l'idée qu'elle venait d'avoir. Elle tenait de sa grand-mère un vieux billet de 500 francs anciens, soit un billet d'une valeur de 5 nouveaux francs. Maghull était une ville assez petite, selon Cécile, pour que nous puissions avoir la chance en choisissant la plus petite banque de trouver une jeune guichetière ignorant la différence entre les anciens et les nouveaux francs.

Le défi était risqué mais l'idée de pouvoir résoudre ainsi notre problème eut raison de mes craintes. Nous attendions jusqu'à 9 h. et effectuions au préalable un tour dans la ville afin de repérer une proie éventuelle.

Dès que la cible fut choisie, nous adoptions le style conventionnel de touristes banals désireux de faire un peu de change. En entrant dans la banque avec Cécile, j'eus tout de même la désagréable impression de commettre un mini hold-up, et mon front était recouvert de sueur.

Toutefois, la jeune guichetière n'y vu que du feu comme nous l'espérions. Elle nous remit donc l'équivalent de quelques 500 nouveaux francs en monnaie britannique, soit près de 50 livres. C'était incroyable, on m'aurait parlé d'un tel défi la veille, je n'y aurais pas cru, et ce fut l'urgence de la situation qui m’avait contraint à agir de la sorte. C'était tellement exceptionnel que nous ne tardions pas à sortir de la banque et à disparaître avant que la guichetière ne se rende compte de la supercherie.

Sur le chemin du retour vers le canal, nous passions devant une épicerie. Riche de ce nouveau pécule, Cécile s'y arrêta, non pour faire des courses, mais juste pour acheter une bouteille de 3 litres de Coca-Cola, afin de nous récompenser de nos émotions fortes. Pour nous, qui ne buvions que l'eau au goût infect de nos gros bidons de plastique, le Coca-Cola eut une saveur toute particulière, je me souviens même que le mot "*nectar*" m'effleura l'esprit à la première gorgée.

Nous voyant arriver main dans la main avec une bouteille de Coca-Cola et un grand sourire aux lèvres, Manu avait compris que nous avions réussi notre projet. Il avait commencé à trouver le temps long, et il fut donc soulagé. Il me fit remarquer à juste titre que si les canards ne s'étaient pas fait prendre à notre piège, la banque, elle, n'y avait pas résisté.

Nous prenions donc un malin plaisir à remettre à notre interlocuteur les 44 livres qu'il nous demandait. Il ouvrit alors son attaché case pour en sortir un papier justifiant le paiement de la taxe de séjour ainsi que les trois indispensables clefs. Il y avait une grosse manivelle, la "*Lock Handle*", une clef pour ouvrir les cadenas qui protégeait les écluses et leur engrenage de toute dégradation, la "*Sanitary Key*", et enfin une dernière clef, la "*Windlass Key*", pour actionner les quelques ouvrages électriques, dont le pont tournant de Maghull était justement un exemple. En guise de sympathie, nous eûmes également droit à quelques posters et autocollants à l'effigie des voies navigables britanniques, les "*Bristish Waterway*s".

. . .

Si son supérieur nous salua une dernière fois en nous souhaitant bon voyage, Robert, lui, nous indiquait qu'il allait continuer avec nous pendant une bonne partie de la journée. Il avait d'ailleurs déjà installé son vélo sur le pont de notre voilier.

A présent, nous étions en conformité avec les règlements du canal et nous n'avions donc plus aucune raison de cacher notre situation. De toute façon, nous n'avions pas vraiment le

choix, le moteur était inutilisable et la présence de Robert nous avait été imposé. Nous lui fîmes part de la panne persistante du moteur et sans attendre de connaître sa réaction, nous repartions comme nous étions arrivés la veille, en hâlant notre bateau.

D'abord étonné par cette pratique, Robert fut vite surpris par la vitesse à laquelle nous progressions de cette manière, presque plus vite que la réglementation.

Ce qui freinait notre allure, ce furent les nombreux ponts tournants qui coupaient le canal. Il y en eut deux dans le seul kilomètre qui suivit le départ. Néanmoins, la méthode de Robert était infaillible. A 100 mètres de l'obstacle, il sautait sur le chemin de halage, courait jusqu'au pont et l'ouvrait juste à temps pour que nous puissions passer sans perdre notre élan.

Les seuls véritables problèmes que nous commencions à rencontrer furent les arbres qui jalonnaient le canal entre la voie d'eau et le chemin de halage. Ils nous obligeaient à passer les bouts à la base des arbres pour les récupérer de l'autre côté. Par le passé, lorsque l'on recourait encore à ces techniques de halage, les rives étaient de fait particulièrement bien entretenues et aucun arbre ne gênait le halage des navires. Il ne nous restait plus qu'à envoyer une note aux autorités gestionnaires du canal afin de leur expliquer que le halage était encore une technique d'actualité, sans doute contre toute attente.

Ce ne fut qu'à la sortie de Maghull que nous eûmes réellement l'impression d'avoir pris le chemin d'Immingham. Plus rien ne semblait pouvoir nous arrêter.

En fin de matinée, nous croisions notre second narrow-boat, mais celui-ci, comme le précédent était amarré au quai. En revanche, il y avait du monde à bord et au moment de le dépasser, ses occupants sortirent de l'habitacle et proposèrent de nous remorquer. En ce mois d'Octobre, le ciel était curieusement plutôt lourd et les kilomètres de marche à pied avec ce sac à dos particulier commençaient à se faire sentir dans nos jambes. Nous acceptâmes donc bien volontiers cette proposition.

Après quelques milles, nous fûmes forcés Manu et moi d'admettre que finalement, le canotage facile avait du bon,

même si notre technique avait déjà prouvé toute son efficacité. Pour alléger le bateau et diminuer de quelques centimètres notre tirant d'eau, je restais seul à bord, Robert et mes compagnons ayant pris place à bord du narrow-boat.

Une halte eut lieu vers 11 h. pour la pause thé. Nous fûmes conviés à prendre une tasse et à y noyer comme nos hôtes de délicieux petits biscuits. L'intérieur de leur narrow-boat était admirablement aménagé, un style très britannique, avec des boiseries et des dorures savamment placées. De nombreuses ouvertures sur les flancs du pont laissaient la lumière éclairer abondamment l'habitacle. La vie à bord de ce type de navire paraissait vraiment agréable.

Ces marins d'eau douce avaient certes des allures pépères, et leur vie était sans doute moins sportive que celle des marins d'eau de mer, cependant, ils faisaient preuve d'une incroyable sérénité et d'une grande décontraction, à l'image de la quiétude des canaux. Et quelle générosité ! Cet équipage avait la cinquantaine, et la différence de nos générations aurait pu engendrer une indifférence de leur part, comme cela aurait très probablement été le cas en France. Mais pas du tout ! Ce fut eux-mêmes qui, devant le spectacle affligeant que nous leur avions donné en hâlant notre bateau, décidèrent de nous porter assistance en nous remorquant de la sorte.

Gudrun et d'autres nous avaient fait écho de la sympathie des marins du canal, mais nous n'imaginions tout de même pas que cette générosité allait se manifester aussi vite. Ce narrow-boat fut en effet le premier des navires occupés que nous rencontrâmes sur notre chemin.

Vers 13 h., nos amis marquèrent toutefois une nouvelle pose, et cette fois, c'était là qu'ils avaient décidé de s'arrêter pour la nuit à venir. La journée était encore longue, nous préférions donc continuer plutôt que d'attendre qu’ils repartent à leur tour. Nous ne perdions rien à poursuivre notre chemin, et puis, s'ils nous rattrapaient, ils nous assuraient qu'ils nous remorqueraient à nouveau.

. . .

Au fil des kilomètres, la fatigue commençait à se faire sentir, nous n'avions pas eu beaucoup d'entraînement à la marche à pied lors des semaines précédentes.

Agrippant fermement les bouts, les premières ampoules commençaient à apparaître sous la paume de nos mains et nos épaules s'échauffaient de plus en plus sous les frottements. Nous comprîmes bien vite que la bonne marche de notre aventure dans le canal n'allait pouvoir se faire sans pauses fréquentes et régulières. Nous essayâmes également toutes les façons possibles pour rendre la tâche moins physique et améliorer ainsi notre rendement.

Contrairement à la première partie du canal, on se déplaçait à présent sur de très longues lignes droites, dont on ne voyait même pas l'extrémité pour certaines d'entre elles. C'était tellement pénible que nous fermions les yeux pour ne pas nous décourager.

Un moment donné, alors que nous longions un grand mur, nous repérions un pommier croulant sous de grosses pommes rouges bien mûres. A coup sûr, si nous n'avions pas été aussi obnubilés par notre souci d'aligner le maximum de kilomètres, nous nous serions sans doute arrêtés pour nous régaler et remplir nos casiers. Mais l'élan de notre bateau et la perspective d'avoir à le relancer eut raison des tiraillements de notre estomac, nous poursuivîmes notre chemin sans même marquer le moindre ralentissement. Moins de cinq minutes plus tard, nous regrettions déjà.

. . .

A trois heures de l'après-midi, chacun voulut marquer une pause méritée. Nous restions là une demi-heure avant de repartir, plus que jamais décidés à totaliser le plus de kilomètres possibles avant la nuit.

Manu s'était effondré de fatigue sur le pont du bateau et

je tentais alors de voir si le halage était possible tout seul. Le démarrage fut laborieux mais je parvenais toutefois rapidement à trouver un rythme et à progresser à une allure, certes moins rapide qu'avec Manu, mais tout de même satisfaisante.

Bientôt, nous pénétrâmes dans les faubourgs de Burscough avant d'en franchir le centre où de nombreux narrows-boats se trouvaient amarrés aux rives du canal.

Robert nous avait quitté quelques minutes plus tôt, mais nous le retrouvions là, en train de discuter avec le capitaine d'un très long narrow-boat. En fait, il nous avait lâché pour partir en éclaireur à la recherche d'un éventuel remorqueur.

Il avait prévu de nous quitter à cet endroit, mettant ainsi un terme à deux journées d'assistance. Ce ne fut sans une petite amertume que nous fîmes nos adieux à ce curieux personnage auquel nous avions fini par nous habituer. Il reprit son vélo, et nous présenta au capitaine du grand Narrow-boat qui accepta de nous remorquer.

Cette grande pénichette de 21 mètres de long était baptisée "*Dresen Lady*" et son capitaine s'appelait Anthony Miles. Une moustache généreuse, des airs chaleureux, le contact fut instantané, nous avions affaire à un véritable baroudeur de ces canaux. D'ailleurs, c'était son métier, il embarquait des colonies ou des classes d'élèves pour des voyages de découverte. Il naviguait toujours avec Andrew, qui lui, pilotait un autre narrow-boat, jumeau du "*Dresen Lady*" au moindre détail près.

Sans attendre davantage, il fixait notre bout de remorquage à l'arrière de son bateau, puis nous repartîmes, Cécile et Manu à bord du narrow-boat, et moi à la barre de notre voilier.

Cette fois, le remorquage dura plusieurs heures. Nous savourions le plaisir que nous procurait cette tranquille navigation à travers ces splendides paysages.

Depuis les champs qui avaient précédé Burscough, nous pénétrions maintenant dans la vallée verdoyante de la rivière "*Douglas*". Nous franchîmes même cette dernière grâce à un petit aqueduc, la première fois que notre bateau passait sur un

pont tout en navigant. Le relief avait lui-aussi complètement changé et pourtant, nous étions encore au même niveau que la dernière des quatre écluses de Liverpool.

A l'aide de notre guide, je suivais précisément notre progression, étonné de voir à quelle vitesse nous avancions. Nous nous approchions maintenant d'une écluse, la première donc depuis Liverpool. Celle-ci se trouvait environ à 55 kilomètres de Liverpool. En deux jours, c'était une performance moyenne, mais la journée n'était pas finie, et j'espérais bien que nous pourrions aligner encore une bonne dizaine de kilomètres.

Nous étions tellement impatients de rejoindre Immingham que nous n'arrivions pas à savourer pleinement les plaisirs de cette formidable navigation. Nous étions obnubilés par notre souci d'enregistrer le plus de kilomètres possibles en une journée, c'était maintenant pour nous un nouveau défi.

Notre viscérale curiosité nous avait fait dévorer notre guide pour connaître tous les détails qui caractérisaient ce long cordon fluvial jusqu'à Immingham. Ainsi, nous savions déjà qu'un passage délicat de 23 écluses successives nous attendaient un peu plus loin à Wigan. Nous programmions leur passage pour le lendemain. Il y avait ensuite la grande ville de Blackburn, des aqueducs qui selon le guide semblaient enjamber pas moins que des autoroutes, une autre ville, celle de Burnley, avec le tunnel de "*Gannow*", puis celui de "*Foulridge*", de plus d'un kilomètre de long. Nous attendions tous ces passages avec impatience. Ensuite, le canal allait redescendre après avoir atteint l'altitude de plus de 150 mètres au-dessus du niveau de la mer, un record pour notre voilier la quille dans l'eau. Nous allions alors trouver la ville de Skipton, à partir de laquelle le canal allait amorcer un virage définitif vers le Sud-Est. Et ça n'était pas fini, nous allions devoir franchir un escalier monumental d'écluses tombant les unes dans les autres ; le passage de "*Bingley Five Rise Locks*". Plus loin encore, la grande ville de Leeds, et à partir de là, le début du canal commercial, et pour nous le grand rush jusqu'à Goole, puis Immingham par la rivière Humber.

La route était encore longue, mais le programme se

présentait suffisamment réjouissant pour que nous ne puissions vraiment pas nous ennuyer.

Le canal évoluait à présent entre le cours sinueux de la rivière "*Douglas*" à droite en contrebas et une ligne de chemin de fer assez fréquentée de l'autre côté un peu plus haut. L'endroit était très humide et verdoyant. A notre passage, le niveau d'eau dépassait légèrement la hauteur des trappes de trop-plein, ce qui laissait supposer que la hauteur d'eau dans le canal pouvait être inférieure, rien de bon pour nous.

. . .

Soudain, le ronronnement tranquille du "*Dresen Lady*" se mit à ralentir, nous arrivions donc à l'écluse d'"*Appley*", la première après Liverpool.

Le "*Dresen Lady*" s'amarrait à couples de son jumeau et ils franchirent ainsi les premiers l'écluse, aidés dans cette tâche par les jeunes stagiaires, ravis de participer aux manœuvres. Bord à bord, la largeur des deux narrow-boats correspondait exactement à la largeur de la chambre, au centimètre près. Ces navires avaient été construit sur mesure, et leur taille avait également été calculée en rapport avec la longueur des chambres de chaque écluse. Ces deux pénichettes mesuraient la longueur maximale autorisée pour cette partie du canal.

Lorsque l'éclusage fut terminé, les stagiaires évacuèrent l'eau de la chambre et nous firent signe d'y pénétrer à notre tour. Nous eûmes nous aussi droit à leur aide, ce qui fut une véritable aubaine.

Anthony et Andrew ne nous avaient pas dit où ils souhaitaient s'arrêter pour la nuit, mais en regardant la carte, nous étions certains que nous pouvions atteindre Wigan, ce qui nous aurait permis de franchir les 23 écluses le lendemain.

C'était sans compter les trois pont-tournants qui nous séparaient de l'écluse suivante. En dépit de notre énergie et de celle des stagiaires, notre allure se trouva considérablement ralentie, et il ne nous fallut pas moins d'une heure pour atteindre

l'écluse de "*Dean*", à peine distante de 5 kms de la précédente.

Ce dernier obstacle franchi, nous reprîmes notre chemin vers Wigan, à un rythme endiablé, Anthony et Andrew poussant à fond les moteurs de leurs pénichettes.

Il commençait à présent à se faire tard et l'obscurité de la nuit commençait à assombrir les paysages qui nous entouraient.

Au détour d'un méandre, le premier narrow-boat s'arrêta sur la rive droite, Anthony se retourna et m'indiqua qu'ils allaient passer la nuit à cet endroit.

Il y avait là un pub sur la rive gauche. Un pont traversait le canal. Nous nous trouvions environ à 6 kms de Wigan. Anthony nous proposa alors de passer la nuit à cet endroit, ajoutant qu'il nous remorquerait le lendemain jusqu'à Wigan. Nous avions tout intérêt à accepter car la nuit allait tomber moins d'un quart d'heure plus tard et nous n'allions de toute manière pas pouvoir atteindre Wigan ce soir-là.



Halte à Crooke Bridge

Afin que notre quille ne touche pas le fond, il fallut nous amarrer par bâbord à couple du "*Dresen Lady*". Lorsque ce fut fait, nous nous retrouvions tous les trois dans notre carré afin de faire un point sur notre situation. Nous nous trouvions exactement au pont de "*Crooke*". D'après notre guide, le lieu était désert et ce pub semblait le seul endroit de vie dans les parages. Anthony et Andrew s'étaient arrêtés là justement parce qu'il y avait un pub.

Gudrun, du Raphides, nous avait parlé de ces pubs. Un pub comme cela en rase campagne, avec pour seules voies d'accès un canal et une petite route, il n'y avait que dans cet univers unique que l'on pouvait trouver de tels lieux de vie.

On aurait pu trouver dans ce pub tous les saoulards du quartier, à l'image de nombre de bars français, mais au contraire, il s'agissait là d'un endroit où l'on privilégiait d'abord l'échange entre les voyageurs plutôt que l'expression de la virilité. C'était un lieu de rencontre ou de retrouvailles, un moyen de se détendre et de faire la fête avant de repartir. Ce pub, comme la plupart qui longent ce canal, était un véritable culte, s'apparentant davantage au relais routier qu'au bar mal famé, avec en plus cette chaleureuse ambiance exclusive à l'exceptionnel esprit britannique.

Le soir venu, Anthony et Andrew ne faillirent pas à ces traditions et nous invitèrent à partager quelques pintes bien remplies autour d'une table dans le salon confortable de ce pub. Nos hôtes nous contèrent les anecdotes, parfois incroyables, de leur vie de marins d'eau douce. Et bientôt, la conversation se détourna de son sujet initial, et nous nous mîmes tous les cinq à refaire le monde, abordant tous les thèmes qui nous préoccupaient. La fatigue aurait pu mettre un terme à notre échange, mais la bière coulait à flot et nous gardait éveillés, tout comme ces avalanches de chips au vinaigre qui firent taire les gargouillements de nos estomacs affamés.

La nuit s'écoulait mais rien n'y fit, ni la fatigue, ni la sagesse, nous continuâmes sans lassitude d'exprimer nos sentiments réciproques. C'était curieux de vivre un tel moment

avec des gens que nous n'avions rencontrés que quelques heures plus tôt. Je trouvais ça tout simplement merveilleux, jusqu'à me demander si cette formidable école de la vie ne résultait pas en fait des hasards de notre route. En tout cas, nous avions peine à penser que tout ce que nous avions vécu jusqu'alors n'était que le fruit de ce hasard. Nous nous plaisions à croire en notre bonne étoile et cela nous suffisait amplement. En fait, nous contribuions sans le vouloir à cet enchaînement d'anecdotes hors du commun.

Je n'avais pas de mot pour relater la richesse de tels échanges, de cette manne morale que le monde rationnel ne saura jamais mesurer, ni même apprécier. Ce que nous avons vécu, cette soirée dans ce pub, et tout le reste de notre voyage, personne n'aurait été capable de nous l'offrir. Aucune agence de voyage ne peut atteindre l'intensité des émotions qui nous ont fait vibrer tout au long de notre périple, et pourtant, cette odyssée fut fantastique. Nous nous sommes nous-mêmes accordés cette authenticité que la société contemporaine n'est plus en mesure d'offrir.

Anthony et Andrew approuvaient nos pensées et nous encouragèrent à réussir notre défi, pour nous bien-sûr, mais aussi pour que les yeux de ce monde moderne assistent à notre victoire et admettent le bien fondé de notre démarche.

Ils confirmaient eux aussi l'importance de notre réussite, pour sa valeur d'exemple, mais aussi pour le bien fondé de toute notre existence future.

Sur ces paroles fortes, nous regagnions tard dans la soirée, nos bannettes respectives, portés par les conseils de la nuit.

. . .

Jeudi 4 Octobre : Crooke Bridge > Wigan : 8 kms

La tête lourde, les sinus douloureux et les cervicales grippées, telles furent les conséquences de notre soirée. Mais nous n'étions pas près de la regretter. Qu'étaient-ce quelques douleurs bénignes au regard des moments que nous venions de vivre sans aucune lassitude jusqu'au milieu de la nuit ?

Le ciel était gris mais il ne pleuvait pas encore. Dehors, avec les mines enfarinées, les jeunes stagiaires s'affairaient à préparer le départ, sous les indications d'Anthony et Andrew.

Ces derniers nous invitèrent à venir prendre un café à leur bord avant de lever les amarres. Il nous restait quelques patates froides avec lesquelles nous remplacions les tartines beurrées. C'était inhabituel, mais aussi bon et parfaitement comestible.

Chacun reprit ensuite sa place de la veille, Cécile et Manu à bord du "*Dresen Lady*", et moi-même à la barre de l'"*Ar Melhin 2*". Les lueurs de cette matinée automnale s'accordaient parfaitement avec la végétation verdoyante qui envahissait les rives encore embrumées. L'air était frais, bien plus que la veille. J'avais revêtu un épais blouson et recouvert ma tête d'une capuche chaude. L'allure était bonne, et je sentais l'étrave de notre voilier mordre inexorablement les milles qui nous séparaient de l'Islande. Avec ce constat, et malgré la fraîcheur, il n'y avait rien de tel pour démarrer la journée de bonne humeur.

Ce matin-là, nous avions deux écluses à franchir avant d'atteindre Wigan, celle de "*Hall Meadow*" et celle de "*Pagefield*". La première ne tardait pas à apparaître mais la seconde fut en revanche bien plus éloignée, presque dans les faubourgs de Wigan.

Nous n'y parvînmes qu'à 11 h. Après quoi, il ne nous fallut que très peu de temps pour rejoindre le centre de Wigan. Dès que les deux narrow-boats eurent franchi de pont n°50 de "*Seven Stars*", ils s'amarrèrent le long d'un quai sur la rive droite.

. . .

C'est là que nos routes se séparaient.

Nous nous trouvions juste en face du musée du canal, le "*Wigan Pier & Heritage*". Avec plus de deux siècles d'existence, dont la plupart pour un usage commercial, ce canal méritait bien en effet qu'on lui offre cet honneur.

Par précaution, afin d'éviter une fois encore que le bulbe de notre quille ne touche le fond, nous nous mîmes à couple des narrow-boats, déjà bord à bord. Avec nos trois bateaux, nous mesurions près de 6 mètres de large, ce qui ne laissait plus beaucoup de place pour laisser passer les autres usagers du canal. Il convenait donc de faire en sorte que notre arrêt à cet endroit soit le plus bref possible.



Courte escale à Wigan avec Andrew et Anthony

Anthony nous indiquait alors que 500 mètres plus loin, nous allions trouver une première écluse et aussitôt après, le canal allait marquer une bifurcation. Andrew et lui étaient obligés de prendre à droite vers l'Est puis le Sud, car la longueur

des chambres des écluses était trop petite pour que leurs bateaux puissent naviguer entre Wigan et Leeds.

Nous saluions alors nos nouveaux amis, leur jurant de leur raconter un jour tout notre périple.

Avec la même hargne que la veille, nous recommencions à haler notre voilier en direction des fameuses écluses de Wigan. Nous ne nous arrêtions sur le chemin que pour sacrifier nos derniers deniers en achetant quelques vivres.

23 écluses nous attendaient, avec à peine 100 mètres entre chacune d'entre-elles. La première marche de ce long escalier fut rapidement atteinte. Nous nous apprêtions à la franchir seuls, mais un gardien vint nous aider et nous mettre en garde quant aux difficultés de ce passage particulier. Il nous demandait aussi de faire bien attention à refermer correctement tous les sas après notre passage afin qu'aucun bassin intermédiaire ne se vide. Sa rapidité pour nous faire franchir cette première écluse fut déconcertante, on sentait dans ses gestes précis et rapides l'expérience de centaines d'éclusages.

Aussitôt après, nous laissions comme prévu sur tribord la branche de "*Leigh*" qu'allaient donc emprunter Anthony et Andrew pour se diriger vers Manchester, puis le Sud de l'Angleterre. C'était d'ailleurs par cette même branche que nous aurions pu arriver à Wigan si nous n'avions pas pu pénétrer dans le canal par Liverpool, mais par Manchester.

Nous avions tellement dévoré notre guide que nous avions l'impression de connaître chaque portion du canal avant même de l'avoir parcouru. Et pourtant, rien n'était encore parvenu à étancher notre soif de découvrir tous ces nouveaux paysages. Et même si nous pensions systématiquement deviner le paysage des endroits traversés, nous trouvions bien souvent sur notre route des univers complètement différents de ceux que nous avions imaginé.

Ainsi, alors que nous pensions gravir cet escalier d'écluses à travers une abondante végétation, comme celle qui précéda Wigan, nous découvrions au contraire, une zone toute dégagée et qui peu à peu au fil de l'ascension, dominait de plus

en plus les environs, jusqu'à bientôt nous offrir une vue panoramique sur la ville.

En trois heures, nous avions franchi pas moins de 14 écluses, et nous progressions de plus en plus rapidement, adoptant des techniques bien plus performantes qu'au début. Ce fut la première fois que nous effectuâmes toutes ces manœuvres sans aucune assistance.

A ce rythme, nous pensions que nous pouvions atteindre le sommet avant la tombée de la nuit. Mais un problème complètement inattendu nous en empêcha.

A l'écluse n°79 qui précédait le pont de "*Rose Bridge*", le dénivelé avec le niveau supérieur nous parut en effet bien faible, et les portes de la chambre s'ouvrirent avant même que l'eau n'ait atteint son niveau normal de remplissage. A peine eûmes nous relancé notre bateau de quelques mètres que la quille toucha le fond et le bateau s'immobilisa. Nous n'étions même pas encore sortis de la chambre. Après réflexion, nous comprîmes vite ce qu'il se passait. Un précédent usager n'avait pas refermé correctement les sas de l'écluse que nous venions de franchir, et avant d'arriver, le bassin intermédiaire supérieur s'était vidé de son contenu. Ainsi, lorsque nous arrivions, nous eûmes juste assez d'eau pour remplir la chambre aux trois quarts. Pour remédier à ce problème, nous devions utiliser le principe des vases communicants en vidant autant de bassins intermédiaires supérieurs que l'exigeait le remplissage de celui qui avait été malencontreusement vidé, en refermant à bloc les sas de l'écluse où nous trouvions.

Il fallut ouvrir des dizaines de sas en effectuant des milliers de tours de manivelles, la tâche ne fut vraiment pas facile, mais au terme d'une heure d'effort, nous y parvînmes malgré tout, et nous pûmes reprendre notre chemin.

Une écluse et un bassin plus loin, nous fûmes récompensés de nos efforts par une horde de gamins de 10 à 12 ans environ qui vinrent nous donner un coup de main pour le franchissement de deux nouvelles écluses.

. . .

Nous poursuivions sans relâche, mais bientôt, le ciel s'obscurcit et nous dûmes admettre que nous ne pouvions pas atteindre le sommet de ces écluses avant la nuit. Finalement, après quatre écluses supplémentaires, nous dûmes céder à la sagesse et nous arrêter dans un bassin intermédiaire, juste au-dessus de l'écluse n°72.

Il était alors 20 h. Le ciel était déjà sombre, mais le spectacle d'une ville illuminée et vue par le dessus suffisait à nous faire apprécier ce moment de repos. Les efforts physiques que nous avions consenti tout au long de l'après-midi se faisaient ressentir dans tous nos membres, et même si nous n'avions pas atteint notre objectif du jour, nous étions tout de même fiers de nous et l'ambiance à bord était très chaleureuse.

Notre bonne humeur fut d'ailleurs un peu bruyante, et cela attira deux jeunes qui traversaient les clairières de mauvaises herbes qui entouraient le canal. L'un d'eux, sans doute intrigué par notre présence et la rareté d'un bateau tel que le nôtre dans les parages, vint à notre rencontre et nous demanda d'où nous venions. Ils avaient l'air tout à fait sympathiques, et nous leur répondions sans la moindre hésitation.

Une longue conversation s'engagea aussitôt entre nous. Ils nous parlèrent de la vie des jeunes en Angleterre, et à les écouter, on découvrait dans leurs propos les mêmes problèmes qu'en France, surtout au niveau de l'éducation, qui montrait, selon eux une cruelle inadaptation à la jeunesse de l'époque.

Malgré nos origines différentes, il n'existait pas l'ombre d'un désaccord entre nous. Lorsque notre vocabulaire nous faisait défaut, nous utilisions des gestes pour traduire à nos visiteurs le fond de nos pensées.

Après un quart d'heure à discuter ainsi, du cockpit à la rive, nous invitions nos interlocuteurs à venir prendre un verre à bord. La rencontre de jeunes anglais de notre génération augurait un riche échange d'opinions et cela méritait donc bien que l'on ouvre les quelques bières que Manu avait “emprunté”

au Yacht Club de Ferry-Side, à Carmathen Bay.

L'alcool, mêlé à notre fatigue et surtout à notre conviction, constituait un mariage explosif d'où se déversait un flot sans fin d'anecdotes et d'opinions réciproques. L'habitacle de l'"*Ar Melhin 2*" n'avait rarement été aussi animé.

Nos deux invités adoraient notre voyage par sa profonde signification et les valeurs qu'il véhiculait. Ils nous avouèrent même qu'ils nous enviaient. Les limites de notre liberté leur paraissaient inexistantes. Quant à notre objectif, il les amenait à comparer notre aventure à leurs rêves d'évasion les plus chers.

En les écoutant nous dire tout cela, nous ne pouvions contenir nos émotions. Nous constations encore une fois qu'en dépit de la difficulté quotidienne, notre défi était approuvé par la plupart des gens que nous rencontrions.

Sur la forme, tout ce que nous faisions s'apparentait à de la pure folie, mais dans le fond, l'expérience était si riche et si intense que notre réussite risquait de nous prouver à nous et au plus grand nombre que le bonheur ne se trouvait que sur les chemins de la foi, et nulle part ailleurs.

. . .

Vendredi 5 Octobre 90 : Wigan > Wheelton : 18 Kms

Je craignais son arrivée chaque jour un peu plus, mais ce matin-là, il était bien là. L'Automne venait d'apparaître avec son cortège de grisaille et d'humidité. Les couleurs avaient disparu, il n'y avait plus autour de nous qu'un fond noir et blanc et une visibilité extrêmement réduite. Le ciel était sombre, et seul le cri des corbeaux troublait cette ambiance morose.

Cécile et Manu étaient encore chaudement emmitouflés dans leurs duvets, je n'osais pas les réveiller. L'objectif de cette nouvelle journée n'étant pas vraiment déterminé, nous avions le temps. J'en profitais pour rédiger mon livre de bord tout en dévorant un de nos derniers pamplemousses comestibles.

En regardant dehors, ma première réflexion fut de découvrir l'aspect tout à fait insolite de notre position. Nous étions à bord de notre voilier, celui-ci se trouvait dans l'eau et pourtant, nous disposions d'une vue panoramique sur les lieux, comme si notre bateau flottait dans les airs au-dessus de la campagne. Ce canal était vraiment particulier, ses concepteurs avaient effectué son tracé à travers les collines, permettant de faire voguer des navires tels que le nôtre à travers des endroits complètement inattendus.

. . .

Dans la seule journée de la veille, nous avions connu une ascension de près de 50 mètres en moins de 8 kms de distance. Nous étions maintenant à 70 mètres environ au-dessus du niveau de la mer et nous n'avions pas fini de grimper. D'après notre guide, il y avait encore 27 écluses à franchir avant d'atteindre le niveau le plus haut du canal.

Quant au sommet de l'escalier de Wigan, il n'était plus qu'à sept écluses de nous. Si nous voulions inscrire à notre tableau de progression une avancée significative pour la journée qui commençait, il ne fallait plus traîner.

Je secouais donc Manu et Cécile pour les extirper de leur sommeil et les inviter à se préparer à lever le camp. J'aurais bien laissé dormir Cécile mais le franchissement des écluses nous obligeait à opérer à trois pour ne pas perdre dans ces manœuvres un temps infini. Si Manu ouvrait les écluses et que je halais le bateau, il fallait en effet que Cécile contrôle la barre pour placer le bateau parfaitement dans l'axe de chaque écluse. Elle ronchonna un peu, mais elle finissait malgré tout par prendre son poste et nous pûmes donc lever les amarres.

Sous une pluie battante, mes pieds foulaient péniblement un sol rapidement boueux. La tâche du jour se présenta très difficile dès les premiers instants. Comme si le sort avait ce jour-là voulu nous écraser, la pluie nous assommait de toute sa force, nous étions bientôt trempés jusqu'aux os et chacun de nos

gestes s'en trouvait ralenti ou maladroit.

Les éléments s'acharnaient sur nous avec une rare vigueur. C'était rageant. L'ambiance devint rapidement tendue, et aucun de nous trois ne tolérait plus à présent les erreurs d'un autre. Ce fut Cécile qui la première, s'en prit violemment à Manu, l'insultant de tous les noms pour avoir malencontreusement raté une manœuvre qui obligea Cécile à réaliser un virage délicat avant de pénétrer dans la chambre d'une écluse.

Avant même que Manu n'ait pu répondre, j'intervenais pour demander à Cécile de se calmer et lui préciser que Manu n'avait pas fait exprès de commettre cette erreur.

Le résultat fut que Cécile se détourna de Manu pour s'en prendre à moi, avec la même intonation. Mon esprit avançait maintenant dangereusement entre deux feux, d'un côté, Cécile, qui me harcelait de toute sa hargne, et de l'autre, Manu, qui m'ordonnait de ne pas céder à ces crises de colère.

Ça n'était pas la première fois que je dus gérer ce genre de conflit. A Caernarfon déjà, une querelle avait éclaté entre mes deux compagnons, pour une simple histoire de serviette. Cette fois cependant, c'était plus grave, Cécile m'assommait de reproches durs sur la nature même de notre voyage, remettant en cause toutes les raisons qui nous avaient jusqu'alors motivé. Elle condamnait cette situation de non-confort où elle m'accusait de l'avoir délibérément conduite.

J'en perdais mes repères. J'essayais d'être indifférent mais la persistance des propos de Cécile trahissait rapidement mon jeu. Manu, lui, semblait désemparé par la faiblesse de ma répartie. Si je craquais, je n'étais rien d'autre qu'une “lavette”, m'affirma-t-il. Après tous les efforts que j'avais consenti pour franchir ces montagnes d'obstacles, je ne pouvais pas selon lui tolérer de telles crises. En laissant Cécile agir de la sorte, je lui ouvrais une brèche béante dans ma détermination et je lui permettais ainsi de recommencer ce scénario à sa guise quand bon lui semblait.

Pourtant, en dépit des mises en garde de Manu, je

continuais à penser que Cécile allait se calmer. Mais au contraire, elle en rajouta, utilisant même mon désaccord pour prétexte à la menace d'un départ. Sa comédie était parfaite, elle s'en allait du bateau, brandissant devant moi sa carte d'Assurance - Rapatriement pour être sûre que je la prenne bien au sérieux. Elle était experte, je mordais à l'hameçon à chaque fois qu'elle le voulait, et comme à Caernarfon, je dus lui courir après et la prier de ne pas partir pour qu'elle daigne enfin revenir parmi nous. Elle jubilait et continuait de me travailler de la sorte.

Cette fois, mes nerfs n'en pouvaient plus, je me mis à hurler de toutes mes forces et je m'effondrais à plat ventre sur la pelouse trempée, broutant comme une bête sans conscience des touffes d'herbes entières pour calmer ma rage. J'en devenais dingue, faisant tout pour que la pluie ruisselle dans mon cerveau et le nettoie de ces instants cauchemardesques.

Ce fut seulement devant ce spectacle accablant que Cécile admit avoir été trop loin et s'excusa des propos qu'elle avait tenu, et de son attitude.

Le climat désastreux qui s'était abattu sur nous ce matin-là avait rudement malmené nos nerfs et la tension était à son comble. Maintenant, nous le savions, et chacun s'engagea alors à ne plus s'emporter au risque de proférer des paroles trop graves pour être excusables.

Sans prononcer un seul mot supplémentaire, chacun reprenait sa tâche. La pluie ne cessa pas une seule seconde mais nous progressions inlassablement vers le sommet.

A 12 heures précises, nous y parvînmes enfin. Comme à Liverpool après les quatre premières écluses, le canal marquait un virage à 90° vers la gauche. Il y avait là un quai où un narrow boat se trouvait déjà amarré. Nous attachions notre voilier juste derrière lui.

De tous les narrow-boats que nous avions croisé jusque-là, celui-ci était de loin le plus coloré. Depuis la barre franche, en forme de S et peinte de bandes jaunes torsadées, jusqu'aux nombreux pots de fleurs sur le pont, ce navire n'avait rien à

envier aux maisons anglaises les plus coquettes. Cette soudaine apparition de couleurs vives, sous une accalmie passagère, nous redonna un peu le moral.

Nous décidâmes de marquer une pause afin de reprendre notre souffle et surtout nos esprits avant de continuer.

Comme une équipe soudée, chacun s'affairait à attacher le bateau le mieux possible. Notre engueulade était déjà oubliée.

Manu avait repéré un robinet à quelques mètres de là, il s'en alla remplir nos deux gros bidons. Au retour, son pied d'appui glissa sur la rive mouillée et l'un des deux bidons tomba par terre et s'éventra. Il nous restait encore un bidon, ce n'était donc pas si grave, mais Manu, s'obstina malgré tout à réparer la maladresse qu'il venait involontairement de commettre. Et comme il était un excellent bricoleur, il y parvint sans difficulté.

Après quoi, je proposais à mes compagnons de m'accompagner à la découverte du quartier. Cécile accepta, mais Manu, lui, préféra rester au bateau pour se reposer un peu. Je sentais dans l'attitude de mon compagnon une légère perte de motivation, et ce depuis le coup de fil inattendu de sa mère à Ilfracombe. Ce voyage, il l'avait voulu autant que moi, et il prenait presque du plaisir à franchir les uns après les autres tous les obstacles qui jonchaient notre route. Mais il existait tout de même à présent quelques raisons suffisantes pour le faire trébucher. Les révélations attristées de sa mère certes, mais aussi sa mésentente de plus en plus marquée avec Cécile et la situation délicate dans laquelle il se trouvait par rapport à notre couple. Sans m'en rendre compte, je ne pouvais pas en effet, compte tenu de mes relations avec Cécile, être complètement neutre lorsqu'une querelle les opposait tous les deux. Il ne me restait qu'à espérer que de nouveaux conflits n'éclatent pas.

Je voulus en parler un peu avec Cécile, mais de peur qu'elle se mette à nouveau en colère, je préférais m'abstenir.

En explorant le fond de toutes ses poches, elle avait trouvé un peu plus d'une livre. Elle proposa alors de m'offrir un "*Fish & Chip*". C'était très sympathique de sa part, mais je ne trouvais pas cela très honnête à l'égard de Manu. Néanmoins,

pour reconstituer notre entente, il valait mieux que j'accepte.

Ce quartier n'appartenait plus à Wigan, mais à New Spring, une ville mitoyenne. Nous descendions les rues en pente de ce quartier résidentiel à la recherche d'un "*Fish & Chip*". Il n'y avait pas beaucoup de commerce, pour ainsi dire aucun. Toutefois, au détour d'une ruelle, nous aperçûmes une enseigne lumineuse. Derrière la vitrine embrumée par l'atmosphère encore très humide, il y avait en effet petit "*Fish & Chip*" de quartier. Avec la richesse de Cécile, nous eûmes droit à deux gros poissons fris et une généreuse portion de frites épaisses et bien grasses. Nous redécouvrions avec un certain plaisir le monde moderne. Cela faisait bien longtemps que nous n'avions pas dévoré un plat chaud.

Le ventre plein, nous aurions pu rester là un peu, au chaud, Cécile s'en montrait désireuse, mais l'envie de repartir me démangeait trop, je me sentais trop malhonnête de laisser Manu seul au bateau alors que nous étions Cécile et moi au chaud.

Manu avait profité de notre absence pour faire un peu de ménage à bord. Il avait retrouvé sa bonne humeur, et montrait comme moi, une viscérale envie de repartir. La pluie s'était calmée, c'était plutôt encourageant.

. . .

Chacun à son poste, nous nous apprêtions à repartir, mais soudain, de l'habitacle du narrow-boat qui nous précédait, sortit une femme d'une cinquantaine d'années. Pour dépasser son bateau, nous avions prévu de l'enjamber, persuadés que ce narrow-boat était vide. Nous dûmes donc attendre de connaître la raison pour laquelle elle était sorti de son bateau.

La vigueur de ses gestes dévoilait une énergie étonnante. Notre navigatrice était vêtue comme une randonneuse chevronnée de la tête aux pieds.

Elle venait d'assister à notre préparation et avait donc découvert que nous hâlions notre voilier. Elle vint alors nous proposer un contrat.

Se trouvant seule à bord de son narrow-boat, le passage des écluses constituait pour elle un véritable calvaire. Il fallait en effet qu'elle s'arrête avant et après chaque écluse pour ouvrir et refermer les sas. Ces manœuvres qui ne nous prenaient pas plus de 10 minutes, nécessitaient pour elle une bonne demi-heure d'effort, ce qui ralentissait considérablement sa progression.

Autrement dit, ayant vu que nous étions trois, elle nous proposa de nous remorquer jusqu'à Wheelton, son objectif, et de solliciter en échange notre aide pour le franchissement des écluses qui nous attendaient sur le chemin à une vingtaine de kilomètres de là.

Nous acceptâmes aussitôt ce marché qui était pour nous une aubaine. Sans perdre un instant, nous larguions les amarres de son narrow-boat. Notre interlocutrice eut juste le temps de se présenter, Esther Evans, de Sheffield, dans le Sud du Yorkshire. Depuis de longues années, elle ne cessait d'arpenter toutes les voies navigables d'Angleterre. Elle y passait chaque année plusieurs mois et son narrow-boat constituait sa seconde maison. Elle l'avait baptisé "*Sutty-Thorne*" et était fière de nous annoncer que son navire participait régulièrement à des concours de beauté. Les nombreuses fleurs qui décoraient le pont, mais aussi les couleurs vives et le soin tout particulier apporté à l'entretien jusqu'au moindre détail, rappelaient la féminité du Capitaine. Elle ne comptait plus les milliers de milles qu'elle avait parcouru à travers ce vaste de réseau de canaux et pourtant sa passion n'avait pas faibli d'une once. Elle avait décidé de vivre sa passion de cette façon et son choix était tout à fait honorable.

Il n'y avait pas cinq minutes que nous l'avions rencontré et cette femme nous fascinait déjà.

Nous quittions donc Wigan et ses 23 infernales écluses, remorqué par ce splendide narrow-boat, aux allures de manège flottant. Comme la veille et l'avant-veille, je tâchais, à la barre de l'"*Ar Melhin 2*", de suivre une trajectoire bien au centre du canal, afin d'éviter que la quille ne touche le fond.

Le paysage était splendide. Nous étions passés du fond de la vallée aux flancs de la colline. Cette fois, nous dominions

tous les environs et notre vue portait à plusieurs kilomètres sur la gauche vers le Nord-Ouest. Autour de nous, il y avait sur les pentes de petits près aux formes irrégulières et séparés par des bosquets d'arbustes et d'arbres feuillus, recouverts de leur panache d'automne, du vert écarlate jusqu'au pourpre en passant par le jaune et le rouge émerillon. Un peu plus loin, un golf remarquablement aménagé nous faisait côtoyer les pratiquants aisés de cette discipline.



Remorqué par le Sutty Thorne d'Esther

A la différence des remorquages précédents, mes compagnons étaient restés avec à bord de notre voilier. Manu voulut en profiter pour ranger les ustensiles de vaisselle qu'il avait lavé et posé sur le pont. Une rafale de vent emporta cependant notre passoire. Il n'y avait pas de quoi en faire une histoire, mais j'invitais cependant Manu à tout ranger rapidement avant que les cieux ne nous volent toute notre vaisselle. Cette anecdote fut rapidement rangée au registre des mille et un détails de notre parcours.

Il nous importait davantage à présent de savoir où se trouvait précisément la ville de Wheelton jusqu'à laquelle Esther voulait nous conduire. En rédigeant mon livre de bord le matin même, j'avais remarqué sur notre guide la ville de Chorley, à une vingtaine de kilomètres des écluses de Wigan. J'avais alors pensé que cette ville pouvait être notre objectif du jour si nous partions assez tôt. En revanche, je n'avais pas remarqué Wheelton, et je ne savais pas du tout où cela pouvait se trouver. Le fait de ne l'avoir justement pas remarqué me laissait penser que ce pouvait être encore plus loin que Chorley.

Mon optimisme ne m'induisit pas en erreur cette fois-ci. Wheelton n'était qu'un petit village et se trouvait à 24 kilomètres exactement de Wigan, et à 7 écluses.

Le moteur du narrow-boat d'Esther tournait comme une horloge et nous filions à une bonne allure. A cette vitesse, la distance ne nous effrayait pas, seule les écluses pouvaient compromettre notre objectif. En découvrant ces nouveaux paramètres, nous comprenions mieux à présent pourquoi Esther avait fait appel à notre aide.

Depuis notre première étape à Maghull, j'avais pris l'habitude de mesurer le chemin parcouru en une journée en comptant le nombre de pages tournées dans notre guide. Ainsi, le premier jour ; deux pages et demie, le second ; quatre et le troisième, la veille ; une seule page. Si nous réussissions à atteindre Wheelton avant la nuit, nous allions pouvoir tourner un peu plus de deux nouvelles pages. Ce procédé était tout à fait

approximatif, mais il constituait un moyen très facile de mesurer notre progression.

Deux heures après avoir quitté le quai de New Spring, Esther ralentit et vint s'amarrer au quai d'une halte nautique où se trouvaient parqués plusieurs autres narrow-boats. Elle avait besoin de faire le plein de carburant, et les stations-services pour pénichettes étaient plutôt rares. Les réservoirs de son bateau étaient si énormes qu'Esther les laissa se remplir tout seuls et s'en allait dans la petite boutique de cette station. Elle n'en ressortit que quelques minutes plus tard avec une barre de Mars pour chacun d'entre nous. C'était très sympathique de sa part, et ça nous redonna des forces pour affronter les sept écluses qui ne se trouvaient plus très loin maintenant.

Nous étions à vol d'oiseau à 12 milles au plein Nord de Wigan, à Adlington exactement. Cette halte nautique était aussi l'endroit où étaient basées les équipes d'entretien du canal. Pendant notre arrêt, nous assistions d'ailleurs au nettoyage du canal. De petites pénichettes, charriaient en effet d'épaisses touffes d'herbe qui flottaient à la surface et risquaient de se coincer dans les hélices des narrow-boats de passage.

Pour notre nouveau départ, Esther invita Cécile à son bord tandis que nous restions Manu et moi à bord de notre voilier.

Même s'il ne pleuvait plus du tout, l'atmosphère restait malgré tout très humide et un vent violent balayait les flancs de la colline que nous parcourions à mi-pente. Sous un temps si maussade, rares furent les narrow-boats que nous croisions cet après-midi-là.

. . .

Nous franchisâmes bientôt Chorley et, moins de deux kilomètres plus loin, nous nous présentions devant la première des sept écluses de Wheelton. Sur notre gauche, s'en allait la branche du vieux canal désaffecté de "*Walton Summit*".

Ces écluses étaient assez proches les unes des autres

mais tout de même pas autant que celles de Wigan. A raison d'une quinzaine de minutes pour chaque écluse, nous confia Esther, et 5 minutes environ pour passer de l'une à l'autre, le franchissement de ces sept écluses allait nous prendre au bas mot deux bonnes heures. Il était déjà 5 heures passées, il y avait donc de fortes probabilités pour que la nuit tombe avant que nous ayons pu atteindre notre objectif du jour et que nous soyons obligés de passer la nuit une nouvelle fois entre deux écluses.

Esther ne l'entendait pas de cette oreille, et nous indiqua brièvement la technique que nous allions utiliser pour franchir toutes ces écluses. A cause de la largeur de notre voilier, supérieure à celle d'un narrow-boat, nous étions persuadés que nous ne pouvions pas entrer dans les chambres nos deux navires en même temps. Esther demanda alors à Cécile et Manu de passer en tête et de se charger de l'"*Ar Melhin 2*". Quant à moi, je restais avec elle pour l'aider.

Aussitôt ces consignes reçues, nous commencions l'ascension. Manu et Cécile avaient pris conscience de l'urgence et ils nous imposaient donc un rythme effréné. Cela se transforma vite en un véritable jeu, proche parfois même de la compétition. Mais malgré ma hargne, leur détermination fut invincible et nous ne parvenions pas à reprendre un seul mètre sur eux. C'était plutôt rageant pour moi de voir l'"*Ar Melhin 2*" me devancer et de ne pas réussir à le rattraper.

Pourtant, Esther manœuvrait avec habileté et je ne n'étais pour ma part jamais en retard pour lui ouvrir les portes des écluses avant qu'elle n'arrive, m'astreignant pour ce faire à des sprints épuisants entre chaque écluse.

Devant ce spectacle, quelques passants vinrent entre deux tours de manivelle me demander d'où nous venions, histoire de faire un brin de causette, histoire aussi d'acquérir un peu de matière pour alimenter une chaude soirée au coin du feu. Seuls les plus téméraires daignaient me prêter main forte pour pousser sur les lourdes poutres des portes.

A ce rythme endiablé, nous progressions bien plus vite

qu'à la coutume mais l'obscurité de la nuit gagnait néanmoins le ciel inexorablement.

Et puis, à force de tourner la manivelle pour ouvrir et refermer les sas, la paume de mes mains commençait à chauffer et les symptômes d'ampoules naissantes ne tardèrent pas à apparaître. Je dus ralentir la cadence.

J'avais pris soin de compter les écluses une par une et à la sixième, je fis appel à mes dernières ressources pour courir jusqu'à la dernière. Il était temps. Dix minutes plus tard et nous aurions été obligés d'utiliser des lampes de poches pour éclairer les engrenages et pouvoir enclencher les manivelles. Je ne suis pas sûr non plus que nous aurions pu à la fin de cette journée fournir le moindre effort supplémentaire.



Dernière écluse de Wheelton

Esther était arrivée à bon port, elle nous avait remorqué sur une bonne partie du chemin et nous l'avions aidé comme convenu à franchir ces sept écluses. Notre contrat était donc rempli et notre seule envie était de mettre un terme à cette journée éprouvante à tout point de vue.

Il restait néanmoins à présent l'épineux problème de trouver une place le long de la rive pour placer la nuit, car Esther ne nous l'avait pas dit, mais Wheelton était un lieu de rassemblement de narrow-boats, et il y en avait donc à perte de vue. La petite taille de notre voilier fut malgré tout rapidement logeable et quant à Esther, elle eut la chance de trouver un emplacement juste assez grand pour son bateau et d'y faire vite un créneau avant qu'un autre voyageur ne s'y installe.

. . .

Nous étions tiraillés par le sommeil, mais la faim harcelait nos estomacs et nous n'avions toujours pas de gaz pour faire cuire quelques patates. Quant aux fruits récoltés à Liverpool, ceux qui n'étaient encore pas trop pourris la veille l'étaient maintenant complètement.

Seulement, nous n'avions rien d'autre et il fallut bien s'en contenter même si la peau des pamplemousses avaient davantage la couleur d'un fromage de Roquefort que celle d'un bel agrume. Quant aux boites de conserve, dont nous avions déjà eu l'occasion d'en dévorer le contenu froid, elles étaient pour la plupart gonflés, ce qui n'encourageait guère à les ouvrir.

Avec une certaine répugnance, nous apprêtions donc à dévorer ces fruits très avancés, mais soudain, Esther apparut dans l'obscurité sur le chemin de halage et nous proposa de nous inviter au "*Fish & Chip*" de Wheelton.

En d'autres circonstances, nous aurions été gênés, mais là, c'était trop beau pour faire de la politesse. A peine eut-elle fini de parler que nous avions déjà tous les trois sauté sur le chemin, prêts à l'accompagner jusqu'au village.

Celui-ci se trouvait à environ 1 kilomètre à l'Est de la dernière écluse. Nous y parvînmes rapidement mais à notre grande déception, tout était fermé, y compris le "*Fish & Chip*". Il n'y avait là pas une seule âme qui vive et il n'était même pas 21h., c'était désolant.

Esther n'était cependant pas dupe sur notre véritable situation et elle avait bien remarqué que nous n'avions pas le moindre pécule et donc pas de quoi remplir nos caissons de vivres. Elle tapa alors sur l'épaule de Manu et nous invita à nous satisfaire de quelques saucisses et haricots rouges qu'elle avait à son bord.

Cela nous convenait parfaitement, plus encore même que le "*Fish & Chip*", car nous pûmes ainsi découvrir le formidable habitacle de son narrow-boat. Les aménagements étaient si beaux que nous avions l'impression de tout salir en pénétrant dans ce petit univers. Tout avait été calculé pour disposer d'un maximum d'espace, et finalement le volume intérieur était bien plus vaste qu'il n'y paraissait vu de l'extérieur. Même Manu, du haut de ses 1m90, tenait debout sous le plafond. Avec un tel confort, nous comprenions mieux comment Esther pouvait y séjourner de si longues périodes. Même dans les plus beaux voiliers, à taille égale, nous n'avions jamais vu un habitacle aussi bien aménagé. La forme rectangulaire des narrow-boats ainsi que la quiétude des canaux permettaient tous ces détails que la navigation maritime interdisait. Toutefois, le "*Sutty-Thorne*" était un cas à part. Esther lui apportait en effet un soin tout à fait particulier, à un degré de perfection que seule la passion, la vraie, pouvait expliquer.

Et pour compléter ses talents, Esther était aussi un excellent cordon bleu, et elle nous materna un délicieux repas qui nous fit oublier certaines mauvaises réputations relatives à la cuisine britannique.

Tout en se remplissant la panse, nous racontions notre périple à Esther qui nous expliqua ensuite plus en détail la vie exaltante qu'elle menait. Elle avait voulu que sa vie soit une découverte permanente. Aucun jour, nous révélait-elle, n'avait

été semblable à son précédent, et même si elle était passée plus de dix fois aux mêmes endroits, elle continuait de faire des rencontres exceptionnelles.

Elle nous avouait que dès le premier instant, elle avait deviné, sans en connaître la finalité, la force de notre détermination. Et elle l'approuvait. Elle tenait cette étonnante capacité d'appréciation de ses nombreuses rencontres, de toutes ces fois où elle avait dû savoir si ses interlocuteurs jouaient un rôle ou s'ils étaient authentiques.

Comme la veille et l'avant-veille, nous discutions sans relâche malgré la fatigue.

Cette fois malgré tout, nous avions plusieurs heures de sommeil à récupérer et nous ne pûmes rien faire ce soir-là pour soulager la lourdeur de nos paupières.

Nous quittions alors la chaleur et le confort du bateau d'Esther pour regagner notre voilier, un peu plus spartiate. Sans lumière à bord, nous n'eûmes rien d'autre à faire que nous enfouir rapidement dans nos duvets avant que le froid nous gagne et nous empêche de fermer l'œil.

. . .

Samedi 6 Octobre : Wheelton > Blackburn : 13 kms

Dès les premières lueurs du matin, nous fûmes réveillés par le ronronnement des moteurs diesels. Il y avait de l'activité dehors et malgré l'heure matinale, le trafic sur le canal était déjà intense, de nombreux narrow-boats attendaient en ligne de pouvoir franchir les écluses en direction de Wigan.

Je ne me souvenais plus du temps qu'il m'avait fallu pour m'endormir, mais en tout cas, j'étais plutôt dans une forme excellente, prêt à parcourir des dizaines de kilomètres de halage. Sans savoir trop pourquoi, j'étais heureux, et j'avais en ça largement de quoi me satisfaire.

Nous n'avions que des fruits pourris en guise de petit-déjeuner mais je ne m'en plaignais pas. Ni Cécile, ni Manu. Nous avions simplement un peu froid car l'atmosphère s'était nettement refroidie pendant la nuit, sans doute sous l'influence d'une dépression en provenance du Nord.

Manu se mit alors à s'interroger sur notre sort, il rigolait tout en se demandant ce que nous faisions là, dans ce petit bateau, sans confort, au beau milieu de la campagne anglaise, et en plein mois d'Octobre. C'était en effet curieux lorsque l'on se mettait à y réfléchir. Ce qui était certain, c'est que nous subissions le sort, nous n'étions pas pour grand-chose en effet dans ce qui nous arrivait. Toutes ces journées déjà consacrées à la quête de cet idéal nous avaient peu à peu appris à nous démunir d'œillères. La force des choses avaient élargi notre champ d'action, nous offrant plus de liberté pour construire notre avenir. Cela nous amenait sur des routes complètement inattendues comme ce canal et toutes les routes qui nous y avaient conduites. Et comme cela s'était relativement bien passé, malgré quelques rudesses, nous avions hâte de découvrir les nouvelles anecdotes que notre sort nous réservait. Finalement, ce voyage n'avait plus de l'Islande que le fait d'être notre repère de tous les jours, comme l'alphabet que l'écolier apprend doucement, prenant peine au préalable à découvrir chaque lettre. Toutes les expériences que nous allions vivre seraient bonnes et

enrichissantes, nous en étions certains, et nous n'envisagions plus le moindre échec.

Associée à notre longue nuit, cette pensée était sans doute la cause de cette bonne humeur et de cette motivation sans faille. Le ciel était gris et il y avait un vent frais soutenu, mais nous étions déjà sur le pied de départ.

Esther vint soudain taper sur le pont de notre voilier, Manu sortit aussitôt la tête par le roof et elle nous proposa alors de venir prendre le café à son bord avant que nous repartions. Nous acceptâmes volontiers. Dehors, nous fûmes saisis par ce vent glacial du Nord-Ouest qui avait dispersé sa fraîcheur dans tous les Midlands.

Nous ne tardions pas à franchir la petite porte du "*Sutty-Thorne*" pour rejoindre son atmosphère réchauffée par un petit poêle. Esther avait troqué les habits d'hiver qu'elle portait quelques minutes plus tôt pour une tenue d'été et des charentaises, insensible aux températures extérieures.

Le café chaud accompagné de petits biscuits nous procura de formidables sensations. Sans doute étonnée par notre procédé de progression dans le canal, Esther nous demanda si nous avions vraiment l'intention de rejoindre la Mer du Nord de cette façon. Elle se montrait dubitative, persuadée en fait que si nous ne trouvions pas de navires remorqueurs, nous n'allions pas pouvoir tenir physiquement jusqu'au bout. Nous lui expliquions la cause de cette situation, et elle admit alors qu'il n'y avait effectivement pas d'autres solutions, nous n'avions plus selon elle qu'à espérer que de nombreux narrow-boats acceptent de nous aider comme elle l'avait fait. Seulement, ajouta-t-elle, plus la saison avançait et plus le trafic allait baisser sur le canal, nous obligeant à haler notre voilier sur de longues distances sans voir un seul narrow-boat. En tout cas, pour ce qui la concernait, elle ne pouvait pas nous remorquer car comme elle nous l'avait dit à New Spring, elle s'arrêtait à Wheelton pour quelques jours.

. . .

Tandis que nous dévorions le délicieux breakfast qu'elle nous avait préparé avec autant de soin que pour le dîner de la veille, Esther nous confia la responsabilité de son bateau et s'en alla sur le chemin de halage discuter avec son voisin de rive.

Celui-ci nous avait salué lors de notre arrivée la veille par la fenêtre de son narrow-boat. J-K. Wright, c'était son nom, vivait à longueur d'année à bord de son navire et son port d'attache était Preston, à quelques encablures de Wigan.

Esther lui fit le récit de notre propre histoire et en particulier la façon peu banale que nous avions de concevoir la navigation sur les canaux britanniques. Il en rigolait, mais ne fut pas moins admiratif devant le défi que nous avions relevé.



A Wheelton avec Esther et JK Wright

Ce personnage, bon vivant, à la cinquantaine avancée, connaissait parfaitement le coin et proposa alors à Esther de nous conduire jusqu'au shipchandler le plus proche afin de voir si un mécano ne pouvait pas réparer notre moteur. Malgré les craintes d'Esther, nous étions certains de notre capacité à haler notre voilier jusqu'au bout du canal et de toute façon, nous

n'avions plus une goutte d'essence et encore moins de quoi en racheter. La réparation de notre moteur n'était donc plus vraiment une urgence pour nous.

En fait, ce que voulait J-K. Wright, c'était avant tout nous aider, et nous aurions été bien peu corrects de ne pas le suivre. Tant de milles parcourus et tant d'épreuves surmontées à bord d'un bateau si petit et tellement démuni de confort, cela lui paraissait inconcevable. Il voulut tout savoir, dans les moindres détails. Ce furent les anecdotes maritimes qui retinrent le plus son attention. Il voulut aussi connaître par quel passage nous avions quitté l'océan pour pénétrer dans le canal, et il n'en revint pas lorsque nous lui apprîmes que nous étions passés par Liverpool, une portion dont il était persuadé qu'elle n'était plus navigable depuis longtemps.

A la hâte, il nous entraînait donc avec lui vers ce shipchandler où il espérait trouver un mécano capable de réparer notre moteur. Mais ce commerce était fermé et nous dûmes rebrousser chemin vers le canal. J-K. Wright paraissait un peu déçu de ne pas avoir pu nous aider.

Nous nous apprêtions alors à lever les amarres et à prendre le chemin de l'Est. En examinant notre guide, nous découvrîmes la grande ville de Blackburn, à 13 kilomètres de Wheelton. La distance n'était pas très longue, nous pouvions facilement atteindre cette ville avant le soir. Nous faisions preuve d'un grand professionnalisme pour nous préparer, chacun avait un rôle précis. Même le cheval du pré voisin, plutôt dynamique et joyeux, ne parvenait pas à nous déconcentrer, il y avait de quoi hennir de frustration.

Plus rien ne nous retenait, nous allions saluer une dernière fois Esther et J.K. Wright. Esther voulut alors nous prendre en photo avant de nous laisser partir. Quelques minutes plus tôt, J-K. Wright avait parlé de nous à des navigateurs également en partance, et à peine eûmes nous fini cette séance photo qu'un narrow-boat s'arrêta à hauteur de notre voilier et l'un de ses occupants déposa un plein sac de vivres dans notre cockpit. Il y avait des œufs, du bacon et un peu de beurre. Le

capitaine de ce navire se contenta simplement de nous dire que nous avions eu raison de relever ce défi, et il continua sa route sans en dire davantage.

Finalement, même si ce n'était pas de la façon qu'il avait prévu, J-K. Wright avait tout de même réussi à nous aider et il pouvait maintenant nous laisser prendre le large tout en ayant la conscience tranquille. Esther, elle aussi, semblait rassurée de savoir que nous allions manger à notre faim au moins pour cette journée qui commençait. Discrètement, elle glissa dans ma main un billet de 5 livres. Toute cette générosité était plutôt embarrassante et nous ne sûmes pas trop comment remercier tout ce petit monde. Esther m'indiquait que le seul moyen pour leur être reconnaissants était de réussir notre épopée et que pour cela, nous n'avions plus une minute à perdre.

. . .

Après une dernière embrassade, chargée d'émotion, nous partions pour Blackburn, laissant derrière nous de nouveaux amis que nous n'étions pas certains de retrouver un jour. Cette curieuse sensation avait quelque chose de déjà vu, et c'était toujours aussi désagréable.

L'avenir nous attendait, notre détermination triompha une fois encore de cette amertume nostalgique.

Il y avait un nombre incroyable de narrow-boats amarrés en file indienne le long de la rive. On ne voyait même pas le bout de cette longue enfilade. Cela ne facilitait pas le halage de notre voilier.

Ainsi, pour y remédier, tandis que Cécile barrait le bateau et que Manu le halait, je m'efforçais pour ma part, tout en étant sur le pont du voilier, de maintenir la corde assez haut afin de la faire passer au-dessus de tous ces narrow-boats.

Lorsque nous eûmes franchi ce premier obstacle, sur près d'un kilomètre de longueur, Cécile nous indiquait qu'il était déjà midi passé. Nous avions perdu beaucoup de temps ce matin-là, et si nous voulions arriver avant la nuit, il valait mieux se

dépêcher.

Pour notre plus grande chance, le vent nous était favorable, et plutôt violent, ce qui favorisait considérablement notre progression. Certaines rafales poussaient tellement fort le bateau que celui-ci nous dépassait et nous obligeait à courir, sous peine d'être tractés à notre tour, ce qui inversait les rôles.

Une telle faveur des cieux était si rare que nous avions tout intérêt à l'exploiter. Nous pouvions utiliser ce vent en improvisant sur notre pont un gréement de fortune avec le spi accessoirement fixé sur la dame de nage. La traction était colossale et notre voilier se mettait à pencher sur l'avant et à créer dans son sillage un bon clapot qui remontait sur les rives. Manu, qui était resté sur le chemin devait courir à bonne allure pour nous suivre.

Notre système marchait à merveilles, la seule contrainte était de baisser la dame de nage à chaque pont et de laisser un peu de mou pour que notre spi ne se déchire pas dans les rafales les plus violentes.

A Stanworth, les occupants des narrow-boats que nous croisions n'en croyaient pas leurs yeux, nous leur démontrions de manière plutôt concrète que la navigation à voile était tout à fait envisageable dans le canal.

Le seul véritable problème fut en fait les changements de cap du canal, parfois radicaux. En 200 mètres à peine, nous passions d'une amure de vent arrière à une amure de près, et notre bricolage n'avait alors plus une finesse suffisante pour nous permettre d'être aussi efficace. Toutefois, j'étais certain qu'avec un petit dériveur, du type optimist, il était possible de se promener sur le canal par jour de grand vent.

. . .

Malgré cet inconvénient, nous eûmes le plus clair de l'après-midi le vent dans le bon axe, et nous pûmes donc largement en profiter. Blackburn n'était plus très loin, les bâtisses devenaient de plus en plus nombreuses et annonçaient la

proximité de la ville.

La journée aurait donc pu bien se terminer mais il se mit à pleuvoir des trombes, et les derniers kilomètres furent infernaux. Nous fûmes rapidement trempés jusqu'aux os, la glaise collait à nos chaussures et alourdissait chacun de nos pas. Cécile, elle, était paralysée à la barre, elle ne bougeait plus d'un millimètre et se contentait simplement de maintenir le bateau dans l'axe du canal.

Révolté par cet acharnement, je me mis soudainement à injurier les cieux de tout l'argot que je connaissais. Nous n'en avions sans doute pas pour longtemps pour atteindre le centre de Blackburn, mais nous décidâmes de ne plus lutter davantage et de nous arrêter sous un pont jusqu'au retour de l'accalmie. Cependant, la pluie ne s'arrêta pas et dans notre immobilisme, trempés de la tête aux pieds, nous grelottions rapidement sous le froid et dans les courants d'air violents.

Résignés, et plus jamais déterminés à en finir, nous saisissions à nouveau nos cordes et repartions sous le déluge, espérant vite atteindre notre objectif. Toute cette hostilité renforçait notre hargne, nous voulions réussir aussi pour nous venger de cet acharnement des cieux.

Il y avait 6 écluses à gravir avant d'atteindre le centre de Blackburn. Il n'était que 15 h 30, nous en avions encore pour un peu moins de deux heures.

Comme si le ciel finissait par admettre sa bêtise, la densité des nuages se dissipa un peu, et la pluie cessa. Nous étions tout de même lessivés de la tête aux pieds, nos vêtements ne nous protégeaient plus de rien, et nous n'étions pas près de nous réchauffer. Nous attendions avec une impatience sans commune mesure d'en finir enfin et de pouvoir savourer un repos bien mérité à l'abri des éléments dans notre bateau.

Pour la première fois, il fallut utiliser notre clef anti-vandalisme pour avoir accès aux engrenages des écluses. Cela nous donnait une vague idée de l'urbanisation qui nous attendait.

Malgré les désagréments occasionnés par l'humidité de nos vêtements, aucun d'entre nous ne chômait, nous avions

même tendance à accélérer, Cécile coupait les virages au plus serré pour gagner du temps et Manu et moi, nous tirions sur les cordes de toutes nos forces. Les cinq écluses suivantes furent franchies aussi facilement que la première.

Mais à peine eûmes nous relancé notre voilier que celui-ci s'immobilisa dans un virage. Il ne manquait plus que çà. Cécile avait coupé ce virage trop près de la rive et la quille s'était plantée dans la vase. Nous essayâmes de tirer dans le sens inverse, mais le bateau resta immobile, insensible à nos efforts. Il paraissait bien bloqué.

La fatigue, cumulée à notre flagrante impuissance, eut raison de notre détermination. Tous les ingrédients étaient réunis pour nous mettre en colère. Mais nous en étions conscients, et nous nous efforcions donc de garder notre calme et d'essayer de trouver un moyen d'extraire notre voiler de ce piège invisible.

Finalement, d'autres passants vinrent nous prêter main forte et au terme d'une demi-heure de lutte acharnée, la vase cédait à notre traction et le bateau fut enfin libéré.

Au fur et à mesure que nous pénétrions ensuite dans le cœur de la cité, nous découvrîmes des quartiers très urbanisés et de vastes zones industrielles, aux allures tristes et sombres. Le canal n'avait pas quitté les flancs de la colline et nous dominions bientôt toute la ville de Blackburn, découvrant ainsi sa taille.

Nous entrions dans la plus grande ville après Liverpool. C'était un retour brutal au monde moderne. Nous n'avions pas suffisamment regardé notre guide pour savoir où le canal passait le plus près du centre-ville et nous continuions donc, espérant trouver à un moment ou à un autre un endroit idéal pour passer la nuit tout en étant proche du cœur névralgique de la cité.

Soudain, à hauteur du pont n°102A, Manu remarquait sur la gauche en contrebas le chantier d'un supermarché. Nous étions Samedi et les ouvriers ne travaillaient donc pas. En revanche, Manu me fit remarquer les quelques bouteilles de gaz qui traînaient çà et là parmi les outils. Chaparder des biens aussi futiles pour un supermarché que des bouteilles de gaz, c'était un pêché pas trop grave et cela nous permettait de faire cuire nos

patates et de manger à notre faim. C'était risqué de nous en emparer en plein jour et nous nous promettions alors de revenir après le coucher du soleil.

Le fait d'être honnête au plus profond de nous-mêmes ne nous dispensait pas d'avoir comme tout le monde la vitale nécessité de manger pour survivre. Et puis, un tel projet, nous ne l'aurions jamais eu si ces bouteilles avaient été dans une maison particulière. Comme pour trancher avec notre malchance du jour, le quai central de Blackburn apparut juste au-delà du virage suivant, sur la rive gauche.



Halte protégée à Blackburn

C'était de loin la plus belle structure d'accueil que nous avions trouvé jusqu'alors dans ce canal. Il s'agissait d'un ancien quai de déchargement transformé en quai touristique sur lequel un hangar ouvert s'avançait de plusieurs mètres au-dessus du canal, ce qui abritait des intempéries les utilisateurs de ce quai ainsi que les bateaux qui s'y amarraient.

Le quai mesurait une cinquantaine de mètres de longueur environ et il n'y avait que deux bateaux, une vedette et un narrow-boat noir et rouge d'une quarantaine de pieds.

Aucune pancarte n'indiquait que ce quai était privé et rien ne nous empêchait par conséquent de nous y amarrer à notre tour. C'était trop beau pour être vrai. La profondeur était suffisante au bord du quai pour que nous puissions nous y coller sans le moindre écart, et il y avait en plus une barrière qui empêchait, ou tout au moins limitait, les intrusions malveillantes sur les navires amarrés là.

Tout cela était tellement parfait qu'avant même d'avoir posé le pied à terre, nous eûmes l'idée de marquer là une journée de repos. Nous en avions bien besoin.

Pour le moment en tout cas, cette journée nous avait épuisé et nous étions trempés. Nous changions de vêtements, et dans un ultime espoir, je tentais d'allumer le feu sur la gazinière. En vain, l'allumette se consuma jusqu'à me brûler le bout des doigts et la flamme de la gazinière ne s'alluma pas.

Parmi nos conserves, il y avait une boîte de deux kilos de maquereaux marinés au vin blanc. Nous savions que l'acquisition d'une nouvelle bouteille de gaz était indispensable, mais pour l'instant, nous avions trop faim, et l'heure de ces maquereaux avait sonné. Nous nous étions promis de n'ouvrir cette boîte qu'en cas d'extrême nécessité, et si nous le fîmes ce soir-là, c'est que nous avions la certitude de trouver du gaz rapidement.

. . .

Après s'être bien rempli la panse, nous nous préparions Manu et moi, à partir en expédition nocturne à la recherche du gaz précieux. A 20 h., il faisait nuit, nous enfilions nos blousons chauds. Cécile préférait rester au bateau.

Sans un mot, avec un simple échange de regards, le coup d'envoi de notre opération commando fut donné. Nous quittions l'habitacle, enjambions la chaîne qui bordait le quai et filions à pas rapides sur le chemin de halage.

L'appréhension me procura l'impression de faire beaucoup plus de chemin qu'il y en avait. Il nous fallut cinq minutes pour arriver à hauteur du chantier.

Les bouteilles de gaz n'avaient pas changé de place, mais tout le chantier était éclairé par de puissants lampadaires qui corsaient considérablement la difficulté.

Nous dévalions discrètement le terre-plein du canal et profilions doucement nos silhouettes vers la cabane en bois où se trouvaient ces bouteilles de gaz. Lorsque nous les touchions, nous découvrîmes qu'elles étaient en fait bien plus grosses que nous l'avions pensé. Debout, elle mesurait au moins un mètre de hauteur pour un diamètre de 40 centimètres, ce qui laissait supposer un encombrement plutôt important à notre bord. Mais pire, le système de raccord ne correspondait absolument pas au nôtre et rien ne nous indiquait que le gaz contenu était le même que celui que nous devions utiliser. Bref, trop de raisons de ne pas prendre ce risque.

Nous revenions donc bredouilles, terriblement déçus que la perspective de repas chauds jusqu'à la fin de notre voyage se soit brutalement brisée. A mi-chemin, je m'arrêtais, refusant de retrouver Cécile avec cette mauvaise nouvelle. Je voulais au moins lui fournir une autre solution pour ne pas la décevoir.

Je pris alors la première route à gauche qui descendait vers le centre de la ville. Manu avait surtout envie de dormir et s'il ronchonna un peu, il accepta de m'accompagner. Mon idée était claire, je voulais absolument trouver un site où l'on pouvait dénicher exactement les mêmes bouteilles que les nôtres.

La marque de ces dernières était diffusée sur toute la planète et couvrait tous les équipements de camping. Je recherchais donc un magasin de loisirs de plein air. Nous fîmes tout le tour de la ville, depuis la gare jusqu'à l'hôpital, en passant par toutes les rues du centre-ville.

L'air froid criblait notre visage d'une bruine piquante. En dépit d'une recherche méticuleuse, nous ne trouvions aucun commerce qui aurait pu correspondre à ce que nous recherchions. Notre promenade aurait donc pu se conclure sans le moindre intérêt.

Jusqu'à ce que nous croisions deux sympathiques jeunes filles, particulièrement bavardes. Le gaz ne figurait parmi les préoccupations de ces demoiselles qui se trouvaient dans une toute autre chasse que la nôtre. Elles eurent tôt fait cependant de comprendre que nous n'étions pas vraiment intéressés par ce qu'elles nous proposaient. Toutefois, avant de nous quitter, elles acceptèrent malgré tout de nous indiquer l'endroit où elles pensaient qu'il existait ce genre de commerce.

Nous y filions aussitôt, abandonnant sans autre ménagement ces filles de la nuit. Nous repérions le quartier indiqué mais pas l'endroit exact. Il était maintenant très tard, et nous n'avions plus qu'une seule d'envie, celle de retrouver nos duvets dans les plus brefs délais.

Au bateau, la première question de Cécile fut comme je l'avais prévu de savoir si nous avions réussi notre coup. Nous lui répondions alors que nous avions changé de plan et que nous n'opérerions que le lendemain.

Cécile fut dubitative et croyait davantage entre notre échec pur et simple qu'en la perspective d'avoir du gaz avant de quitter Blackburn. Mais elle fit l'effort de respecter nos espoirs et de ne pas trop nous accabler de critiques. Elle était incrédule et moi, j'étais certain que nous parviendrons à nos fins.

Ce fut de cette façon que nous nous endormions sous le ciel lumineux de Blackburn.

. . .

Dimanche 7 Octobre : Blackburn : Repos

On dit que les rêves sont le reflet de la dernière sensation avant de sombrer dans l'onirique. La musique country, diffusée jusqu'au milieu de la nuit par le pub branché du coin à même pas dix mètres de là, nous entraîna vers des voyages sans fin jusqu'aux confins de nos projets les plus fous.

Nous étions Dimanche, "*a day break*", un jour du repos, même pour nous. Nous nous accordions donc une grasse matinée. Il y avait si longtemps que cela ne nous était plus arrivé que nous savourions pleinement le plaisir de rester dans nos duvets sans avoir à se soucier du temps ou encore du nombre de kilomètres à parcourir.

Une bonne récupération, aussi bien physique que morale, était indispensable après la semaine plutôt chargée que nous venions de vivre. Parmi les ingrédients de cette remise en forme, il ne fallait absolument rien faire qui puisse aller à contre-courant de nos envies immédiates. Et parmi celles-ci, celle de soulager nos sinus afin de mieux réfléchir.

Je profitais de cette quiétude matinale pour saisir mon livre de bord et faire un premier bilan. Mais avant ça, mon estomac me rappelait à l'ordre et je n'eus rien d'autre à absorber que le reste de la sauce au vin blanc dans laquelle avaient mariné les maquereaux de la veille. Je la partageais avec Manu en guise de petit déjeuner. Ensuite, un gros bisou plein d'affection à Cécile, replongée dans un profond sommeil, et j'étais enfin apte à effectuer les calculs nécessaires à ce bilan.

Depuis Liverpool, nous avions parcouru près de 90 kilomètres en 5 jours, soit une moyenne de 18 kilomètres par jour. Au regard des distances que nous avions coutume de couvrir en une journée en mer, c'était assez peu. Indéniablement, la navigation sur canal était bien moins rapide que la navigation en mer, et cela laissait présager plus de jours que prévu pour atteindre Immingham.

. . .

En tout cas, ce constat ne remettait pas en cause la nécessité de cette journée de repos. Et puis, nous avions maintenant un objectif avant de quitter Blackburn.

Manu se montrait impatient d'aller parcourir le quartier que nous avaient indiqué nos deux interlocutrices la veille au soir. En plein jour, c'était plus facile d'effectuer cette recherche.

Nous partions sans attendre. L'ambiance de la cité était conforme à celle d'un dimanche matin, la plupart des commerces étaient fermés et il y avait peu d'activité dans les rues, seulement quelques personnes âgées. Au centre, une galerie commerciale défiait les lois dominicales et ses portes étaient ouvertes. Parmi les commerces, un Mac Donald's, dans la vitrine duquel on pouvait lire sur de grandes affiches les bienfaits calorifiques des hamburgers avec des photos alléchantes à l'appui. Cette vision fit tournoyer nos esprits dans tous les sens. Ca n'était vraiment pas bon, il valait mieux s'en aller et oublier rapidement ces images.

Nous passions inlassablement d'un quartier à un autre avec toujours le même objectif. Finalement, ce fut un peu à l'écart du centre-ville, dans un quartier vainement exploré la veille, que nous eûmes l'heureuse surprise d'apercevoir tout à coup le logo de la marque de nos bouteilles de gaz. Il s'agissait d'un grand commerce de bricolage, également spécialiste des problèmes de chauffage et d'isolation des maisons.

La boutique se situait le long d'une rue, entre un parking et une ruelle perpendiculaire. Derrière la bâtisse, entourée de grillage, il y avait une grande cour où étaient entreposé un stock très important de bouteilles de gaz de tous les types et de toutes contenances. Au premier coup d'œil, nous ne décelions aucune bouteille identique aux nôtres, mais en regardant à travers un mur de grosses bonbonnes, nos yeux accrochèrent quelque chose qui y ressemblait. Nous changions alors d'axe d'observation pour s'assurer qu'il y avait bien ce que nous cherchions dans cette cour. Nous ne nous étions pas trompés, des bouteilles de gaz

strictement identiques aux nôtres se trouvaient à moins de cinq mètres de nous. Curieusement, le rassemblement de ces bouteilles et de toutes les autres formaient un carré au centre de la cour et tout autour, un espace vide de trois mètres environ les séparait du grillage.

Manu me fit remarquer que rien ne nous garantissait que ces bouteilles n'étaient pas vides. C'était en effet une possibilité, mais un petit scotch rouge, visible de là où nous étions, indiquait qu'elles avaient été rechargées et préparées à la vente.

L'envie de nous emparer d'une ou deux bouteilles nous démangeait, nous n'avions qu'à enjamber le grillage. Mais en plein jour, nous nous exposions à de grands risques, et il valait mieux attendre la nuit. Et puis, pour ma part, je n'avais pas en moi cette fibre du voleur capable de commettre ses larcins en toutes circonstances.

En projetant d'agir de la sorte, je n'avais même pas l'impression de me comporter en voleur. D'ailleurs, nous avions quelques bouteilles vides à bord et j'avais d'ores et déjà prévu de déposer dans cette cour autant de bouteilles vides que nous allions prendre des pleines. Nous ne voulions que du gaz, et pour le commerçant, ce qui coûtait cher, c'était les bouteilles, plus que le gaz qu'elles contenaient. En fait, j'étais intimement convaincu que notre démarche n'avait rien d'illégal, sinon dans la forme. Je considérais même que cette action, dans la mesure où elle allait nous permettre de manger à notre faim et de progresser dans un bien meilleur confort, constituait une démarche légitime.

Le programme était donc tout établi. Nous allions agir au cours de la nuit suivante et lever les amarres à la première heure le lendemain matin. En attendant, nous avions quartier libre pour toute la journée. Nous nous préparions alors Manu et moi à élaborer un plan d'action précis afin de nous garantir le succès.

. . .

Ce jour-là, il faisait très beau. De retour au bateau, nous trouvions Cécile en train d'étendre sur les filières toutes nos affaires humides. L'Automne ne laissait rien présager de bon et elle avait donc raison de tout faire sécher avant que cela ne soit plus possible.

Devant un tel entrain, nous ne pûmes Manu et moi que nous y mettre à notre tour. Nous avions entre autres plusieurs vaisselles de retard et il y avait justement un robinet sur le quai à quelques mètres de notre voilier.

Lorsque ce fut fait, chacun vaquait à ses occupations. Pour ma part, je me consacrais à la rédaction de mon livre de bord. Je fus si tranquille, que j'arrivais presque à rattraper mon retard. En milieu de journée, mes compagnons réapparurent. Persuadés que nous allions avoir du gaz dès le soir-même, nous dévorions froide une boîte d'épinards en se jurant que c'était la dernière fois.

Après quoi, Cécile me proposa d'aller nous promener dans la ville, nous deux, en amoureux. Elle était étonnamment enthousiaste, et elle voulait que je lui montre tout ce que nous avions déjà vu avec Manu. Il y avait longtemps que je ne l'avais pas vu aussi gaie.

Dans le centre-ville, Cécile flânait devant les vitrines des magasins de vêtements. Elle s'arrêtait aussi devant les boutiques de meubles, d'électroménager et même de téléphonie. C'était de sa part une attitude plutôt curieuse. Je lui demandais alors ce qui l'attirait ainsi, mais elle ne me répondait pas, préférant me demander ce que je préférais parmi tous ces objets exposés. J'étais loin de m'attendre à ce genre de question, mais je compris vite que Cécile rêvait de nous voir bientôt dans une situation matérielle confortable grâce à laquelle elle pourrait choisir de la sorte tous ces objets. Ne souhaitant pour rien au monde briser cette exceptionnelle bonne humeur, je marchais au jeu, et elle m'administra alors un gros bisou langoureux avant de poursuivre son shopping visuel.

J'étais plutôt heureux de constater que Cécile avait visiblement décidé d'acquérir toutes ces choses pour construire

quelque chose avec moi. Elle croyait en moi et en la possibilité que nous puissions vivre ensemble longtemps.

Nous poursuivions notre balade, tels deux tourtereaux allant d'une branche à l'autre dans un grand arbre.

Mais pour savourer un jour cet avenir meilleur, il fallait absolument que nous puissions nous souvenir à jamais du long chemin qui nous y avait conduit. C'est pourquoi, de retour au bateau, j'ôtais ma main de celle de Cécile et je reprenais la rédaction de mon livre de bord, inscrivant tous les détails de notre vécu. Il m'importait de tout relater, nos soucis, mais aussi nos joies et nos espoirs de chaque jour, toutes ces volontés passagères qui se greffaient sur notre idéal comme des irrégularités du relief sur notre longue ascension. L'écriture me dévoilait notamment que nous ne commencions que maintenant à entrevoir le sommet de cette interminable course parsemée d'embûches. Avec un certain optimisme, je nous devinais en Islande, confortés par un solide emploi, et regardant chaque soir notre passé avec une profonde satisfaction d'avoir relevé un jour ce défi de l'irrationnel.

Ce jour-là, sans doute très inspiré par le bonheur que venait de me procurer Cécile, je ne me lassais pas d'écrire. Je parvenais même, pour la première fois depuis notre départ à mettre mon livre de bord à jour.

L'après-midi passait assez vite et l'heure de notre mission nocturne approchait à grands pas. Nous étions Manu et moi terriblement impatients.

Alors, pour tuer le temps, je me mis à relire pour la énième fois la seule bande dessinée que nous avions à bord, "*Le Grand Pouvoir du Chninkel*" de Van Hame et Rosinski. J'affectionnais toujours autant l'histoire de ce petit être tant notre épopée s'apparentait à la sienne en de nombreux points.

. . .

Seule l'obscurité naissante eut progressivement raison de mes occupations ludiques. Lentement, la nuit refermait son voile sur la cité et faisait monter l'adrénaline en nous. Nous avions prévu d'attendre 22 h. et le sommeil fut un adversaire de taille auquel il fallut résister. Notre seule parade, infaillible néanmoins, fut d'imaginer la pleine assiette de patates chaudes que nous pouvions nous offrir dès le retour de notre mission.

A l'heure convenue, après une insupportable attente, nous partions tous les deux comme prévu vers notre cible. Nous avions avec nous un sac dans lequel nous avions mis deux bouteilles vides pour les laisser à la place de celles dont nous allions nous emparer.

Nous eûmes la désagréable surprise de constater que les rues étaient encore bien vivantes. Cela ne dérangeait pas Manu, mais pour ma part, j'estimais que le risque encouru était bien plus important. Telle une machine programmée, Manu avançait à grands pas, le regard fixe droit devant lui, imperturbable.

Le quartier du magasin de bricolage était heureusement beaucoup moins animé. J'avais donc de quoi être plus rassuré, mais rien n'y fit, au moindre bruit suspect, je sursautais. Je tournais tellement la tête que j'aurais pu en attraper un torticolis.

Arrivés devant le magasin, mon appréhension était à son comble. La cour était sombre, mais le reflet des lampadaires voisins éclairait tout de même les bouteilles de gaz. Ce calme apparent semblait faciliter notre tâche. Toutefois, au-dessus de la boutique, il y avait un logement, et si les volets étaient ouverts lors de notre reconnaissance en matinée, ils étaient maintenant fermés, ce qui laissait supposer que celui-ci était occupé.

C'était pour moi une raison suffisante de reporter à plus tard notre action de façon à être certain que les éventuels occupants de ce logement soient vraiment endormis.

Je me connaissais un certain courage pour entreprendre certaines actions, mais j'avouais ne pas être téméraire en matière de vol. Manu le savait et d'un air sévère, il me fit jurer de le laisser faire si mon appréhension ne me rendait pas capable de l'assister. Il me mit en garde ainsi des éventuelles maladresses

que mes craintes pouvaient ma faire commettre. Il concluait en m'affirmant qu'il en avait assez d'attendre et qu'il était temps d'en finir et de savourer enfin un repas chaud.

Il avait parfaitement raison, mais je voulus tout de même le suivre. Nous nous rapprochions alors lentement du grillage et nos ombres se profilaient partout sous les lumières des lampadaires. Tout cela n'était vraiment pas rassurant mais je n'avais plus le droit d'hésiter. Reculer n'était plus possible à présent. Je m'armais alors d'une détermination sans faille et je suivais à la lettre tout ce que me chuchotait Manu.

De ce côté de la cour, il y avait trop de lumière, nous fîmes donc le tour du magasin en quête d'obscurité. Tous les ingrédients étaient maintenant réunis pour que l'opération se déroule parfaitement. Toutefois, le grillage constituait un obstacle de taille. Celui-ci était souple et atteignait à peu près trois mètres de hauteur, ce qui le rendait tout à fait infranchissable sous peine de le plier sous notre poids. Minutieusement, Manu se mit alors à se déplacer le long de cet obstacle afin d'y déceler une éventuelle faille. Si sa recherche fut vaine du côté de la maison, elle fut en revanche fructueuse de l'autre côté. Au fond de la cour, il y avait en effet un mur et le grillage n'y était rattaché que par un montage de fortune fabriqué à l'aide d'une vulgaire planche de bois maintenue par quelques clous rouillés.

Cette installation avait été montée avec si peu de soin qu'il suffit à Manu de tirer sur la planche d'un coup sec pour que celle-ci se désolidarise du reste du grillage, créant ainsi une ouverture sur la cour d'une vingtaine de centimètres environ.

En retirant cette planche, Manu avait inévitablement provoqué un léger bruit, ce qui ne fit qu'accroître ma tension nerveuse. Je n'avais plus qu'une envie : En finir et prendre la poudre d'escampette au plus vite.

Manu pénétra alors doucement dans la cour et à peine eut-il avancé de quelques pas vers les bouteilles de gaz qu'un puissant projecteur s'alluma brutalement en notre direction, nous éblouissant complètement.

Ma première pensée fut de croire qu'il y avait quelqu'un derrière ce projecteur et que cette personne venait de nous surprendre.

Notre surprise fut totale et notre réaction tout aussi immédiate, nous prîmes nos jambes à notre cou et nous filions aussi vite que notre nature nous le permettait.

Après un sprint effréné, Manu s'arrêta au détour d'une rue à une cinquantaine de mètres et observa ce qu'il se passait derrière nous. Curieusement, il n'y avait aucun bruit. Si un occupant de l'étage supérieur de la boutique nous avait surpris, comme nous l'avions cru, ce dernier aurait sans doute dit ou fait quelque chose pour tenter de nous appréhender. Mais non, il n'y eut aucune réaction, comme si ce projecteur avait été le seul à nous surprendre et que personne ne l'avait en fait déclenché.

D'après Manu, nous avions été piégés par une cellule photoélectrique. Cela expliquait l'espace vide qui séparait le grillage des bouteilles de gaz. Manu s'en voulait de n'avoir pas deviné un piège aussi classique. Et maintenant, ce projecteur allait peut-être alerter les voisins ou même la brigade de police la plus proche.

Comme nous n'avions encore rien pris et que le passage que Manu avait ouvert n'était pas très visible, il ne nous restait plus qu'à espérer que les propriétaires et la police croient à l'œuvre d'un chat errant ayant coupé le faisceau.

En tout cas, même si nous connaissions à présent le piège, Manu s'accorda avec moi pour admettre que nous ne pouvions pas y retourner sans attendre un peu. Nous décidions de revenir au bateau et d'attendre cette fois le milieu de la nuit.

. . .

Heureusement, lorsque nous arrivions au bateau, Cécile dormait. Nous n'eûmes donc pas à subir son incrédulité.

Néanmoins, le temps nous parut immensément long, lutter contre le sommeil fut un véritable calvaire. Dans le froid et sous la fatigue, la tentation de rejoindre nos duvets était

insoutenable, et quant aux tiraillements de nos estomacs, ils étaient encore plus insupportables. Les aiguilles de la montre de Cécile semblaient s'être figées.

A minuit et demi, nous ne pûmes contenir davantage notre volonté d'en finir et nous prîmes à nouveau le chemin de ces bouteilles de gaz. Dans la ville, les rues étaient enfin désertes et les lampadaires éteints. Plus aucun pub sur notre chemin n'était ouvert, tout était clos.

Les conditions étaient donc réunies pour que notre plan se déroule enfin comme prévu. La stratégie choisie par Manu était de courir dans la cour le plus vite possible, poser les vielles bouteilles et récupérer des neuves pour ensuite filer sans perdre un seul instant. Le faisceau était là, nous n'avions aucune possibilité de l'empêcher de se déclencher et la seule solution consistait donc à aller le plus vite possible.

En arrivant sur les lieux, le projecteur était éteint et rien n'avait bougé, aucune trace d'intervention. La planche de bois que Manu avait retiré se trouvait toujours par terre et personne n'avait essayé de la remettre en place ou d'obstruer le passage avec un autre obstacle.

C'était peut-être un piège tendu par des policiers pour nous faire croire que personne n'était intervenu et pour mieux nous appréhender. Manu me pria d'envoyer au diable ces idées farfelues et de me taire.

Un dernier regard entre nous, et nous nous élancions à l'assaut de cette cour pour la seconde fois. Manu me demanda de rester dehors et de faire le guet. Pour sa part, il fonça dans la cour tout droit vers les bouteilles qui nous intéressaient. Le projecteur se déclencha instantanément mais il connaissait maintenant le système et n'en eut donc que faire. Rapidement, mais efficacement, il s'empara de deux bouteilles pleines et déposa deux de nos bouteilles vides à la place, puis il revint vers moi, franchissait le grillage et avec un simple de la tête, il me fit comprendre qu'il possédait les précieuses bouteilles et que c'était maintenant le moment de disparaître au plus vite.

Quelques centaines de mètres plus loin, à une ou deux rues du magasin, nous jugions qu'il n'était plus nécessaire de courir. Nous étions impatients de découvrir calmement et de plus près notre trésor. Chacune des deux bouteilles était neuve et n'avait visiblement jamais servi. Sur le petit scotch rouge, on pouvait lire l'inscription "*Full*" qui signifiait "*Pleine*". Elles étaient parfaitement identiques aux nôtres et correspondaient tout à fait à notre cuisinière. Bref, notre opération avait marché et finalement, affirmait Manu, ça n'avait pas été aussi difficile que les différents paramètres le laissaient prévoir.

Par un chemin détourné, nous retournions au bateau d'un pas rapide et discret. Cette fois, nous pouvions largement nous enorgueillir de cette réussite auprès de Cécile en portant un revers cinglant à son incrédulité.

Lorsque les deux volets du roof furent refermés derrière nous et que nous fûmes enfin assurés de notre définitive tranquillité, nous changions avec hâte la bouteille de notre gazinière. Le feu eut à nos yeux une couleur toute particulière, presque symbolique. Nous fîmes chauffer une casserole d'eau pour cuire une bonne vingtaine de grosses patates. La buée qui envahissait tout l'habitacle le réchauffait aussi, nous pouvions nous dévêtir un peu et quitter ces frusques qui nous collaient à la peau, sales, humides et puantes. Le goût des patates chaudes dans la bouche fut un régal encore meilleur que ce dont nous avions rêvé. Cela faisait déjà plusieurs jours que ce goût exquis avait disparu de nos mémoires. Nous n'avions que du sel pour les accompagner, mais cela suffisait pleinement. Avec ce gaz, comme un gage de confort pour l'avenir, nous pûmes enfin nous endormir l'esprit vraiment tranquille.

. . .

Lundi 8 Octobre : Blackburn > Brierfield : 34 Kms

Quelques heures plus tard à l'aube, lorsque je repris conscience, je réalisais que je m'étais enfoui tout habillé dans mon duvet. Ma tête n'en sortait pas et lorsque je voulus happer une bouffée d'air frais, ce fut un air glacial qui me saisit instantanément la gorge.

J'eus peine à quitter ma couchette mais ce matin-là, plus que les autres, il le fallait impérativement. Nous ne devions en aucun cas risquer de nous faire contrôler par des policiers en chasse après la plainte qu'allait sans aucun doute déposer le propriétaire du magasin de bricolage où nous nous étions fournis au cours de la nuit.

Ce genre de vol, surtout pour des bouteilles de gaz de camping, ne pouvaient être l'œuvre que de gens de passage. La saison de camping étant terminée et le canal étant une artère de passage, il était donc tout à fait envisageable que les policiers commencent par enquêter autour du canal, d'où l'importance de notre départ imminent. Et puis, je me promettais de revenir un jour prochain glisser tout aussi discrètement dans la boîte aux lettres de ce marchand le montant de cette consigne de gaz.

Je réveillais alors mes compagnons. Cécile, en apercevant les bouteilles n'en croyait pas ses yeux, ni même d'ailleurs ses oreilles en nous écoutant lui raconter le déroulement de notre opération nocturne. Elle ne put que nous féliciter et admettre son tort de ne pas nous avoir cru.

Nous nous offrions rapidement un petit déjeuner de légumes cuits à l'eau puis, chacun se préparait avec hâte, nous mîmes un peu d'ordre sur le pont, fixions les bouts au point d'accroche et examinions avant de partir le guide des canaux. Il n'y avait plus de grandes villes avant Burnley à quelques 28 kms de là. Nous levions donc les amarres sans nous fixer un véritable objectif pour la journée, sinon celui d'aller le plus loin possible.

. . .

Des ponts, des écluses, des aqueducs, il nous en restait encore des dizaines à franchir et l'hiver ne cessait de progresser, dissipant le froid dans nos membres engourdis et parfois la morosité dans nos esprits malmenés.

Depuis Liverpool, nous nous étions métamorphosés. L'iode de l'Océan n'était plus là pour éclairer nos visages, nous n'avions plus ces regards cinglants vers l'horizon, il n'y avait d'ailleurs plus d'horizon à scruter dans cet univers. Cette navigation ne nous déplaisait pas, mais nous étions vraiment trop pressés pour l'apprécier à sa juste valeur, et la saison qui se dégradait ne faisait qu'accroître notre impatience d'arriver de l'autre côté.

Pour des esprits tranquilles, le canal constituait un havre de paix, mais pour nous, dont le quotidien se répétait toujours avec le même but, une certaine routine commençait à nous ronger de toute part.

Les paysages étaient splendides et les gens rencontrés particulièrement sympathiques, mais dans notre profond intérieur, nos inquiétudes, nos impatiences et nos soucis ne nous laissaient guère la possibilité d'ôter nos œillères et de prendre la vie dans ce canal comme elle nous venait.

Parfois, dans mes moments de déprime, toujours passagers, je ne parvenais pas, ma plume à la main, à m'expliquer cette volonté qui nous maintenait encore sur cette route hasardeuse. Je m'assimilais au corbeau, dupé par la ruse du renard et comprenant trop tard l'ampleur de ma déraison. Nous étions comme dans un navire sans carte ni compas en perdition dans un véritable labyrinthe de rochers.

Mais mon optimisme, encore et toujours, me laissait croire qu'il existait une solution et que notre bonne étoile nous en montrait le chemin.

. . .

Manu voulut m'aider à haler le bateau, mais il m'avait fait part de ses douleurs aux pieds et je lui proposais donc de rester à bord. Je pouvais m'en sortir tout seul et il valait mieux qu'il soit valide le plus vite possible plutôt que d'aggraver son cas.

Je saisissais donc la corde et je m'élançais sur le chemin de halage, un lourd fardeau au-dessus de l'épaule. A ces arbres que j'aurais insulté de tous les noms quelques jours plus tôt, je n'opposais plus aucune résistance. Je me contentais en silence de passer la corde autour des troncs, m'obligeant parfois à m'allonger sur le sol humide et boueux, sous les yeux moqueurs des promeneurs matinaux.

Nous fûmes rapidement en dehors de Blackburn. D'après Manu, qui regardait le guide, notre objectif du jour pouvait justement être la ville de Burnley, à un peu plus de 25 kilomètres maintenant. C'était en effet une distance envisageable.

Pour l'instant, nous traversions une vaste zone industrielle en plein effervescence. Le canal longeait notamment une impressionnante centrale électrique. Mais bientôt, il reprit la direction du Nord-Est et nous nous replongions à nouveau dans la pleine nature.

Ce matin-là, j'avais vraiment envie d'aller loin, et je ne sentais plus mes douleurs. Pourtant, mes chaussures étaient inadaptées à cet exercice et mes ampoules aux pieds se mirent à saigner, imbibant mes chaussettes.

Je poursuivais sans prononcer un mot. Je voulais rattraper le retard occasionné par notre journée de repos. Et puis, plus nous nous éloignions rapidement de Blackburn, et moins nous risquions de nous faire prendre pour le vol des bouteilles de gaz.

. . .

En milieu de matinée, quelques centaines de mètres après le pont n°107 de "*Cut Bridge*", Manu interrompit brutalement ma progression.

Il se mit à me dire qu'il venait de voir un mouton dans le canal. Je crus d'abord à une blague mais il insista et je fus bien obligé d'admettre que ça n'en était pas une.

Manu ne m'avait pas demandé pour autant de m'arrêter mais je le fis malgré tout pour en avoir le cœur net. J'étais passé à un mètre tout au plus et je n'avais pourtant rien vu, il y avait effectivement un mouton dans le canal. La pauvre bête, brouteur actif d'un troupeau du pré d'en face, était tombée dans le canal et avait réussi par miracle à regagner l'autre rive.

Il avait alors essayé de remonter sur le chemin de halage mais il s'était emmêlé dans la végétation plutôt dense qui recouvrait la rive. Les ronces s'étaient accrochées dans son épaisse fourrure et il ne pouvait absolument plus bouger.

Dans le regard de l'animal, on sentait cette horrible attente de la mort, il n'opposait plus aucune résistance à cette fatalité. J'aimais et je respectais la nature, mais mon affection pour les animaux était trop forte pour que je tolère devant mes yeux la terrible application de ses dures lois.

Nous décidions alors de sauver ce mouton, je l'attrapais par l'encolure puis j'essayais de le tirer vers moi. Mais comme les chaînes d'un bagnard, les ronces m'empêchaient de le libérer. Même avec l'aide de Manu, nous n'eûmes pas assez de forces.

Il n'y avait qu'une solution, celle de le pousser par dessous pour diminuer l'emprise des ronces. Et pour ça, il fallait que l'un d'entre nous, plonge dans le canal. Je n'hésitais pas une seule seconde, j'ôtais mon pull et mon blouson et je pénétrais dans le canal jusqu'à la taille.

Au terme d'un bon quart d'heure de lutte, nous parvenions à extirper ce mouton du triste destin qui l'attendait. Nous n'avions aucune idée du temps que cet animal avait passé dans l'eau, mais il ne tenait plus sur ses pattes, il était complètement paralysé et sans doute en hypoglycémie.

Il fallait le soigner et vite. Mais cette fois, nous ne possédions aucune compétence pour ça. Alors, tandis que Manu le débarrassait des dernières ronces tenaces et que Cécile, d'un air attendri, le caressait affectueusement, je courus vers la ferme voisine afin de prévenir les propriétaires.

J'avoue que l'idée d'une possible récompense, sous la forme de produits fermiers, ne me fut pas étrangère. Cette perspective rendait même ma course beaucoup plus rapide. Il me fallut cinq minutes à peine pour atteindre la ferme.

Je croyais trouver des fermiers aux allures rustiques, mais ce furent deux solides gaillards, habillés de manière tout à fait modernes, qui m'accueillirent dans la cour de cette grande ferme. Je leur racontais brièvement ce qui venait de se passer, et aussitôt, ils m'invitaient à monter avec eux dans leur 4 X 4 pour nous rendre sur place.

Devant la bête, leur diagnostic fut sans appel. Pour eux, il n'y avait plus rien à faire, la bête était tellement traumatisée par sa mésaventure qu'elle n'allait sans doute pas s'en remettre. Elle était juste bonne pour l'abattoir. Ces propos ne plaisaient guère à Cécile, mais ces fermiers savaient de quoi ils parlaient.

Le plus costaud des deux s'emparait alors de l'animal et le déposa sans délicatesse à l'arrière de leur pick-up.

Puis, ils nous remercièrent et s'en allèrent sans même nous proposer le moindre café.

Avec Manu, nous nous demandions si nous n'avions pas eu tort de les prévenir et si nous n'aurions pas dû nous même nous occuper du sort de ce mouton, et nous offrir un bon méchoui le soir même.

Nous n'eûmes donc pour récompense que le sentiment d'avoir fait une bonne action, et pour ma part tout le bas du corps trempé. Il y avait de quoi être un peu déçus. Néanmoins, cela eut tout de même l'avantage de nous mettre une nouvelle fois en garde quant à notre naïveté.

. . .

Après une demi-heure d'arrêt, presque inutile sinon pour notre bonne conscience, nous repartions vers Burnley.

La partie du canal dans laquelle nous nous élancions à présent nous donnait vraiment l'impression de tourner en rond tant les virages étaient prononcés. En moins de dix minutes, nous prenions des directions diamétralement opposées, et nous pouvions voir une portion du canal à moins de 300 mètres de l'autre côté d'une vallée encaissée alors qu'il fallait au moins un quart d'heure pour l'atteindre. Le relief avait obligé les concepteurs à réaliser des trajectoires parfois curieuses. Par ailleurs, au fil des époques, des modifications avaient également dû être réalisées. Ainsi, nous passions quelques fois de portions anciennes à des passages beaucoup plus modernes où les rives étaient en béton, rectilignes et parallèles. Aussi, summum de l'originalité, un peu après Rishton, la construction d'une autoroute avait obligé les aménageurs à réaliser un pont aqueduc d'une centaine de mètres, ce qui nous permit de faire naviguer notre voilier au-dessus d'une autoroute à forte fréquentation, une situation plutôt inattendue.



Passage au-dessus d'une autoroute

Nous franchissions ensuite une zone assez urbaine et découvrions le long du canal plusieurs chantiers navals où l'on voyait des narrow-boats en cours de construction.

Malgré tous ces détails qui auraient pu freiner mon allure, je continuais inlassablement, ne prenant même pas le temps de m'arrêter à la mi-journée pour souffler un peu et manger un morceau. Je ne me permettais en fait aucune déconcentration et je me contentais en permanence de déduire approximativement le nombre de kilomètres qu'il nous restait à parcourir avant d'atteindre Burnley.

En début d'après-midi, en arrivant au pont de "*Whalley Road*", j'aperçus un narrow-boat qui s'en allait. J'accélérais alors mon pas dans le but que nous puissions solliciter les occupants pour un éventuel remorquage, mais nous arrivions trop tard, le navire avait déjà pris sa vitesse de croisière et disparut à notre devant sans même nous avoir remarqué.

L'envolée de cette perspective de remorquage m'acheva le moral et je ne pus faire autrement que de m'accorder une pause. Nous nous trouvions exactement à Clayton-le-Moors, il restait encore pas mal de kilomètres avant Burnley.

A quelques dizaines de mètres de là, il y avait un groupe d’anciens qui tapaient un brin de causette au bord du canal. Ils nous avaient vu arriver et les gestes qui accompagnaient leur discussion semblaient faire allusion à notre technique de halage. C'était bien la seule chose qu'il pouvaient faire à notre égard.

Ils étaient un peu bruyants, mais ils paraissaient bien sympathiques. A tout hasard, j'allais alors à leur rencontre pour leur demander s'ils ne savaient pas où l'on pouvait trouver un narrow-boat qui accepterait de nous remorquer.

L'un des sexagénaires se mit alors à me répondre dans un anglais complètement incompréhensible à une vitesse incroyable. On se serait bientôt cru sur les quais du port de Marseille en pleine effervescence. Bientôt, ses collègues se mirent à parler à leur tour et j'eus droit en une parfaite cacophonie où je ne reconnaissais pas un seul mot. Ils parlaient sans jamais s'arrêter, et pour ne pas les décevoir, je hochais la

tête pour leur faire croire que j'acquiesçais leurs propos.

La seule chose que je parvins malgré tout à comprendre fut que nous nous trouvions selon nos joyeux interlocuteurs à une douzaine de kilomètres de Burnley et qu'avant d'y arriver, il nous restait encore le tunnel de Gannow à franchir, autrement dit suffisamment de chemin pour ne pas traîner davantage si nous voulions vraiment atteindre Burnley avant la nuit.

Je repris à nouveau seul le halage du bateau. Bien vite toutefois, mes douleurs aux pieds me firent admettre mon erreur. Ce surmenage n'avait rien de bon. Chaque pont tournant constituait quelques précieux instants de récupération, mais les douleurs restaient malgré tout tenaces et je sentais bien que je n'allais plus aller très loin cette fois. Une heure plus tard en effet, je fus saisi par un brutal coup de barre, une sueur froide envahissait tout mon corps et mes jambes ne me portaient plus.

. . .

J'étais au bord de l'évanouissement et je ne pus rien faire pour m'empêcher de m'effondrer par terre. Manu prit aussitôt la relève, me tapant au passage sur l'épaule comme pour me féliciter d'avoir été au bout de moi-même.

Cécile, elle, fut bien moins complaisante, m'affirmant que je n'avais que ce que je méritais et que ce surmenage délibéré relevait de la plus puérile stupidité. Elle n'avait pas tort.

Vue du bateau, sans avoir à fournir le moindre effort, cette découverte du canal était en effet très agréable, rien à voir avec le calvaire du halage.

En voyant Manu nous remorquer, je comprenais mieux mes défaillances. Cet effort, bien que facile au début, était en fait éreintant à la longue. Et Manu y mettait justement toute sa hargne. Il avait sans doute encore mal aux pieds mais il ne s'en plaignait pas et remplissait sa mission du mieux possible. Il avait une tâche à accomplir, il la menait avec brio sans exhiber un seul instant ses problèmes physiques.

Je l'appréciais beaucoup et j'étais content qu'il fasse

partie de cette aventure et qu'il y croit tout autant que moi. Il n'acceptait toutes ces souffrances que dans la perspective de notre réussite. C'était un personnage guère expressif, mais nous avions eu suffisamment de temps pour bien nous connaître réciproquement et nous comprendre sans avoir nécessairement recours à la parole. Je regrettais d'ailleurs que Cécile ne comprenne pas ce langage et s'oppose si souvent à Manu.

Cette franchise entre nous avait été la base de notre amitié, dès le premier jour où nous nous rencontrâmes. Ce fut à Lanriot dans le jardin de mes parents, une de mes connaissances me l'avait présenté. Manu n'était pas non plus avare, il était toujours le premier à se porter volontaire pour les tâches, même les plus ingrates, de notre périple. Chaque fois qu'il avait pris une initiative depuis notre départ du Belon, ce fut dans l'intérêt de notre équipe et jamais uniquement dans le sien. A maintes reprises, son audace nous avait épargné de bien des sacrifices Et si nous n'avions pas eu cette complicité entre nous, il aurait été trop pudique pour me dévoiler ses opinions sur des aspects aussi importants que le fond de son désaccord avec certaines attitudes de Cécile, ou encore ses préoccupations après le terrible coup de téléphone qu'il reçut de sa mère à Ilfracombe.

Comme il l'avait toujours fait avant, il s'était efforcé depuis ce coup de fil de rester aussi engagé dans notre défi, et de faire preuve de la même détermination.

Sur cette corde, il tirait avec la même hargne que celle à laquelle il dut comme nous autres avoir recours à maintes reprises avant Ilfracombe. Il agissait comme si rien n'avait rien changé pour lui dans sa tête. J'aurais aimé que cela soit vrai.

Contre le vent, il se mettait parfois à tituber, je voulus rejoindre la rive, mais il déclina systématiquement toutes mes propositions. Et pour ne pas me permettre d'insister, il ne s'accordait pas le moindre répit, simplement quelques brefs arrêts pour reprendre son souffle. En assistant à cette lutte héroïque contre les éléments mais contre aussi sa nature, je me demandais si son esprit allait un jour trouver dans notre réussite la récompense à tous ces efforts herculéens.

L'Islande méritait-elle autant d'énergie et de sacrifices ?

. . .

A 17 h 30, au terme de souffrances d'un autre âge, Manu nous amenait à l'entrée du tunnel de "*Gannow*". L'entrée de celui-ci ressemblait à celle d'une grotte. L'ouvrage, d'une longueur de 511 mètres, avait été creusé afin de franchir une colline trop accidentée pour envisager son passage à l'aide d'écluses.

Depuis le moment où je pus pour la première fois, grâce au guide de Gudrun, découvrir ce canal et ses particularités, j'avais remarqué ce tunnel et celui qui lui succédait un peu plus loin après Burnley. Passer sur un pont au-dessus d'une autoroute tout en naviguant à bord de notre bateau, cela m'avait intrigué, mais le fait de s'engouffrer sous terre, toujours à bord de notre voilier, c'était là une perspective qui me surprenait davantage encore, et j'étais impatient de vivre l'expérience.

L'entrée, construite en pierres de taille, vieillie par les siècles et recouverte de lichens et d'autres végétaux humides, avait quelque chose de sinistre. L'automne, avec sa lumière grisâtre et ses couleurs sombres, faisait ressortir davantage encore cette ambiance particulière.

Le chemin de halage s'arrêtait juste avant l'entrée, il n'était donc pas possible de haler le bateau à l'intérieur du tunnel. La première idée fut de mettre le kayak à l'eau, mais à la réflexion, cela supposait bien des chambardements sur notre pont. Et surtout, en utilisant la dame de nage et les pagaies, nous pouvions aller aussi vite.

En revanche, la largeur du tunnel était trop étroite pour tolérer le croisement de deux bateaux et il fallait donc s'assurer qu'il n'y avait aucun navire dans le passage avant de nous y engager. Par ailleurs, nous allions devoir pagayer à vive allure pour tâcher de ne pas monopoliser la voie pendant trop longtemps.

Manu embarquait à bord, saisit une pagaie comme nous

autres, et se mit à pagayer. La voie était libre, nous n'hésitions pas une seule seconde et nous nous engagions donc sous la colline.

Tandis que mes deux compagnons pagayaient de chaque côté du cockpit, je restais debout derrière pour donner de puissants coups de dame de nage tout en maintenant le cap, tel un gondolier de Venise.

Sans lumière, nous avions peur de ne rien voir, mais en fait, dès que nous eûmes pénétré dans le tunnel, nous constations qu'il s'agissait en fait d'une longue ligne droite à l'extrémité de laquelle on apercevait la sortie.

La voûte en pierres accusait de longues années d'existence et laissait tomber de ses failles de grandes algues humides qui procurait au visiteur une sensation répugnante. Quant à l'eau dans laquelle notre voilier traçait son chemin, elle était d'un noir si dense, que pour rien au monde, nous aurions osé y tremper ne serait-ce qu'un orteil.

A la seule force de nos coups de pagaies et de dame de nage, notre traversée du tunnel ne fut pas bien rapide, mais après une bonne dizaine de minutes, nous arrivions malgré tout de l'autre côté, pas fâchés de retrouver la lumière du jour.

. . .

A peine eûmes nous rejoint la rive que Manu, qui avait un peu récupéré, sauta sur le chemin avec la corde et, sans même attendre que le bateau ne s'immobilise, il repartait pour les quelques encablures qu'il nous restait encore à parcourir pour atteindre Burnley.

Une succession de locaux industriels de chaque côté du canal nous laissait pressentir la proximité de la ville. Nous franchissions un nouvel aqueduc au-dessus d'une autoroute et aussitôt après, nous atteignîmes le centre de Burnley.

Manu poursuivit jusqu'à une portion où le canal empruntait une longue digue surélevée en plein dans la ville. Nous ne savions pas vraiment en effet où nous arrêter et il

convenait par conséquent de faire le point sur notre guide.

Cette pause, à quelques 18 mètres au-dessus du bitume des rues de Burnley, fut aussi l'occasion de faire un break bien mérité. Il était alors 18 h 15, et nous disposions encore presque d'une heure de luminosité. Si nous avions écouté les lamentations de nos organismes, nous nous serions sans doute arrêtés là pour la nuit, mais d'un commun accord, nous étions tellement satisfaits d'avoir vaincu les éléments, que pour conjurer le sort, nous décidâmes de continuer jusqu'à la nuit.

Par ailleurs, nous ne croisions à Burnley absolument aucun narrow-boat et le guide nous indiquait qu'il y avait plus loin des zones de rassemblements. Nous avions donc tout intérêt à nous y rendre si nous voulions avoir la chance de trouver un remorqueur.

. . .

Cette fois néanmoins, Manu ne put refuser mon aide, je m'imposais à lui. Même si nous étions fatigués, notre duo fonctionnait à merveilles et nous progressions à vive allure.

A la sortie de la ville, nous croisions un groupe de kayakistes à l'entraînement sur le canal. Ils remarquèrent nos kayaks sur le pont et nous saluèrent donc énergiquement comme des confrères.

Le ciel, complètement obstrué quelques heures plus tôt, laissait maintenant passer de larges rayons de soleil qui à ce moment du soir donnaient à ces faubourgs des couleurs très particulières, sombres mais vives. Mais ce spectacle éphémère s'estompa rapidement et le rideau obscur ne tardait pas à retomber sur les lieux.

Nous étions en train de traverser les premiers quartiers de la ville de Brierfield. Il n'y avait toujours pas de narrow-boats en vue. En dépit de cette pénombre, nous poursuivions alors encore un peu.

Notre espoir ne fut pas vain, puisque 20 minutes plus tard, à hauteur du pont de "*Lob Lane*", un narrow-boat se

trouvait amarré à la rive gauche. Celui-ci était orienté dans la même direction que la nôtre et il y avait de la lumière à bord, c'était bon signe.

Nous nous amarrions alors juste derrière ce narrow-boat avec en tête la ferme intention de nous lever tôt pour solliciter dès le lendemain à la première heure les services de cet équipage. Pour progresser à une allure aussi honorable que celle de ce jour, nous avions absolument besoin d'une aide extérieure. Il était totalement impossible d'envisager que nous puissions poursuivre à ce rythme une seule journée de plus. Nous n'étions pas des surhommes et la route était encore longue.

. . .

Pour nous réveiller à temps, nous devions dormir assez tôt. Nous nous enfermions alors dans notre carré, et avec notre nouvelle richesse, nous préparions des patates cuites à l'eau.

Soudain, Manu qui s'était mis à fouiller parmi nos boîtes de conserves, retira avec une grande joie une boite de choucroute que nous avions complètement oublié dans les profondeurs des coffres.

Cette brutale réapparition fut une très agréable surprise qui, après une telle journée, ne pouvait pas mieux tomber. Le contenu de cette boîte fut un peu léger, mais mélangé à quelques patates, il y eut largement de quoi nous rassasier.

Nous avions perdu le goût de ces bonnes choses et le dîner de ce soir-là fut donc un véritable festin.

Le ventre plein, je profitais ensuite de la lumière des lampadaires du quai, pour faire le calcul de la distance que nous avions parcouru dans la journée. Nous avions en fait halé le bateau sur quelques 34 kilomètres, soit presque autant qu'entre Maghull et Wigan, notre plus belle étape jusqu'alors. Nous avions même mis moins de temps alors que nous n'avions bénéficié d'aucune aide extérieure. C'était plutôt satisfaisant.

Ce qui le fut moins, ce furent les douleurs physiques que nous dûmes supporter Manu et moi avant de nous endormir.

Toutes nos articulations et tous les muscles de nos jambes étaient engourdis ou endoloris, et nous avions plein d'ampoules sous les pieds. C'était le prix de notre obstination.

Pour ma part, j'étais aussi perturbé par tous nos soucis qui cette nuit-là, sans savoir pourquoi, refirent surface et m'empêchèrent de fermer l'œil. Je me demandais comment nous allions pouvoir supporter les rigueurs de l'hiver lorsque les températures allaient descendre au-dessous de 10°C, sans doute sans tarder. La fraîcheur approchait à grands pas, et traînait avec elle son cortège d'humidité, de vent, et de toutes ces contraintes qui rendaient notre progression chaque jour un peu plus difficile. Plus le temps s'écoulait, et plus ces obstacles devenaient préoccupants.

En examinant notre guide, j'étais d'ailleurs très préoccupé par les distances quotidiennes que nous parcourions, car malgré nos souffrances, celles-ci restaient malgré tout faibles et ne nous rapprochaient que très lentement d'Immingham.

. . .

Mardi 9 Octobre : Brierfield > Greenberfield : 15 kms

Au cours de la nuit, il avait plu abondamment et à l'aube, le déluge d'automne continuait de frapper sans ménagement le pont de notre voilier. Ce crépitement infernal me résonnait dans la tête comme le bourdonnement d'une abeille en plein cerveau. J'avais une terrible migraine, et rien pour la calmer. Pire, j'avais la goutte au nez et la sensation d'avoir attrapé un sale virus du style rhume ou grippe, ce qui au registre des risques à ne surtout pas courir dans notre situation, avait la palme d'or. Etant donné l'absence quasi-totale de pharmacie à bord et l'incapacité financière de se procurer le moindre médicament, Il nous était en effet vivement déconseillé de tomber malade.

Mon triste état au réveil ne laissait rien présager de bon pour cette nouvelle journée qui commençait. Il était très tôt, je pouvais encore m'accorder un peu de sommeil mais j'eus beau

me tourner dans tous les sens, je n'arrivais pas à m'endormir. Je voulus alors rédiger mon livre de bord pour la journée de la veille, mais même cela, je n'y parvenais pas, incapable de me concentrer. Et dehors, le temps était si maussade qu'il ne fit qu'aggraver ce cafard tenace.

Je n'avais qu'une chose à faire, prendre l'air et m'oxygéner les sinus. Le narrow-boat était toujours là et ses occupants ne semblaient pas encore réveillés. Nous n'avions qu'à attendre tout en guettant pour ne pas louper leur départ.

Je fis alors quelques pas sur ce quai qui était en fait une ancienne infrastructure commerciale. Il y avait une petite place en forme de triangle entre le pont de "*Lob Lane*", la route qui y menait, et le canal. Brierfield se situait sur l'autre rive mais nous étions en contrebas et les façades formaient donc une muraille au bord du canal qui empêchait de voir à travers la ville.

De toute façon, mon cœur ne se prêtait guère aux joies et aux plaisirs du tourisme, ma seule préoccupation était de savoir quand les propriétaires de ce narrow-boat allaient lever les amarres pour que nous puissions solliciter leur remorquage.

Le roof était clos et les rideaux fermés. Afin de mettre toutes les chances de notre côté, il valait mieux faire preuve de politesse et ne pas s'imposer en cette heure matinale.

Le nom original de ce bateau, "*Puddle duck*", me laissait espérer que ses occupants étaient aussi sympas.

Je n'eus pas longtemps à attendre car soudain, l'un des deux volets du roof s'ouvrit et une tête en sortit. C'était un homme d'une cinquantaine d'années.

N'ayant rien à perdre, je m'empressais alors de le saluer et de me présenter. Chaque fois que nous avions fait une nouvelle rencontre, nous avions trouvé de l'enthousiasme à notre récit, mais là, ce fut plutôt de l'indifférence que je ressentis.

J'avais même l'impression de l'embêter un peu. Cette réaction inattendue me perturba et la meilleure solution m'apparut vite de lui demander ce pourquoi je m'étais ainsi permis de le déranger.

Je lui montrais alors l'"*Ar Melhin 2*" puis, en invoquant

la panne de notre moteur, comme une mésaventure soudaine, je me permettais de lui demander s'il pouvait nous remorquer.

Je crus d'abord qu'il allait trouver une raison valable pour me répondre que ça n'était pas possible. Mais après ce que nous venions de vivre la veille, il m'était impensable de pas obtenir gain de cause, et je renchérissais donc sur l'urgence de notre progression.

Finalement, mon interlocuteur, implacide jusqu'au bout, accepta de nous aider à la condition cependant d'attendre jusqu'à 10 h. car lui et sa femme avaient quelques courses à faire avant de repartir.

Il n'était que 8 h 30, il nous restait donc une heure et demie à attendre. C'était le temps qu'il nous fallait pour parcourir en hâlant notre voilier une petite dizaine de kilomètres environ. Nous perdions donc un peu de temps à attendre ainsi, mais après tout, la vitesse d'un narrow-boat était tellement plus rapide que notre vitesse de déplacement à pied, que ce retard allait certainement être vite rattrapé au cours de la journée.

Ce fut aussi une occasion de faire un peu de ménage à bord. Nous avions déjà nettoyé le bateau à Blackburn, mais la quiétude des canaux nous procurait une étonnante faculté de mettre notre pont dans une grosse pagaille en un temps record. On ne pouvait plus faire un pas devant l'autre sans risquer d'écraser quelque chose. Depuis les chaussettes noircies par la crasse jusqu'aux boîtes de conserves vides et autres cadavres, notre pont ressemblait davantage à une décharge flottante plutôt qu'à un voilier bien ordonné. Le manque d'hygiène à bord était flagrant, ce spectacle en témoignait.

Quant à la vaisselle, nous avions un grand bac plastique où s'entassaient toutes les assiettes et couverts utilisés. Nous faisions une grosse vaisselle chaque fois que nous trouvions un robinet le long du canal, mais c'était plutôt rare et nous utilisions donc fréquemment les mêmes couverts sans les laver. Un coup de langue énergique faisait le plus clair du temps office de vaisselle.

Mon va et vient sur le pont réveilla rapidement mes deux

compagnons qui vinrent sans tarder me donner un coup de main. Il nous fallut un peu plus d'une heure pour tout ranger et laver le pont jusqu'à lui rendre sa couleur d'origine.

A 10 heures, nous étions fin prêts et n'attendions plus que les propriétaires du narrow-boat, guettant leur retour.

Il fallut encore poireauter une bonne demi-heure avant de les voir réapparaître des cabas chargés entre les mains. Le temps pour eux de ranger ces achats dans les coffres prévus à cet effet, et notre interlocuteur, dont nous ne connaissions toujours pas le nom, vint nous dire qu'il était prêt à partir. Il était déjà presque 11 heures.

. . .

Avec de solides nœuds, Manu fixa une amarre entre nos deux bateaux. Le "*Puddle Duck*" démarra, chauffa un peu, puis s'en allait, nous emportant dans sa course. Manu prit place à bord du narrow-boat tandis que Cécile resta avec moi.

Nelson, la première ville que nous traversions n'avait rien d'intéressant, tout au moins vue du canal. Il n'y eut autour de nous en effet que de vieux entrepôts en briques et en tôles rouillées. Mais en réalité, le paysage ne nous importait peu, seul le nombre de kilomètres que nous pouvions parcourir avant la nuit avait pour nous de l'importance.

Ne connaissant pas la vitesse de croisière du "*Puddle duck*", et étant parti plutôt tard, je n'avais aucune idée de l'endroit que nous pouvions atteindre ce jour-là. Ce dont nous avions la certitude en revanche, c'était que nous progressions en effet bien plus vite ainsi qu'en hâlant notre voilier.

Moins de deux heures furent suffisantes pour atteindre la première des sept écluses de Barrowford. Il s'agissait des dernières écluses descendantes du canal de "*Leed's & Liverpool*". Ces écluses avaient pour nous une valeur très symbolique, elles annonçaient en quelque sorte la moitié de notre voyage à travers les canaux, et nous pouvions en être fiers. Après ces écluses, nous allions entamer la longue descente vers

la Mer du Nord, et j'étais certain que cette nouvelle situation allait nous redonner le moral. Nous étions bien sûr conscients que cela n'allait pas être une sinécure pour autant, mais le fait de redescendre constituait déjà dans nos esprits une source de motivation.

A la différence de nos précédents remorqueurs, le propriétaire du "*Puddle Duck*", estimait que nous pouvions faire passer nos deux bateaux en même temps dans chacune de ces écluses. Apparemment, il était pressé et c'était à prendre ou à laisser si nous voulions continuer avec lui. Il y avait tout de même des risques et nous fûmes donc particulièrement vigilants pour éviter que la coque du narrow-boat n'écrase la nôtre. C'était la loi de l'acier contre celle de la résine.

Pour avoir la largeur nécessaire, nous laissions son narrow-boat se caler le plus profond possible dans la chambre et nous nous intercalions ensuite de l'autre côté juste derrière lui.

De cette façon, il n'y eut aucun incident à déplorer, et le passage de ces écluses fut une simple routine. Nous eûmes même le temps et la possibilité d'observer l'étonnant paysage désertique qui entourait ces écluses. Nous n'étions pas bien haut, et pourtant, l'absence de végétation nous donnait l'impression d'être en altitude.

A 13 h 10, nous quittions la dernière de ces écluses, nous retrouvant alors au niveau le plus haut du canal, à quelques 150 mètres au-dessus de la mer. Nous avions déjà gravi quelques 51 écluses depuis le dock de Stanley, à Liverpool, une de plus depuis l'Océan.

Cela faisait une semaine que nous avions entamé cette ascension dans les canaux. Le premier jour, quatre écluses, le lendemain deux, le 4, dix-huit, le 5, quatorze, le 7, six et enfin, sept pour la journée en cours. Les caractéristiques du canal étant indiquées en unités de mesure anglaises, il m'avait fallu un certain temps pour convertir tout ça en mètres et obtenir la hauteur des écluses, chaque fois différente. Finalement, 150 mètres, c'était tout de même la moitié de la hauteur de la Tour Eiffel, ou encore celle d'un immeuble de quelques 50 étages.

En raisonnant de la sorte, j'eus un curieux sentiment de vertige auquel je ne pus mettre fin qu'en m'asseyant dans le cockpit et en regardant ce paysage stable de petites collines rondes et désertiques.

Sur cette longue route qui devait nous mener vers notre objectif, le fait d'avoir atteint ce sommet était un peu comme si nous venions de franchir un col et que la descente allait pouvoir se faire sans pédaler. Nous savions bien que ça n'allait pas être le cas, mais nous nous plaisions à y croire et cela nous suffisait à être optimiste et à consolider nos espoirs.

Il se mit bientôt à tomber un crachin que le vent de face de plus en plus violent rendait piquant.

Le relief était de plus en plus escarpé et une colline semblait nous barrer la route. Soudain, au terme d'une légère courbe sur la droite, nous aperçûmes devant nous deux feux de signalisation, c'était l'entrée du tunnel de "*Foulridge*", le plus long du canal de "*Leed's & Liverpool*", avec pas moins de 1500 mètres de longueur.



A l'entrée du Tunnel de Foulridge derrière le Puddle Duck

Plus que celui de "*Gannow*", le tunnel de "*Foulridge*" avait marqué nos esprits depuis Ilfracombe, et depuis, nous n'avions cessé d'être impatients de le traverser.

Afin d'éviter que deux bateaux ne se retrouvent face à face au milieu du boyau, un système de signalisation avait été mis en place. Le feu était justement vert et nous indiquait que nous avions la voie libre.

Sans navire remorqueur, nous n'aurions jamais pu y pénétrer. La longueur était tout de même trois fois supérieure à celle du tunnel de "*Gannow*", et le procédé auquel nous avions eu recours pour franchir ce dernier aurait été bien trop lent pour réussir à parcourir toute la longueur dans un temps inférieur au délai de maintien du feu vert, qui était environ de 15 minutes.



Traversée du Tunnel de Foulridge

A l'approche de l'entrée, le capitaine du "*Puddle Duck*" se retourna et m'indiqua que le feu était vert et que nous allions donc en profiter pour nous engager sans même marquer le moindre temps d'arrêt.

Notre tâche était facile, il fallait suivre le plus droit possible la trajectoire du "*Puddle Duck*". Comme le précédent tunnel, le passage de celui-ci ne fut qu'une longue ligne droite sous la colline. L'issue était néanmoins bien plus loin et nous n'apercevions devant nous au-delà du narrow-boat qu'un minuscule point blanc. Le boyau était crevé sur toute sa longueur de plusieurs ouvertures sous la voûte d'où l'eau ruisselait dans le canal, nous arrosant à chaque fois d'une douche froide. Nous ne pouvions nous permettre le moindre écart sous peine de nous écraser contre l'une des deux parois latérales, ce qui, avec l'élan que nous procurait le remorquage du "*Puddle Duck*", aurait eu des conséquences dramatiques.

Le bruit du diesel, relativement silencieux à l'extérieur, résonnait là à tout va, et bourdonnait dans nos oreilles, ce qui troublait un peu la sinistrose de l'endroit. A la moitié du parcours souterrain, la végétation avait même disparu des parois, sans doute à cause du manque total de lumière. Mais cet univers ne nous fascinait pas moins pour autant. Un tel ouvrage était remarquable et sa conception complètement inconcevable à notre époque. Cet édifice était le témoin de l'étonnant talent d'aménageur que possédaient les architectes britanniques du 18ème siècle, et il allait certainement interpeller encore de nombreux esprits curieux et insatiables.

Au terme d'une bonne dizaine de minutes, nous atteignîmes l'autre bout. Il nous fallut un certain temps pour que nos yeux se réhabituent à la lumière du jour.

De ce côté-là de la colline, il y avait un pub juste à la sortie du tunnel et plusieurs narrow-boats étaient amarrés à proximité le long de la rive. Le site était assez sympathique, nous nous serions bien arrêtés, mais le capitaine du "*Puddle Duck*" ne se retourna même pas et poursuivit sa route. Il agissait

comme si il nous avait oublié, et coupait d'ailleurs les virages de plus en plus courts, nous obligeant à nous déporter de sa trajectoire pour éviter que notre quille ne touche le fond.

Nous filions à près de 5 nœuds. A cette vitesse, le froid humide et glacial ainsi que le vent persistant nous obligeaient à consommer toutes les calories que nos organismes recelaient. Nous ne pouvions donc guère apprécier le paysage des alentours pourtant splendide.

A un tel rythme, nous avions de fortes chances de battre notre record de distance en une journée, et nous n'avions donc aucune idée de l'endroit que nous allions atteindre le soir venu.

. . .

Mais malgré sa détermination, le propriétaire du narrow-boat n'était pas plus résistant que nous aux attaques cinglantes des éléments climatiques, et il dut à un moment donné, baisser les armes et admettre la nécessité d'une pause.

A Salterforth, il ralentit le régime de son moteur et laissa son navire finir sa course sur son élan jusqu'à une portion de rive à proximité d'un pub.

Dès que notre voilier fut à son tour amarré, l'équipage du "*Puddle Duck*" nous invita à venir boire le thé dans ce pub en leur compagnie et en l'honneur de notre rencontre. Cette proposition fut plutôt inattendue, et brisa brutalement la froideur apparente de nos interlocuteurs pour céder la place à une grande sympathie et une profonde chaleur intérieure.

Le propriétaire du "*Puddle Duck*" savait maintenant que nous n'étions pas des nomades malintentionnés et il accepta de se dévoiler un peu plus sans toutefois nous donner son nom. Et quant à nous, nous lui racontions notre épopée dans les grandes lignes et surtout ce pourquoi nous étions là en cette saison.

Notre histoire retint leur attention mais ils avaient décidé d'aller ce jour jusqu'à Skipton et la route était encore longue, il fallut donc repartir sans plus attendre.

Dehors, le temps ne s'était pas arrangé, toujours aussi

gris, et le vent, lui, avait même forci, balayant les feuilles mortes à plusieurs mètres dans les airs au-dessus de nos têtes.

Devant nous, il n'y avait plus que des marches à descendre et l'avenir de notre voyage dans les canaux nous semblait bien plus facile à présent.

Mais c'était sans compter avec l'humeur parfois fâcheuse des cieux. Et ce jour, c'était une tempête qui s'annonçait.

Si le vent fut de face lorsque nous reprîmes le départ, le canal changea vite de trajectoire et il devint alors latéral à notre trajectoire, ce qui compromit sérieusement la bonne marche de notre convoi. Déjà peu aidé par ses formes, particulièrement favorables à la prise au vent, le "*Puddle Duck*" risquait en plus d'être entraîné vers la rive gauche par notre propre inertie. Le capitaine devait pousser les machines assez fort pour que notre allure soit plus forte que notre dérive. La tâche devint de plus en plus ardue aussi bien pour le capitaine du "*Puddle Duck*" que pour nous autres. A plusieurs reprises, nous échappions de peu de mettre nos bateaux en travers, l'étrave contre la rive droite et la poupe de l'autre côté.

Il devint bientôt périlleux de poursuivre notre route dans ce contexte. Ni l'équipage du "*Puddle Duck*", ni nous-mêmes, n'avions envie de tenter le risque d'un accident.

Une vingtaine de minutes après que nous fussions repartis, le "*Puddle Duck*" s'arrêta sur la rive gauche et son capitaine vint nous dire qu'il préférait mettre un terme à cette navigation particulièrement dangereuse. Il avait l'air désolé et il était sincère, il ne pouvait vraiment plus nous garantir ce remorquage dans des conditions minimales de sécurité.

. . .

Nous comprîmes tout à fait. Et puis à force de subir ces bourrasques de vent tout en restant immobiles, nous étions littéralement frigorifiés et nous avions hâte de nous réchauffer avec un peu d'effort en hâlant le bateau.

Nous laissions alors le "*Puddle Duck*" disparaître devant

nous, beaucoup plus agile ainsi.

De notre côté, nous ne savions pas vraiment où nous nous situions exactement et nous n'avions aucune idée de l'endroit que nous pouvions atteindre avant la nuit. Ce fut donc l'occasion de faire une pause et d'examiner notre guide afin de faire un point précis. Nous nous trouvions à proximité du village de Barnoldswick et la première écluse avalante n'était plus qu'à quelques kilomètres de là, à Greenberfield.

Sur le guide, il y avait à côté de cette écluse un petit signe que nous n'avions jusqu'alors jamais vu. Nous nous reportions à la légende des cartes pour finalement découvrir que cette indication inhabituelle signalait en fait la présence de sanitaires à cette écluse, dont une douche.

Sans nous laisser le loisir de dire quoi que ce soit, Cécile décida aussitôt que nous allions passer la nuit là. Nous acceptâmes bien volontiers car en fait, on ne s'était pas lavé depuis Ilfracombe, autrement dit depuis 20 jours. Autant dire que nous commencions à sentir le fennec, ce qui était plutôt embarrassant pour nos futures négociations avec les propriétaires des autres narrow-boats que nous allions croiser sur notre chemin. Cette toilette était plus une nécessité qu'un luxe. Jusqu'alors, nous n'avions jamais eu la possibilité de nous laver, mais cette fois, il y avait une douche en plein sur notre route, et nous n'avions donc plus aucune excuse pour rester dans cet état plus longtemps.

Lorsque nous parvenions à destination, en un temps relativement court, nous trouvions un site agréable, bien abrité du vent et remarquablement aménagé avec un quai moderne au bord duquel, comme à Blackburn, la profondeur était suffisante pour nous amarrer sans aucun écart, de quoi passer une soirée vraiment très tranquille. L'écluse se trouvait dix mètres devant nous, nous allions pouvoir commencer la journée du lendemain par le début de la descente et de cette façon, nous nous procurions à coup sûr une source de motivation.

La seule ombre à de tableau de perspectives heureuses fut que la douche était payante, à raison de 50 pennies pour

quelques minutes. Pour tenter d'y pénétrer gratuitement, Manu essaya de trouver une faille dans la petite bâtisse qui l'abritait, mais en vain, les murs ainsi que la porte d'accès étaient bien solides et nous n'avions tout de même pas l'âme de vandales pour défoncer la porte.

Nous ne possédions justement plus que 50 pennies pour toute richesse et au-delà du fait qu'il allait falloir tirer au sort lequel de nous trois prendrait sa douche, nous n'avions pas vraiment envie de dépenser tout ce qui nous restait dans une simple douche. Cécile fut de loin la plus déçue.

. . .

Avec une pleine plâtrée de patates, nous nous efforcions d'oublier que nous avions rêvés de cette douche. Mais l'idée de rester sans hygiène encore un certain temps fut difficile à effacer de nos esprits.

Nous fûmes rapidement préoccupés par un autre problème, celui de la condensation que l'eau bouillante générait à bord. En été, nous avions l'habitude de manger, même le soir avec le roof ouvert, mais à présent, cela n'était plus possible, il faisait bien trop froid. Notre bateau était par ailleurs trop petit pour que ses fabricants aient pensé que l'on puisse y vivre à cette saison. Il n'y avait donc aucun système d'aération sur le pont et les vapeurs restaient enfermées à l'intérieur, recouvrant rapidement tout notre habitacle d'une humidité, qui en refroidissant, se transformait en gouttelettes qui trempaient toutes nos affaires, y compris nos duvets. Cela devenait non seulement indisposant, mais aussi très préoccupant, car en vivant dans cette atmosphère froide, moite et humide, nous pouvions attraper toutes sortes de maladies respiratoires.

Parfois, en nous enfilant dans nos duvets, nous avions l'impression d'être en sueur alors qu'il ne s'agissait que cette humidité désormais omniprésente. Dans de telles conditions, il n'était pas étonnant que nos nuits se soldent bien souvent par des migraines matinales tenaces.

Au-delà du fait qu'il fallut se coucher sales alors que nous avions rêvé d'une douche, cette nuit ne s'annonçait guère meilleure que les autres. La température extérieure ne devait pas excéder 5°C. Je voulus profiter de la lueur des lampadaires pour rédiger mon livre de bord, mais en dépit de ma volonté, je ne pus lutter plus que quelques minutes contre cet infernal engourdissement et je dus me résigner à arrêter le combat et à tenter de m'endormir comme mes compagnons.

. . .

Mercredi 10 Octobre : Greenberfield > Skipton : 19 Kms

Lorsqu'à l'aube, mon cerveau redevint réceptif aux éléments extérieurs, j'eus pour agreement à mon mal de tête le bruit d'un vent qui soufflait toujours et qui malmenait le haubanage de notre gréement, pourtant posé à plat sur le pont. Un rapide coup d'œil par le hublot me fit par ailleurs découvrir comme la veille un ciel uniformément gris, parsemé ici et là de tâches sombres qui laissaient présager de prochaines averses, sans parler des chemins boueux que cela allait provoquer.

C'était l'automne dans sa plus belle expression. Ce n'était donc pas de la malchance, mais bien la réalité. Je me plaisais à penser quelques instants que tout cela n'était que l'acharnement contre nous d'un mauvais esprit, mais non, je dus admettre que nous étions les seuls fautifs de notre malheur en ayant vraiment mal choisi notre saison pour relever ce défi de l'impossible. Tout au moins du très difficile.

La journée qui commençait aurait pu être très intéressante mais le temps en avait décidé autrement. Le programme restait malgré tout le même, nous allions entamer la descente vers la mer. Il y avait encore de longues étapes avant d'y arriver. Nous avions parcouru 158 kms depuis Liverpool, il nous en restait 122 pour sortir du canal et 180 pour atteindre Immingham. En regardant tout le chemin déjà accompli sur ce

canal, je me procurais une certaine satisfaction qui combla mon manque de motivation ce matin-là.

Avant de quitter Liverpool, nous avions planifié cette traversée de l'Angleterre avec une succession d'étapes similaires par les distances et les durées. La réalité s'avéra complètement différente, avec des journées à quelques kilomètres seulement pour un labeur du matin au soir et d'autres, pendant lesquelles nous réussissions à parcourir des distances que mes douleurs m'amenaient à qualifier de faramineuses. En tout cas, ces distances étaient bien inférieures à celles que nous avions cru pouvoir parcourir quotidiennement. Là encore, le déroulement de notre voyage nous avait démontré qu'il ne servait à rien de vouloir programmer notre avenir. Nous n'étions autorisés qu'à suivre notre objectif, et à accepter toutes les opportunités qui s'offraient à nous pour y parvenir, quels que soient les chemins empruntés. A bien des reprises, nous aurions pu mettre un terme définitif à notre aventure si nous nous étions obstinés à suivre notre plan initial coûte que coûte.

. . .

Après un rapide examen de notre guide, nous décidâmes que la ville de Skipton, la plus au Nord du canal, serait notre ligne de mire pour cette journée. Nous devions parcourir une vingtaine de kilomètres et franchir 15 écluses pour gagner cette cité perdue dans les Midlands. La tâche était donc plutôt ardue d'autant plus que nous n'avions aucune certitude de trouver sur notre chemin des capitaines de narrow-boats acceptant de nous remorquer. Il fallait par conséquent lever les amarres assez tôt.

Je réveillais alors Manu, puis Cécile. Manu tira vers lui la gazinière et fit cuire à la poêle des œufs qu'il mélangea avec des haricots verts et le reste de patates de la veille, un vrai régal !

Tous les éléments étaient réunis pour nous redonner le moral et consolider nos liens affectifs, sauf ce climat de malheur que je ne cessais de maudire. Mes compagnons avaient du mal

eux aussi à cacher leur déception en découvrant ce ciel résolument prisonnier de cette grisaille accablante.

Malgré tout, chacun était conscient de l'urgence de notre départ et après s'être procuré les calories nécessaires, nous repartions vers notre destin.

. . .

Un premier groupe de trois écluses nous attendait. Le passage de la première requit de notre part une certaine attention, c'était en effet la première fois que nous en franchissions une dans ce sens, et toutes les suivantes allaient être identiques. A 10 heures précises, les deux premières furent franchies, nous filions vers la dernière.

Lorsque nous l'eûmes atteint, chacun d'entre nous fonça vers la mission qu'il avait pris coutume d'effectuer. A force d'en franchir des écluses, c'était presque devenu un automatisme et c'est ce qui nous rendait efficaces.

Cette fois cependant, un incident allait nous mettre au bord de la catastrophe. Lorsque le bateau fut à l'intérieur de la chambre et que la porte supérieure fut refermée derrière nous, Manu s'en alla ouvrir les sas de la porte inférieure pour évacuer l'eau de la chambre et nous faire descendre jusqu'au niveau inférieur, comme pour les deux précédentes.

Tout se passait bien mais soudain, Cécile aperçut dans les remous occasionnés par la vidange de la chambre la tête d'un lapin encore vivant tentant désespérément de se sortir de ce piège mortel. Décidément, après le mouton de "*Cut Bridge*", ce canal nous démontrait vraiment son hostilité aux animaux résidents autour de lui.

Devant le regard affolé de ce lapin, Cécile lâcha aussitôt le bout avec lequel elle maintenait le bateau dans l'axe et tenta de porter secours à l'animal, laissant le bateau libre dans la chambre. Je ne pouvais plus moi-même avec un seul point d'accroche contrôler quoi que ce soit.

La solution aurait été de refermer instantanément les sas

pour stopper la vidange et arrêter ces tourbillons, mais Manu était lui-aussi très intéressé par ce lapin et il fonça à son tour, tout aussi soudainement que Cécile, vers le bord de la chambre pour tenter de l'attraper.

Sa volonté était radicalement opposée à celle de Cécile, car il voyait lui en ce lapin la perspective d'un délicieux civet accommodé de patates et autres légumes. Dès lors, une violente querelle s'engageait entre eux, Cécile traitant Manu de bourreau sanguinaire et Manu reprochant à Cécile d'être une douce fabulatrice et une écologiste opportuniste.

Mais pendant ce temps, le niveau continua de descendre et le bateau se mit complètement en travers sans que je ne puisse rien y faire et surtout sans que mes compagnons n'y portent la moindre attention. J'étais complètement dépassé par les événements et ce qui dut arriver arriva, le mat qui dépassait d'un mètre environ devant l'étrave, se posa sur le quai, ce qui tordit le balcon instantanément jusqu'à le mettre en angle droit. Le bateau continua de descendre et la pression devint si forte qu'il me fut impossible de repousser le mat. Si je n'arrêtais ce processus dans les moindres délais, le mat pouvait plier ou bien arracher le pont, ce pouvait être dramatique.

Je criais sur mes compagnons pour les faire réagir, mais tellement préoccupés par ce lapin, ils ne m'entendirent même pas, et je dus alors courir à fond vers les engrenages que Manu venait d'abandonner pour tout refermer et arrêter cette descente.

Lorsque le bateau s'immobilisa, il était pendu par l'avant et l'étrave était déjà à plus de quarante centimètres au-dessus de l'eau. Tout pouvait craquer d'un moment à l'autre, sous le poids du bateau, chargé à bloc.

Sans mollir, je m'en allais alors avec hâte vers la porte supérieure pour ouvrir les vannes et remettre de l'eau dans la chambre. Le niveau monta rapidement et le bateau fut libéré de son piège, me permettant enfin de souffler et d'évacuer ma peur bleue de tout casser.

Mais à cette peur succéda une colère contre mes compagnons à la hauteur de mon émotion. Malgré leur tentative,

le lapin avait coulé et s'était noyé et ils venaient de se rendre compte de la catastrophe que leur négligence avait failli causer.

Je ne mesurais plus la portée de mes mots, j'insultais Manu de toutes les injures que je connaissais et je me retournais ensuite vers Cécile. Ma hargne ne dura pas moins d'une dizaine de minutes, j'étais rouge de fureur, et je ne parvenais plus à me contenir. Le visage de mes compagnons était partagé entre la culpabilité et la stupeur devant l'ampleur ma colère.

. . .

Mon état avait été tel que je ne tardais pas à regretter mes paroles. Mes compagnons ne tardèrent pas à me faire savoir que j'avais peut-être été trop loin cette fois-ci même s'ils reconnaissaient leur faute. Manu ne parlait plus du tout et Cécile commença à m'injurier à son tour.

Elle décida de s'arrêter et de nous quitter, me menaçant avec sa carte d'assurance rapatriement qu'elle brandissait une fois encore pour me prouver qu'elle avait la possibilité à tout moment de revenir en France. Les récents événements me rendaient pour la première fois insensible à sa mise en scène et je me mis alors à lui conseiller de faire à sa guise.

Etonnée, elle ne céda pas pour autant et mit sa menace à exécution en quittant le bord et en s'en allant sur le chemin de halage à contre-sens de notre direction.

Très curieusement, je n'apportais aucune importance au départ de Cécile et mon seul souci était de poursuivre notre progression. Je proposais alors à Manu de prendre la barre et que je hale le bateau, mais il préféra l'inverse, et nous reprîmes donc notre chemin vers Skipton, notre équipe momentanément réduite à deux.

Cécile ne nous avait pas complètement quitté. Conformément à ce que j'avais inconsciemment anticipé, elle nous suivait à une centaine de mètres en arrière. Soudain, elle se rapprocha à petite course et me réclamait avec insistance son appareil photo qu'elle avait oublié à bord. Elle prétextait qu'elle

n'était revenue que pour ça et qu'elle repartirait dès que son appareil photo lui serait rendu. Il n'en était pas question, lui répondis-je. Elle avait accepté que cet appareil photo soit le témoin de notre voyage jusqu'au bout et par conséquent, on ne pouvait pas lui rendre car sinon, nous n'avions plus eu aucun moyen d'immortaliser les images fortes de notre voyage.

Cécile n'eut que faire de mes considérations, elle continua d'exiger son appareil photo sans en démordre un seul instant. Malgré la boue et malgré les arbres, Manu poursuivait irrémédiablement sa marche vers Skipton. Elle voulut l'arrêter pour immobiliser le bateau, mais rien n'y fit, Manu la repoussait sans dire un mot, parfois avec énergie. Je sentais en lui la colère monter mais il sut se contenir.

. . .

Vers Midi, deux narrow-boats modernes apparurent derrière nous. Un sentiment curieux me traversa alors l'esprit, ces silhouettes approchantes pouvaient être en effet la fin du voyage pour Cécile. Si jamais ils acceptaient de nous remorquer, Cécile n'allait plus pouvoir nous suivre et sa menace de nous quitter aurait alors été mise à exécution malgré elle.

Manu était fatigué, cette journée avait très mal commencé moralement et nous avions donc besoin de ce remorquage. Je me mis bien au milieu du canal pour que les capitaines de ces navires ne puissent pas nous doubler indifféremment. J'avais en moi la certitude qu'ils accepteraient de nous porter assistance.

Mais j'avais tort. Ils nous dépassèrent et refusèrent de nous aider, invoquant des raisons d'urgence. Ils freinaient à peine leur allure et semblaient surtout préoccupés par la course qu'ils se livraient plutôt que par ce qui pouvait se passer sur le canal. C'était curieux de constater que nous reçûmes le premier refus de la part d'un narrow-boat le jour où Cécile n'était pas à bord. C'était comme si le sort avait décidé de nous maintenir unis coûte que coûte malgré ces tempêtes internes. Après

réflexion, j'acceptais donc ce premier revers avec philosophie.

Ces narrow-boats pressés disparurent donc devant nous. Il y avait un pont quelques centaines de mètres plus loin, je demandais à Manu de s'y arrêter, pour que nous puissions y faire une pause. J'avais surtout pour projet d'utiliser cette anecdote pour essayer de mettre un terme définitif à cette infernale querelle intestine.

Je me rendais compte qu'en fait, chaque fois que l'adversité nous montrait sa force, nous perdions les pédales. Mais après réflexion, notre détermination finissait toujours par s'en trouver bien plus enrichie. Toutes nos péripéties malheureuses furent pour moi autant de raisons de maintenir la cohésion de notre trio afin de réussir notre défi exactement comme nous en avions rêvé. Chaque fois que le sort nous assaillait de ses coups, mon envie d'atteindre l'Islande grandissait.

Lorsque Cécile remonta à bord, je la saisissais alors fermement par les épaules, la regardant droit dans les yeux, et je me mis à lui expliquer calmement tout le tort qu'elle nous faisait à vouloir faire perdurer à l'infini ces conflits ravageurs. Je m'excusais aussi de m'être emporté à l'écluse précédente.

Pour la première fois, elle m'écouta et s'en allait se réfugier sur sa couchette. Dans ce contexte particulier, il aurait été bien peu malin de ma part de lui demander, à ce moment-là, de nous aider. Notre vie était dure, et le tribut payé par mes compagnons pour ce rêve d'Islande bien lourd. Je la laissais donc se reposer pour qu'elle puisse réfléchir. Je préférais mille fois savourer cette paix plutôt que d'allumer de nouvelles étincelles sans garantie de pouvoir cette fois les étouffer.

Je voulus prendre la relève de Manu, mais il déclina une nouvelle fois ma proposition et reprit ce halage interminable, déterminé à vider ses sentiments dans l'effort. Sous l'humidité ambiante, et les récentes pluies, le chemin était gras et chaque pas pour le parcourir bien lourd. Sa démarche trahissait ses douleurs, mais il continuait malgré tout, s'efforçant de ne pas extérioriser sa fatigue physique. Quelques jours plus tôt, en

remarquant ses apparentes blessures aux pieds, je lui avais demandé pourquoi il ne changeait pas ses chaussures. Depuis le départ, il avait toujours mis la même paire de vieilles reliques humides et déformées, alors qu'il possédait à bord une paire de baskets neuves. Il m'avait alors répondu qu'il ne souhaitait pas user ce nouveau matériel. Il préférait souffrir le martyr plutôt que d'utiliser ses affaires neuves. Je jugeais cette attitude complètement insensée, mais je gardais néanmoins ce jugement pour moi. Car Manu était aussi comme ça, courageux, authentique, mais aussi parfois inattendu. J'avais appris à le connaître, à apprécier ses innombrables qualités et je respectais donc ses habitudes, même les plus incongrues.

. . .

Manu continuait inlassablement de hâler le bateau vers Skipton, et Cécile s'était endormie sur sa couchette, je me sentais bien seul à la barre. Cette situation ainsi que les récents événements étaient propices aux pires tracasseries de l'esprit. Mais le paysage étonnant m'aida aisément à me sortir les idées de ce marasme et de ces soucis permanents.

Nous étions alors en train de pénétrer dans le célèbre parc du Yorkshire. Le canal parcourait les flancs de petites collines complètement déboisées, et la couche de nuages bas vivifiait ces près d'une généreuse humidité, et procurait à cet univers une atmosphère emprunte d'un certain mystère. La brume empêchait de voir à plus de 200 mètres autour de nous et une simple maison aurait été là comme une tâche sur une toile claire. Tout au long des curieux virages de "*Langber*", les environs du canal se caractérisaient par de petites buttes dont les formes laissaient penser à un monde façonné par des mains de géant. Tel un serpent extravagant de souplesse, le canal suivait un tracé tellement sinueux qu'il permettait de prendre en moins de 500 mètres des orientations complètement différentes. Certains virages étaient si serrés qu'il fallut prendre garde à leur passage pour que notre bateau ne se déporte pas sur l'extérieur.

. . .

Avec tous ces méandres, nous avions parcouru une distance double à celle que nous aurions fait à vol d'oiseau, et le temps nécessaire avait donc été lui aussi bien plus long que prévu. Néanmoins, le site valait vraiment la peine et nous ne regrettions vraiment pas d'avoir dû ainsi tourner en rond. Nous arrivions à présent aux écluses de "*Bank Newton*" qui semblaient marquer la fin de ce site pittoresque.

Après ces 6 écluses, nous eûmes la désagréable surprise de constater que le chemin de halage avait disparu. C'était la première fois que cela se produisait. Manu n'eut alors pas le choix, il dut marcher dans l'herbe humide le long du canal. Ce passage n'excéda pas heureusement quelques centaines de mètres. Peu après, nous franchissions l'aqueduc de la rivière "*Aire*" dont nous nous allions à présent suivre la vallée jusqu'au terme du canal, à Goole.

A l'écluse suivante, Manu montrait des signes vraiment inquiétants de fatigue, il n'arrivait plus à faire correctement les gestes qu'il avait pourtant effectuer à des centaines de reprises. Cette fois donc, je ne lui laissais plus le choix, je pris sa relève et je lui demandais de me relayer à la barre.

Manu n'était pas coupable de son état, nous l'étions tous, à force de vouloir imposer à nos organismes des rythmes effrénés. Je ne l'avais pas prévu le matin même, mais une nouvelle journée de repos se profilait devant nous comme une impérieuse nécessité.

Après un bon moment passé à la barre, je regorgeais d'énergie, et mes premiers kilomètres de halage furent vite avalés. Les écluses se succédaient les unes aux autres. Il y eut d'abord celle de "*Scarland*", puis celles de "*Anchor*", "*Higherland*" et "*Easton Road*", entre lesquelles nous reconnûmes le "*Puddle Duck*" amarré à la rive droite, et enfin, l'écluse de "*Holme Bridge*", la dernière avant Skipton.

. . .

Depuis Greenberfield, nous avions descendu pas moins de 15 écluses pour un dénivelé de quelques 42 mètres. Nous aurions pu nous en satisfaire, mais ça ne nous suffisait pas, ce que nous voulions, c'était atteindre Skipton avant la nuit. Or, la pénombre commençait déjà à envahir le ciel, et il y avait encore une succession de ponts tournants à franchir avant d'y parvenir.

Il semblait difficile d'arriver avant la nuit noire. Nous n'avions pourtant pas d'autres d'alternatives et nous continuâmes malgré les risques encourus.

Mais avant le premier pont tournant, nous croisions un narrow-boat qui effectua un demi-tour derrière nous. Lorsqu'ils nous rattrapèrent, contrairement aux deux loulous qui nous avaient doublé au cours de l'après-midi, les occupants de ce navire, l'"*Apple Mint*", nous proposèrent de nous remorquer jusqu'à Skipton avant même que nous leur demandions. Le sort ne pouvait nous offrir une meilleure opportunité pour conclure cette journée plutôt difficile. A bord de ce narrow-boat, il régnait une ambiance joyeuse, il s'agissait apparemment d'un groupe d'amis en train d'effectuer une petite sortie avant la nuit.

Le remorquage s'effectua à partir du pont tournant de "*Highgate*". Comme à chaque remorquage, j'éprouvais un réel plaisir à barrer l'"*Ar Melhin 2*". Nous filions à près de 5 nœuds alors que le halage, bien qu'efficace ne nous permettait pas de dépasser les 3 nœuds.

Malgré cette vitesse, le trajet jusqu'à Skipton ne dura pas moins d'une heure et demie, ce qui donnait une vague idée du temps qu'il nous aurait fallu si nous n'avions pas croisé l'"*Apple Mint*". Le parcours fut par ailleurs encombré de bosses sur lesquelles notre bateau s'échoua à plusieurs reprises. Sans l'aide de nos nouveaux amis, nous aurions eu le plus grand mal à nous extraire de ces situations par nous-mêmes.

. . .

L'"*Apple Mint*" s'arrêtait à l'entrée de la ville de Skipton. Nous eûmes donc à haler notre bateau que sur quelques centaines de mètres pour atteindre le cœur de la cité. La nuit était maintenant bien noire et nous avancions sous l'éclairage des lampadaires.

Sur bâbord, nous laissions la branche du canal de "*Springs*" où se trouvaient amarrés de nombreux narrow-boats. Il y avait là une colonie impressionnante de canards en plein sommeil, la tête dans les ailes.

Sur le tracé général du canal de "*Leeds & Liverpool*", Skipton marquait un changement de cap radical. Jusqu'alors, nous avions suivi une orientation vers le Nord-Est, mais à présent, nous allions opérer un virage de 90° et adopter le cap du Sud-Est, et ce jusqu'à Immingham.

D'après les indications fournies par notre guide, Skipton était une ville emprunte d'histoire et constituait un des endroits les plus intéressants du canal. Je fis part à mes compagnons de mon souhait de marquer une pause dans cette ville. Ils approuvèrent volontiers cette solution.

Mais pour l'instant, bien plus que l'envie de découvrir la ville, nous étions tiraillés par le sommeil, et nous avions vraiment besoin de repos.

Beaucoup de narrow-boats et autres vedettes fluviales étaient amarrés sur chaque rive et nous ne trouvions aucune place pour accoster. Il fallut nous rendre jusqu'à la passerelle de "*Gallows*" pour trouver une petite place juste assez grande.

A 21 heures enfin, nous refermions les volets du roof et préparions notre dîner, encore des patates et une boîte d'épinards. Sans un mot, chacun gagnait ensuite sa couchette, comme si nous voulions communément tirer un trait le plus vite possible sur cette journée et les malheureux événements qui l'avaient marqué.

. . .

Jeudi 11 Octobre : Skipton : Repos

Lorsque j'émergeais, au terme d'une nuit étonnamment calme, je fus surpris de voir que Manu était déjà réveillé et habillé. Je lui demandais s'il avait passé une bonne nuit, et il me répondit alors très brièvement par l'affirmative.

Ça n'était pas sa coutume d'être aussi peu bavard. Immobile dans son coin, il était silencieux et paraissait songeur. Son visage n'inspirait pas la joie mais plutôt une certaine résolution. Je n'osais pas lui demander ce qu'il avait. Peut-être était-il en train de réfléchir sur notre voyage et dans de telles réflexions, il valait mieux ne pas intervenir.

Pour ma part, malgré la quiétude de la nuit, j'avais la gorge enrouée et mon dos me faisait horriblement mal. Quant au moral, il s'apparentait au crépitement de la pluie qui s'abattait depuis plusieurs heures sur notre pont.

Inconfortablement installé le dos plaqué contre les casiers latéraux, je dévorais une patate froide en guise de petit-déjeuner puis je me mis à rédiger mon livre de bord, rêvant d'une bibliothèque confortable bien britannique avec de vieux fauteuils de cuir et des boiseries généreusement vernies. Je m'imaginais que ce pouvait être celle d'Immingham, sans penser un seul instant à ce qu'était réellement cet endroit.

Manu quitta sa couchette à son tour et fit cuire une pleine casserole de patates. Je guettais dans les moindres détails chacun de ses gestes afin de déceler un éventuel indice pour comprendre son attitude. Il ne paraissait ni triste, ni joyeux, mais convaincu. Je ne savais pas de quoi et cela me tiraillait.

Je voulus alors penser à autre chose, mais rien n'y fit, toutes mes pensées me ramenaient inexorablement à l'Islande, et de fait à Manu, comme un compagnon indispensable pour y parvenir.

Tandis que je poursuivais mon travail de rédaction, Manu s'en alla parcourir la ville. A son retour, en fin de matinée, Cécile était réveillée et nous étions tous dévorés par la faim. Ma compagne attrapait au hasard une boîte de conserves. Ce fut des

petites pois carottes. Comme d'habitude, le haut de la boîte était moisi et il fallut ôter ces petits lichens blancs avant de vider le contenu dans la poêle.

Nous nous apprêtions à nous régaler, mais notre déjeuner fut troublé par la visite impromptue de notre voisin d'en face qui résidait dans un narrow-boat, le "*Galadriel*". Il avait eu l'extrême gentillesse de penser à notre confort et il nous amenait un chauffage à pétrole. Nous crûmes d'abord à une démarche purement sympathique, mais rapidement, il déclarait nous avoir vu arriver la veille au soir par son hublot, et il se mit alors à nous proposer un moteur de 8 cv en parfait état de marche pour 200 livres seulement. Ce que ce personnage n'avait visiblement pas remarqué toutefois, c'était notre pénurie financière. Nous lui en fîmes part, et curieusement, il sourit et s'en allait sans insister, nous laissant quand même son chauffage ainsi que son nom ; Brian Jennings, résidant permanent et flottant de Skipton.

Nous nous retrouvions à nouveau seuls dans notre carré. Sans dire un mot, Manu mettait un point d'honneur à ranger avec soin toutes ses affaires. Il recollait pour la énième fois la semelle de ses vieilles chaussures. J'avais beau essayer d'engager une discussion avec lui, il ne me répondait que par oui ou non. Avec de telles réparties, je fus bien vite à court de sujet et mes paroles devinrent maladroites, je préférais me taire, espérant qu'il revienne rapidement comme je l'appréciais.

Dans ce contexte, je n'eus rien d'autre à faire que de m'isoler à mon tour et de me consacrer exclusivement à mes occupations. Avec un chauffage à bord, il était pour la première fois depuis bien longtemps agréable de travailler à bord. J'écrivais sans cesse, des projets de missives, des réflexions. Mon livre de bord ne fut jamais autant nourri.

. . .

En milieu d'après-midi, le temps s'était calmé, Cécile manifesta l'envie de se balader dans la ville. Je l'accompagnais volontiers, proposant même à Manu de nous accompagner.

Mais il me fit signe de la tête qu'il n'en ressentait pas l'envie et qu'il préférait rester au bateau.

Nous partions alors tous les deux, Cécile et moi, main dans la main, à travers les rues de Skipton. Je me laissais guidé par ma compagne qui semblait avoir retrouvé une étonnante joie de vivre. Elle montrait une attention particulière aux gens et à leur ville, fort sympathique. Dans le centre-ville, l'éclairage était abondant et nous procurait une sensation de confort alors que nous n'avions pas le moindre penny en poche.

Soudain, Cécile s'arrêta et me fit remarquer une enseigne où l'on pouvait reconnaître le logo de la marque de nos bouteilles de gaz. Je constatais moi-aussi la présence de cette enseigne, mais je ne comprenais toujours pas pourquoi Cécile avait réagi comme si elle avait découvert une solution miracle.

C'était pourtant simple, me rétorquait-elle. Nous étions certes suffisamment équipés à présent en gaz, mais ces bouteilles étaient consignées et il nous en restait encore deux vieilles à bord que nous pouvions rendre en échange de quelques livres. L'idée de Cécile était en effet excellente.

Avec quelques livres en plus, nous pouvions considérablement enrichir notre quotidien, et cette fois, la méthode était tout ce qu'il y avait de plus honnête.

Nous nous empressions alors de pénétrer dans le magasin qui portait cette enseigne au-dessus de la devanture. Le vendeur qui nous reçut nous répondit que ce procédé était une pratique classique en Angleterre, mais pas dans ce magasin. Il nous en indiquait un autre où nous avions selon lui plus de chances de nous débarrasser de nos vieilles bouteilles.

Nous nous y rendions aussitôt et on nous proposa cette fois la somme de 5 livres par bouteille consignée. Autrement dit, avec deux bouteilles, nous pouvions récupérer 10 livres, ce qui commençait à être vraiment intéressant. L'après-midi était déjà bien avancée et on nous invita donc à ramener rapidement nos vieilles bouteilles si nous voulions effectuer la transaction avant la fermeture.

C'était en effet notre volonté. L'aller et le retour au

bateau fut particulièrement rapide, juste le temps de constater que Manu ne se trouvait pas au bateau, il avait dû aller faire lui-aussi un tour en ville. Ce fut en tout cas ce que nous supposions.

Les deux bouteilles que nous transportions jusqu'à ce magasin étaient de taille différente. L'une d'elle était identique à celle que nous avions récupéré à Blackburn, mais l'autre était plus petite et bien plus ancienne. Je me souvenais que celle-ci se trouvait déjà dans le bateau 5 ans plus tôt lors de la croisière que j'effectuais avec mes parents autour de la Bretagne.

Mais le vendeur n'eut que faire de ces souvenirs, il la refusa au prétexte qu'elle ne se fabriquait plus et se contenta de nous reprendre que la plus grande pour 5 livres comme prévu.

C'était toujours ça de pris et ce fut en tout cas suffisant pour aller de ce pas chercher quelques pâtes et du pain. Nous voulions en faire la surprise à Manu et j'espérais qu'un bon repas allait pouvoir reconstituer notre amitié.

* * *

Mais d'entre nous, ce fut bien lui le moins surpris.

En arrivant au bateau, il n'était toujours pas là, je crus un instant qu'il n'était pas encore revenu, mais la réalité m'apparut alors brutalement à l'esprit comme une onde de choc, Manu était vraiment parti.

Son sac et son duvet avaient disparu.

Sur sa couchette, il y avait une feuille de papier sur laquelle on pouvait lire : "*Au plaisir de ne plus jamais vous revoir !*".

Depuis notre départ du Belon, je m'étais préparé à de nombreux imprévus, mais pas à celui-là. Je n'avais cessé de penser que nous pouvions arriver à trois comme nous étions partis, et que ces querelles intestines ne viendraient jamais à bout de notre détermination.

J'avais eu tort et le revers fut foudroyant.

Il avait tellement cru à l'Islande lui aussi que j'étais convaincu qu'il ne pourrait jamais abandonner. Il venait de briser la formidable devise qui nous avait pourtant amené jusque-là, et de bafouer cette force intérieure grâce à laquelle nous nous étions sortis de bien des expériences périlleuses.

Dans un premier temps, la réalité fut si dure à admettre que je me bornais à la refuser, essayant naïvement de croire que Manu avait agi de la sorte sur un coup de tête et qu'il allait revenir sans tarder. Je ne parvenais pas à imaginer la suite de notre périple en son absence. A bien des reprises, il avait fait preuve d'une étonnante aptitude à franchir les obstacles qui barrèrent notre route. Aux problèmes techniques, il avait répondu par des idées ingénieuses, à la faim, par quelques chapardages, dont lui seul eut la force morale nécessaire pour les commettre. Sans lui, notre épopée aurait déjà pu s'arrêter de nombreuses fois. Et pourtant, il ne s'était jamais plaint, sinon de détails bénins, et à aucun moment, je n'avais suspecté sa volonté de nous quitter aussi subitement.

Manu n'était pas du genre à revenir sur de telles décisions, je fus donc bien vite obligé d'admettre qu'il ne reviendrait pas.

Notre voyage vers l'Islande allait dès cet instant revêtir un visage complètement différent.

Cécile, qui venait elle aussi de comprendre, ne prononçait pas un seul mot, j'étais effondré, la tête sur mes genoux, et le silence m'accablait encore plus.

Je me sentais immensément coupable du départ de notre compagnon. Je m'en voulais maintenant terriblement de l'avoir injurier ainsi à l'écluse de Greenberfield. J'avais été trop loin, et son départ était sa façon à lui de me le faire savoir.

D'après le ton employé dans son petit mot, je ressentais également une profonde haine à l'égard de Cécile et je comprenais maintenant combien il avait dû détester son influence sur moi. Son message nous était adressé à tous les deux, comme si nous avions constitué à ses yeux un duo complotant sans cesse contre lui. Ce fut sans doute en tout cas sa pensée, et l'une des raisons de son malaise à bord.

Les derniers jours avaient dû être terribles pour lui. Il s'était toujours gardé de faire état de ses sentiments, mais de mon côté, je ne m'étais pas privé pour le sermonner, parfois violemment, à la moindre gaffe qu'il commettait, sans me rendre compte que sa maladresse s'expliquait sans doute en grande partie par son malaise.

Il aurait sans doute mieux valu qu'il me fasse part de ses désaccords, cela aurait eu le mérite de me faire prendre conscience de sa situation morale.

A trop vouloir ignorer nos querelles intestines, je n'avais fait que décupler leur ampleur, et créer une ambiance si insupportable que l'un d'entre nous devait partir. Manu avait fait ce choix, pensant ainsi qu'il éliminerait notre virus interne. Il en avait eu assez de lutter contre Cécile ou contre le fait que je prenais le parti de celle-ci même lorsqu'elle avait tort.

Il n'était pas parti pour subir ces querelles, mais pour vivre une vraie aventure de conviction et d'authenticité.

Cécile était ma compagne, mais dans ce voyage, j'avais autant d'affection pour Manu que pour elle, et si elle était partie à sa place, je n'aurais pas eu plus de tristesse pour autant.

Ce qui venait cruellement de se passer n'était finalement que le prix à payer pour mes débordements d'optimisme. Cela renforçait encore plus mon sentiment de profonde culpabilité. Recroquevillé sur moi-même, je vivais des instants terribles, ne cessant de sursauter pour essayer de me raccrocher à ce qui n'était résolument plus qu'un espoir vain.

Cette fois, mon optimisme fut littéralement broyé et laminé sous le poids de cette réalité cauchemardesque. J'avais l'impression que nous ne pouvions pas poursuivre sans Manu.

J'étais complètement désemparé, tous mes repères avaient disparu et j'étais maintenant certain que notre quotidien allait être vraiment différent de celui des jours passés, et de tous ces moments où malgré nos querelles, nous n'avions agi que pour notre objectif commun d'atteindre l'Islande coûte que coûte.

L'avenir m'effrayait davantage encore que les pires moments que nous eûmes jusqu'alors à traverser.

. . .

Cela faisait une bonne demi-heure que nous étions revenus au bateau et rien ne s'y était encore passé comme si une profonde léthargie venait de s'emparer de notre univers.

Mais Cécile y mit brutalement un terme pour déclarer d'un ton sévère que Manu avait pris avec lui la trousse à pharmacie ainsi que plusieurs documents nautiques et le vieux compas de route.

Tout cela lui appartenait, mais pourquoi ne nous l'avait-il pas laissé ? Il savait bien pourtant que l'absence de trousse à pharmacie à bord pouvait nous être dommageable. On aurait dit qu'il avait agi de la sorte pour ne nous laisser aucune chance de réussir sans lui et pour nous faire doublement comprendre la faiblesse de cette union entre Cécile et moi qu'il avait toujours considéré futile.

Cécile ne semblait nullement traumatisée par le départ de Manu. Elle ne montrait pas de satisfaction, mais résonnait comme si ce départ n'était qu'un aléa de notre voyage parmi tant d'autres. Elle n'y apportait pas plus d'importance et expliquait la décision de Manu par la lâcheté de celui-ci et son manque de force intérieure.

Ses paroles étaient dures et n'avaient aucun sens, c'en était trop pour moi. Lorsqu'elle voulut me réconforter avec le sentiment que cela n'était pas si grave, je n'eus pour elle qu'une sensation de répulsion. Elle poursuivait malgré tout, m'affirmant que Manu avait été condamné selon elle à ne plus pouvoir nous suivre dès le coup de fil de sa mère à Ilfracombe. Il y avait dans

ces propos une infime partie de vrai, mais elle décuplait ces facteurs pour en faire l'unique cause du départ de Manu.

Mais la cause essentielle était bien ce sentiment de malaise qui l'animait et le mettait en perpétuel conflit contre Cécile, et parfois contre moi.

Toutefois, je n'avais plus la force de rétorquer et je restais donc immobile et silencieux, sans la moindre réaction aux propos de Cécile. J'étais au bord d'une dépression abyssale sans aucune raison de ne pas sauter dans le vide.

Cécile essaya de me redonner le moral mais rien n'y fit, je ne parvenais résolument plus à puiser dans mes ressources la moindre énergie pour refaire surface. Ma paralysie morale dura des heures entières, bien plus longtemps qu'il n'en fallut pour que la nuit nous gagne et propulse ma torpeur encore plus bas.

Je n'avais même plus la certitude de vouloir moi-même continuer et tenter malgré tout de réussir notre défi.

Deux hypothèses seulement s'offraient à nous ; d'une part, l'abandon, pur et simple, avec ce que cela signifiait, la perte du bateau et une inévitable condamnation au regret à vie, et d'autre part, la poursuite de notre objectif, avec la certitude que cela allait être beaucoup plus dur qu'avant même si bien des obstacles nous avaient déjà paru presque infranchissables à trois. La première solution était de loin la plus facile et dans mon état la plus attrayante. La seconde relevait au contraire de la plus grande des utopies. L'hiver avançait inexorablement et allait rendre chaque jour un peu plus difficile que le précédent. Le froid risquait de malmener nos organismes sans que nous n'ayons aucun recours médical pour le combattre, et quant à la grisaille, elle ne pouvait que gangrener notre moral. Et puis, nous n'avions pas plus de certitude qu'à Ilfracombe que le capitaine du cargo de la société "*Eimskip*" accepte de nous embarquer à son bord. Pour la première fois, le doute s'installa à bord.

Avec la disparition de Manu, notre avenir devenait subitement beaucoup plus incertain. Il avait toujours été pour moi l'un des artisans indispensables à notre réussite, et avec lui,

c’était un des piliers fondamentaux de ma conviction et de ma foi que je perdais.

En imaginant la distance qui nous séparait d’Immingham, j’avais mal aux épaules. Je ne savais vraiment pas quel pouvait être le bon choix. Allais-je être en effet capable de haler le bateau seul sans Manu avec en plus le poids de son départ sur la conscience ?

Je n'en avais aucune certitude, mais ce dont j'étais certain en revanche, c'était que je courais vers un regret encore plus grand si jamais le sort devait plus loin m'obliger à renoncer, par manque de force, ou à la suite d'un nouvel imprévu.

Ce risque procurait même à la perspective d'un abandon immédiat une certaine sagesse. En choisissant cette solution, je me soulageais au moins l'esprit pour quelques temps. Mais après réflexion, cette hypothèse ne m'apparut pas plus claire que celle de continuer. Où pouvais-je en effet aller si je décidais de revenir en France ? La porte du foyer familial était pour moi définitivement close et je n'avais nul autre endroit pour me refaire.

. . .

Je me retrouvais littéralement enfermé dans ce labyrinthe. Toutes mes tentatives pour échapper à ce marasme furent vaines. Pour la première fois, je ne voyais pas le fond du puits dans lequel je venais de chuter, et avec résignation, j'attendais l'impact sans opposer la moindre résistance à ce défaitisme. A force de vouloir trouver des issues, la migraine finissait par se mêler à cet infernal jeu de piste.

Je n'en pouvais plus, je saisissais alors mon livre de bord et je mis à lire ce que j'y avais inscrit depuis toutes ces semaines. Au fil des lignes qui défilaient sous mes yeux cernés, je revivais l'enthousiasme qui me les avait fait écrire. Je savais qu'il y régnait un évident trop-plein d'optimisme, mais toutes ces écritures étaient imprégnées d'une profonde sincérité, et d'un sentiment qui ne peut disparaître, même lorsque les pires problèmes surviennent.

Arrêter dans un tel état psychologique, c'était commettre l'irréparable sans en être conscient. J'étais trop sous l'influence de la tristesse que venait de provoquer la disparition de Manu pour me laisser aller vers la facilité.

L'Islande, je la voulais, et cela dépassait largement tout ce que je pouvais encore mesurer. J'étais incapable d'expliquer cette attirance sans commune mesure, mais c'était ainsi, et je ne cherchais donc même pas à comprendre. C'était un sentiment très fort, sans doute semblable à l'amour. Celui-là même qui m'avait jusqu'alors uni à Cécile, mais qui venait subitement de perdre toute sa signification.

Lorsque j'eus fini de lire ces quelques pages, Cécile dormait déjà. Je portais un regard fixe droit devant moi, vers nulle part. Le sort venait avec le départ de Manu de me lancer un nouveau défi et je commençais seulement à comprendre, après des heures entières de réflexion, que je n'avais en fait plus le choix, j'étais obligé de poursuivre ma route jusqu'à l'Islande si je voulais que le reste de ma vie ait un sens.

. . .

Vendredi 12 Octobre : Skipton > Bingley : 22 Kms

Le lendemain matin, lorsque la lueur du jour s'emparait à nouveau de notre habitacle, je voulus croire à un mauvais cauchemar, mais en ouvrant les yeux, je dus admettre que Manu n'était vraiment plus là.

Ce réveil ouvrit donc une nouvelle page de notre aventure. J'étais déterminé à poursuivre envers et contre tout.

Cécile fut réveillée bien avant moi. Entre nous, ce matin-là, une ambiance curieuse régnait, comme si nous voulions absolument faire abstraction de l'absence de Manu. Notre relation ne fut pas celle d'amoureux, mais plutôt de techniciens, soucieux avant tout de progresser le plus vite possible.

A l'aide du guide, nous estimions que nous pouvions atteindre Immingham en 5 jours. Pour ce faire, il fallait rejoindre

"*Bingley Five Rise Locks*" avant la nuit, Leeds le lendemain, une étape sur la partie commerciale le jour suivant, et la fin du canal à Goole pour le quatrième jour. Après quoi, il ne nous restait plus qu'à suivre la rivière Humber jusqu'à Immingham, ce que nous espérions pouvoir faire en une journée.

Ce programme était plutôt chargé et ne prenait pas vraiment en considération le fait que j'étais maintenant seul pour hâler le bateau. Nous faisions confiance à notre bonne étoile pour espérer que des narrow-boats acceptent de nous remorquer.

Et puis, pour atténuer un peu les effets néfastes du départ de Manu sur ma conscience, je me plaisais à croire qu'il pouvait à tout moment être rongé par le remord de nous avoir quitté et donc réapparaître parmi nous. Depuis Skipton, il n'avait qu'à suivre le chemin de halage pour nous retrouver.

. . .

Mais avant de nous lancer dans un tel programme, nous avions besoin de reconstituer notre capital énergétique et nous décidâmes de nous offrir un petit déjeuner digne de notre nouveau défi. Il nous restait quelques pences de la consigne des bouteilles de gaz, je m'en allais donc chercher quelques pâtisseries à la boulangerie la plus proche.

Avec la chaleur du poêle, ce moment de confort fut véritablement divin, de quoi nous procurer assez de motivation pour préparer notre départ avec hâte.

Mais nous partions, et il fallait donc le rendre à Brian, son propriétaire. Ce dernier me remit alors son adresse sur une petite lithographie du canal en m'invitant à lui donner des nouvelles. Allions-nous le revoir un jour ? Rien n'était moins certain, comme pour la plupart des gens qui nous avaient aidé jusque-là. Notre voyage avait aussi cela de cruel, les amitiés n'avaient même pas le temps de naître qu'il nous fallait déjà dire aurevoir avec un sentiment d'adieu.

Cécile avait préparé la corde de halage. Nous n'avions conservé que celle du milieu et supprimé l'autre qui était accroché à l'étrave. En exerçant une traction sur le côté du bateau, il était pour moi beaucoup plus facile de l'éloigner de la rive et de le maintenir au centre du canal. Cela évitait aussi à Cécile d'avoir à compenser cette traction à la barre, et l'effort à produire était donc moindre.

Au départ, le fait d'être seul à haler le bateau ne me posa aucun problème, ce n'était pas la première fois. Mais c'était en revanche à la longue que je craignais une fatigue bien plus grande. Afin de conserver toutes mes forces le plus longtemps possible, je m'efforçais de partir très tranquillement sans essayer de forcer l'allure pour être certain de gagner "*Bingley Five Rise Locks*" avant la nuit.

Nous avions environ 22 kilomètres à parcourir ce jour-là. Malgré un vent de face et de nombreux arbres sur le bord du chemin, la sortie de Skipton fut relativement facile. Nous pénétrâmes ensuite dans un paysage complètement différent de celui qui avait précédé la ville. Le climat y était sans doute pour beaucoup. Pour la première fois depuis notre départ de Liverpool, notre compas affichait le cap du Sud-Est, nous filions enfin dans la direction exacte d'Immingham. Cet axe était celui de la vallée de la rivière "*Aire*" que nous allions suivre jusqu'au terme du canal à Goole.

Au cours des premiers kilomètres, le paysage était composé de petites collines découpées par de larges prairies où broutaient d'importants troupeaux de vaches et de moutons.

Au départ, le chemin se trouvait entre le canal et une route à forte fréquentation, mais bien vite, ces deux voies parallèles se séparèrent et nous nous enfoncions alors inexorablement dans la campagne profonde, ce qui faisait tout le charme de ce canal.

Il ne nous fallut qu'une petite heure pour atteindre le premier obstacle du jour, le pont tournant de "*Snaygill*". Puis ce fut le passage à proximité du village de Bradley avec là encore de nombreux pont-tournants. Le matin-même, nous étions

rassurés en constatant que nous n'avions pas d'écluses à franchir avant Bingley, cependant, nous n'avions pas pris en considération le nombre plutôt important de pont-tournants. Chacun de ces passages nous prenait une dizaine de minutes, presque autant que pour une écluse, ce qui ralentissait notre progression.



Troupeau de vaches s'abreuvant au canal

Nous perdions tellement de temps qu'il fallut absolument trouver une solution pour accélérer leur franchissement. La seule idée que nous trouvions consistait à lâcher le bateau quelques dizaines de mètres avant chaque pont, ce qui me permettait de courir jusqu'à l'obstacle, de l'ouvrir avec hâte, et de permettre ainsi au bateau de le franchir sur son élan. Cette technique nécessitait un synchronisme parfait et cela ne fut pas vraiment concluant au premier essai. Par manque de rapidité, le bateau arriva avant que je n'aie pu ouvrir le pont et je dus encaisser dans les bras toute son inertie pour éviter qu'il ne s'écrase sur l'obstacle. Mais la seconde tentative, avec un peu plus d'expérience, fut une totale réussite, et nous adoptions donc ce

système pour tous les autres ponts. Ce qui était rageant en revanche, c'était de constater que ces ouvrages ne supportaient pas des artères de communication, mais simplement des accès aux champs pour les paysans. La logique aurait voulu que ces ponts ne soient fermés que lorsque les paysans en avaient besoin, mais apparemment, dans cet endroit, la priorité n'était pas donnée aux usagers du canal, pourtant sans doute plus fréquents.

. . .

Plus loin, ce ne fut plus les pont-tournants qui nous gênèrent, mais des narrow-boats stationnés le long du chemin de halage. En général, il y en avait plusieurs à la fois, et à proximité d'habitations. A mi-chemin entre Bradley et Kildwick cependant, alors que le canal effectuait un long virage sur la gauche dans une zone isolée à travers de splendides bois, il y en eut un qui semblait quasiment abandonné.

La largeur de ce navire était assez importante et une multitude d'objets divers encombrait le pont, m'empêchant de passer la corde au-dessus de l'habitacle comme je l'avais fait pour les précédents narrow-boats. Sur le pont, il y avait un petit panneau aussi délabré que le reste sur lequel on pouvait lire en gros caractères maladroits : "*Please pass !*", ce qui nous invitait à "*passer notre chemin*" sans nous attarder. Je pensais d'abord qu'il s'agissait d'un message de mise en garde quant au danger que représentait ce vieux narrow-boat, et ce fut donc avec la plus grande précaution que je grimpais à bord pour en faire le tour avec ma corde. Je pris garde à ne pas endommager toute l'impressionnante quincaillerie qui était déballée sur le pont.

Mais à peine eus-je parcouru la moitié du bateau que j'entendis un véritable remue-ménage à bord. De vieux rideaux opaques sur les hublots m'empêchaient de voir à l'intérieur. Peut-être que les mouvements occasionnés par mon passage avaient-ils déséquilibré quelque chose.

Inquiet, je me dépêchais de regagner l'autre extrémité, mais au moment de franchir le petit balcon qui surplombait l'étrave, je vis sortir de l'habitacle à moins d'un mètre de moi une tête si affreuse que je manquais de peu par effroi de tomber en arrière dans le canal. J'avais affaire à une véritable sorcière dont le discours fort et maladroit me fit instantanément comprendre qu'elle était complètement folle. Comment était-ce possible de vivre ainsi, à l'écart de tout, dans une telle obscurité ? Il lui manquait la plupart de ses dents, ses cheveux ébouriffés et grisonnants étaient tellement sales qu'ils s'étaient collés les uns aux autres, formant un volume difforme et impressionnant. Quant aux yeux, sortis de leur orbite, ils avaient largement de quoi déstabiliser même les moins émotifs. Et pour compléter ce look démoniaque, ce personnage étonnant portait des vêtements dont les coloris initiaux s'étaient perdus dans la crasse, sans parler de l'odeur. Même les pires sorcières des contes les plus affreux n'avaient rien de plus effrayant que cette vieille folle en furie qui me criait dessus pour que je quitte son bord sur le champ. Il ne fallut pas me prier pour que je suive ses ordres à la lettre. Nous avions bien fait de passer là en pleine journée, car une telle rencontre à la nuit tombante avait largement de quoi conduire à un malaise d'effroi.

Sans demander notre reste, nous repartions aussitôt avant que notre interlocutrice, aux allures plutôt mystiques, ait l'idée tout à fait probable de sortir un fusil à plomb aussi rustique que tout le reste de son univers, sorti tout droit des contes de Grim.

Dès que nous fûmes hors de portée visuelle, nous ne pûmes nous empêcher de marquer une pause et d'éclater de rire. Cette anecdote était de loin l'une des plus originales de notre périple et nous n'étions pas près de l'oublier.

N'ayant pas pris la peine, et pour cause, de faire un brin de causette avec l'occupante de ce narrow-boat, cet épisode ne nous fit pratiquement pas perdre de temps.

. . .

Nous ne tardâmes pas à atteindre le village de Kildwick où l'approche nous fut facilitée par des gens fort sympathiques qui nous ouvraient les ponts tournants et nous aidaient à passer la corde au-dessus des quelques narrow-boats stationnés.

Un peu plus loin, tandis que nous nous rapprochions du centre du bourg, le canal se rétrécissait, ne formant plus qu'un étroit goulet entre deux murets de béton où un seul navire à la fois pouvait passer. Les occupants du narrow-boat qui nous précéda en sens inverse jugèrent sans doute notre façon de progresser originale, puisque qu'ils sortirent caméra et appareil photo pour nous immortaliser en nous applaudissant au passage. Cela nous réchauffa le cœur et nous les en remercions vivement.

Après Kildwick, le paysage fut absolument splendide, les lumières de l'Automne faisaient de cette campagne une véritable aquarelle de couleurs vives, du rouge émerillon au pourpre oranger. Le soleil généreux créait une température agréable et me facilitait la tâche.



Paysages bucoliques près de Kildwick

Sans lassitude, et à une allure régulière, je faisais succéder les clairières aux petits bois et les petits bois aux clairières. Lorsque que les rayons du soleil parvenaient à transpercer le feuillage des arbres, les gouttes d'eau de la rosée du matin étincelaient de toutes parts et faisait miroiter cette lumière sur tous les supports que la nature lui offrait, depuis le tronc des arbres jusqu'au sol encore embrumé. Le vent procurait un peu de mouvement à cette féerie et notre bateau fut lui aussi décoré par ce ballet de lumières éphémères. La richesse d'un tel spectacle nous fit oublier l'espace de quelques instants le flot de nos soucis. Rien que pour cela, notre présence en ce lieu enchanteresse se justifiait. Nos poumons faisaient le plein d'oxygène et de chlorophylle, et nos âmes de lumière.



Des cygnes dans le canal

Quant à l'étonnement, il fut permanent. Nous ne parcourions pas une seule ligne droite sans qu'un détail ne retienne notre attention. Là, ce fut un troupeau de vaches marrons qui narguaient leurs consœurs noires et blanches du pré voisin. Plus loin, un couple de grands cygnes et leurs

progénitures, une petite dizaine de jeunes cygnes de la même taille, au plumage encore grisonnant. Et puis surtout, en permanence, ce canal étonnant au tracé sinueux à flanc de colline. L'originalité ne manquait vraiment pas.

Même au passage des pont-tournants, il y avait toujours quelque chose à retenir. Au pont de "*Warehouse*" par exemple, la quille toucha le fond et le bateau s'immobilisa à quelques mètres du pont. Et bien, ce furent des gens du coin, qui nous aidèrent spontanément à nous sortir de cette délicate posture.

. . .

Il était presque une heure de l'après-midi lorsque que nous atteignions les premières maisons de Silsden. Nous fûmes alors désespérés d'apercevoir dans les jardins situés sur l'autre rive des pommiers croulant sous de belles pommes grany, celles que je préférais.

A quelques encablures du centre du village, nous croisions l'"Apple Mint" et son équipage qui au passage nous saluait et nous encourageait pour la suite de notre périple. Ils furent sans doute étonnés de constater que nous n'étions plus que deux, mais ils ne nous posèrent aucune question.

Plus loin, nous passions devant le siège d'une compagnie de location de narrow-boats, la même que celle des deux narrows boats qui nous avaient doublé sans ménagement entre Greenberfield et Skipton.

Malgré nos espoirs, aucun narrow-boat ne semblait sur le pied de départ dans notre direction. Je dus donc admettre que cette étape se ferait jusqu'au bout sans aide. Le chemin était encore long, il restait environ 12 kms à présent.

La fréquence des pont-tournants avait nettement diminué, ce qui nous permettait d'enregistrer une progression beaucoup plus régulière. Mais cette fois, ce furent les pêcheurs qui décidèrent de nous faire obstacle. Le canal était avant tout une voie de communication pour les navires et non une rivière de pêche, mais ils ignoraient allègrement cet état de fait et

restèrent immobiles malgré notre arrivée. Je savais par expérience que certains pêcheurs pouvaient être assez obtus et faire preuve d'un raisonnement proche du néant. Je m'efforçais donc de ne pas trop les bousculer en passant.

Mais leur canne de "haute technologie" étaient si grandes qu'elles barraient tout le canal, et ils furent bien obligés en voyant que je n'allais pas freiner mon élan pour eux de retirer de leur entrejambe cet objet de virilité avancée. Cette démarche ne se fit pas sans un ronchonnement bestial.

Le dernier de ces joyeux comparses à la cinquantaine braillarde dut même se baisser pour que la corde ne lui attrape pas le cou. Il m'injuriait de toute sa science, et il fut donc bien vite silencieux, me laissant poursuivre mon chemin.

Quelques méandres plus loin, nous arrivâmes au premier pont-tournant depuis Silsden. Il s'agissait du pont de "*Brunthwaite*". A cet endroit, nous étions à peu près à mi-chemin entre Skipton et Bingley. Ce fut donc un lieu tout à fait approprié pour nous accorder la pause du jour.

Nous n'avions rien mangé depuis le matin, et nous commencions à avoir une sérieuse petite faim. Cécile fit cuire des pommes de terre ainsi que des petits pois. Pendant ce temps, je m'étais allongé dans l'herbe pour relaxer tous mes muscles et tenter de récupérer physiquement le plus possible afin de pouvoir repartir sur de bonnes bases après cette pause. Je ne devais en aucun cas risquer l'épuisement si mon objectif était d'atteindre Bingley avant la nuit. Perdu dans cette nature verdoyante, cet endroit fut le havre de paix idéal pour nous ressourcer quelques instants. Nous eûmes même la chance d'assister au spectacle de l'atterrissage de deux cygnes sur le canal. Il n'y avait maintenant plus un souffle de vent, la surface du canal restait telle un miroir que seule la chute des feuilles mortes parvenait à troubler.

Dans une ambiance aussi sereine, je ne pus empêcher l'image de Manu de me revenir à l'esprit. Un tel contexte nous aurait certainement permis de nous réconcilier, je regrettais vraiment qu'il ne soit plus avec nous et je me demandais où il

pouvait se trouver à présent. Il m'était curieux aussi de constater que le climat avait été exécrable avant son départ et qu'il était maintenant radieux, comme si le sort avait décidé qu'il en soit ainsi, que l'un d'entre nous parte et que notre devise, sur laquelle nous avions tant misé, ne soit pas respectée.

. . .

Une demi-heure après avoir posé la corde, je la reprenais pour de nouvelles longues heures de halage.

Mais quelques minutes plus tard, un obstacle plutôt inattendu nous barrait la route. Un pont tournant venait d'être cassé, sans doute par le passage d'un tracteur trop lourd, et des ouvriers étaient en train de s'employer à le réparer. Ils y mettaient toute leur ardeur et on sentait bien dans ces hommes la volonté de tout faire pour que la gêne occasionnée par ce disfonctionnement soit la plus courte possible.

Ils comprirent bien que nous étions pressés et ne déclinèrent donc pas notre aide lorsque nous leur proposions de les aider. Même à 6, il ne nous fallut pas moins d'un bon quart d'heure pour réussir à réouvrir ce pont.

Cécile me fit alors remarquer qu'il était déjà 15 h., et il paraissait compromis selon elle que nous puissions compte tenu de notre allure de la matinée arriver à Bingley avant la nuit. C'était pourtant pour moi un impératif, et je lui répondais que j'allais tout faire pour y parvenir.

Je tenais à tout prix à respecter le programme que nous nous étions fixés le matin même pour rejoindre Immingham. Je tentais par conséquent d'accélérer mon rythme tout en sachant que ce surplus d'effort allait certainement me coûter cher. C'était néanmoins la seule solution si je voulais suivre ces repères que nous nous étions indiqués et récupérer ainsi un peu de ma motivation initiale.

Pour l'instant, tout allait bien et l'accélération de mon rythme ne me causa aucun problème particulier. La beauté des sites traversés m'aidait par ailleurs à compenser les difficultés.

Sur la droite, nous surplombions la vallée de la rivière "*Aire*" et de l'autre côté, au Nord, nous étions dominés par la splendide forêt de "*Low Wood*", aux allures de "*Sherwood*" avec ses gros arbres et son épais tapis de feuilles mortes que les rayons du soleil faisaient briller par endroits.

Au pont tournant de "*Booth*", un ouvrier du canal, sortit de nulle part, nous ouvrit la voie, ce qui m'épargna de cette tâche et me permit de conserver mon allure soutenue.

. . .

Mais soudain, alors que nous ne l'espérions même plus à force de l'avoir rêvé en vain depuis Liverpool, nous aperçûmes sur notre gauche un jardin en pente rempli de pommiers croulant sous les fruits.

C'était pour nous une telle providence que nous n'hésitâmes pas un seul instant à nous arrêter, attachant notre bateau comme un cow-boy son cheval au premier arbre venu.

Nous avions certes la possibilité de chaparder ces pommes, et c'est sans doute ce que nous aurions fait avec Manu, mais nous pouvions aussi aller demander au propriétaire de ce jardin s'il nous permettait de soulager ses arbres de quelques fruits. Il y avait une maison à une cinquantaine de mètres de là un peu plus haut, nous nous y rendîmes aussitôt.

Sur le pas de porte, je fus légèrement gagné par l'appréhension d'autant plus que j'étais seul, Cécile étant resté au bateau pour y faire le guet. Qu'allait-il m'arriver en effet si l'occupant des lieux était un personnage semblable à la sorcière marinière que nous avions rencontré à nos dépends au cours de la matinée ?

Mais je fus vite rassuré, car quelques secondes après avoir frappé à la porte, un monsieur charmant se présenta devant moi, l'air visiblement intrigué d'avoir affaire dans cette campagne isolée à un étranger.

Afin de ne pas le laisser un instant de plus sous l'emprise de cet étonnement, ce qui aurait pu susciter un sentiment de

méfiance à mon égard, je me mis alors à lui raconter brièvement notre voyage en lui montrant du doigt notre voilier en contrebas, et à lui demander sans détour ni fausse politesse si nous pouvions lui prendre quelques fruits pour améliorer notre quotidien. Mon interlocuteur fit preuve d'une telle attention à l'écoute de mes propos que je fus bien plus généreux dans mon récit que je ne l'avais prévu initialement.

Au fil de mes explications, je le devinais peu à peu admiratif devant notre histoire, et il m'entraîna alors avec lui dans son jardin, m'indiquant qu'il y avait là des pommiers certes, mais aussi des poiriers, et que tous ces fruits étaient parfaitement mûrs et n'attendaient, selon ses paroles fort élogieuses, que des gens comme nous pour les ramasser. Il nous invitait ainsi à remplir autant de sacs que notre voilier pouvait en supporter et d'en faire le meilleur usage possible pour notre réussite. Je fis signe à Cécile qui nous rejoignait alors avec plusieurs sacs en plastique entre les mains.

Nous nous en donnions à cœur joie, c'était tout simplement fantastique, nous avions l'impression de ramasser un trésor à la pelle. Si seulement Manu était là, me disais-je alors. Lui qui comme nous en avait rêvé de cette cueillette providentielle. Le propriétaire des lieux, le sourire en coin, s'en allait vers sa maison et nous laissait à notre bonheur. Nous ne savions plus où donner de la tête tant il y avait de fruits.

Lorsque nos sacs furent remplis, au terme d'une demi-heure de cueillette, nous les transportions délicatement sur notre pont, puis nous allions tous les deux cette fois vers la maison pour remercier notre généreux donateur qui se contenta de nous dire que son attitude était tout à fait normale.

Ce que sa modestie l'empêchait de dire toutefois, c'est qu'enfin, notre déficit de glucides allait être comblé, et sans doute pour longtemps. Nous avions sur le pont près de 100 kgs de fruits que nous avions d'ores et déjà prévu de consommer de différentes façons, depuis les compotes jusqu'aux salades de fruits. Déjà, nous en avions ingurgité une quantité impressionnante, presque un fruit sur 20 ramassés, et bien que

notre capital énergétique avait largement fait le plein de calories, notre estomac se trouvait plutôt flottant et il convenait d'y remédier sans tarder par un nouvel effort à la hauteur de nos ambitions du jour.

. . .

Nous nous trouvions alors à quelques centaines de mètres du pont-tournant de "*Leache*" que nous franchissions sans tarder. La quille toucha là encore le fond, mais de jeunes anglais, sans doute de retour de l'école, vinrent nous prêter main forte et l'obstacle ne fut donc qu'un bien piètre adversaire.

Avant qu'ils ne s'en aillent, je leur demandais combien de kilomètres il nous restait à parcourir avant d'atteindre Bingley. Le plus âgé d'entre eux me répondit alors 8 kilomètres. C'était moins que j'avais cru le lire sur le guide, mais je me fiais malgré tout à cette indication pour repartir avec le moral et en finir au plus vite. Avec cette cueillette improvisée, il était maintenant très tard et notre défi d'atteindre Bingley avant la nuit relevait de l'exploit, je n'avais plus le droit à présent de marquer la moindre pause.

Le long d'un petit mur de briques rouges qui cachait un lotissement tranquille, je marchais à vive allure, le regard fixe droit devant moi. Mes jambes commençaient à être lourdes, mes mains devenaient moites et mes épaules irritées par la corde me rappelaient cruellement les limites de mon organisme.

Malgré tout, je m'efforçais de maintenir l'allure.

Ce furent les bosses au fond du canal qui me posèrent le plus de problèmes. D'habitude, le bateau s'immobilisait dans la vase et le choc était donc relativement doux, mais cette fois, le fond était beaucoup plus dur, et à chaque contact de la quille sur le fond, le choc résonnait violemment et parvenait jusqu'à moi par la transmission de la corde, ce qui me procurait d'insupportables vibrations.

Ces bosses se trouvaient à chaque fois à hauteur des pont-tournants. J'eus le plus grand mal malgré l'aide de passants

à franchir la série de pont-tournants de "*Stockbridge*". Mais il n'y avait pas toujours des passants, et au pont de "*Granby*", je crus bien que nous n'allions pas pouvoir passer tant la bosse était haute. Jamais jusqu'alors, la quille n'avait autant touché le fond et il avait fallu que cela arrive quand Manu n'était plus là. C'était sans doute une fois encore une blague de notre sort.

. . .

En fin d'après-midi, alors que le ciel commençait déjà à s'assombrir, nous arrivions au grand pont tournant de "*Mickethwaite*", l'un des rares à fonctionnement électrique, un système semblable au pont de Maghull.

Mais ce modernisme un une portion du canal profonde et libéré de toutes bosses, et à la différence des autres ponts, celui-ci supportait une route à forte fréquentation. A peine eus-je inséré la clef prévue à cet effet dans le poste de contrôle que des feux se mirent à clignoter de chaque côté, ce qui bloquait instantanément la circulation, comme un passage à niveau, à cette différence près que les automobilistes ne virent pas un train passer mais un minuscule bateau halé comme par le passé.

Le spectacle aurait pu être de courte durée, mais cette fois, les bosses refusèrent catégoriquement de nous laisser passer, ce qui nous immobilisa en plein milieu du passage. Les klaxons impatients ne tardèrent pas à se mêler à mes essoufflements.

Soudain, par pitié ou par impatience, une femme d'une quarantaine d'années quitta sa voiture et vint m'aider à tirer le bateau en dehors du passage. Elle avait bien vu que je n'y arriverais pas tout seul et elle semblait trop pressée pour attendre davantage en me regardant. A peine le voilier eut-il dépassé le passage qu'elle repartit vers sa voiture avant même que je puisse la remercier.

Le franchissement de ce passage nécessita 6 bonnes minutes à la montre de Cécile, de quoi engendrer un embouteillage monstre, dont nous n'apercevions même pas la

fin. Lorsque le pont fut refermé, les automobilistes freinaient en le franchissant pour mieux voir quelle avait bien pu être la cause de leur immobilisme. J'évitais de les regarder pour éviter d'attiser leur mécontentement. Aucun ne prit cependant la peine d'exprimer ses sentiments.

. . .

Bingley n'était plus très loin à présent, mais la malchance avait décidé de nous suivre jusqu'au bout. A présent, la quille ne se contentait plus de heurter quelques bosses égarées, elle frottait en permanence sur le pont, m'obligeant à tirer de toutes mes forces pour faire avancer le bateau.

Sur cette portion, notre guide avait raison, le tirant d'eau de notre voilier était plus important que la profondeur du canal.

La tâche fut si épuisante que je dus demander à Cécile de venir m'aider. A la vitesse où nous allions, le contrôle de la trajectoire du bateau n'eut rien de sorcier.

Au terme d'efforts inhumains, nous aperçûmes enfin au détour d'un grand méandre les premiers narrow-boats de Bingley. Il y en avait à perte de vue. Le chemin était bien aménagé et un peu surélevé, ce qui nous permettait aisément de passer la corde au-dessus de tous ces navires en stationnement. Par ailleurs, plus nous avancions, plus le canal retrouvait sa profondeur, facilitant la fin de cette journée.

Soudain, nous vîmes se détacher à l'horizon les poutres d'une écluse. Il n'y avait aucune écluse entre Skipton et Bingley, nous étions enfin arrivés à destination, et il commençait seulement à faire nuit. Nous voulions passer la nuit au plus près de l'écluse afin de pouvoir la franchir dès le lendemain matin.

Pour cela, il nous fallut passer un dernier pont tournant. Dès que ce fut chose faîte, nous fûmes tous les deux surpris par le panorama qui s'offrait alors à nous au-delà de notre étrave. Nous ne distinguions plus que la cime des arbres et le sommet et des cheminées industrielles.

Le guide nous avait laissé entrevoir les fameuses écluses de "*Bingley Five Rise Locks*" comme un passage impressionnant, mais nous ne nous attendions tout de même pas à un tel dénivelé entre l'amont et l'aval de cet véritable escalier d'écluses.

La curiosité me démangeait d'aller découvrir cet ouvrage mais pour l'heure, il fallait avant tout amarrer correctement notre voilier. Il y avait sur la rive gauche un quai bien aménagé mais la faible profondeur ne nous permit pas de nous en rapprocher à moins de 50 centimètres.

Il y avait juste au-dessus de nos têtes un panneau où il était spécifié que le stationnement à cet endroit était interdit. Bien fatigués, le moment était venu de faire croire à un éventuel gardien que nous ne comprenions pas l'anglais. Mais personne ne vint nous reprocher quoi que ce soit, et puis, un narrow-boat aux formes inhabituelles se trouvait lui aussi amarré dans cette zone entre le dernier pont-tournant et l'écluse. Nous décidâmes alors de rester là, renforçant ainsi nos amarres.



Le Gill Thorn en amont des écluses de Bingley

Intrigué par notre arrivée, et comme la plupart des gens que nous rencontrions, par notre façon de déplacer notre bateau sur le canal, l'occupant de ce curieux narrow-boat, le "*Gill Thorn*" sortit de son habitacle et se mit à nous saluer.

Content de trouver quelqu'un à qui exprimer toute ma colère contre ces acharnements de notre sort, je lui expliquais alors les déboires qui avaient caractérisé cette journée depuis Skipton. Mais notre interlocuteur voulut en savoir davantage car ce qu'il étonnait avant tout, c'était la présence de jeunes français à cet endroit dans un navire qui n'avait rien de commun à ceux qui parcouraient généralement ce canal.

Séparé par le canal, nous partagions alors d'une rive à l'autre une riche conversation. Cela n'étant tout de même pas bien pratique, j'invitais alors notre nouvel ami à venir prendre un thé à notre bord. Ce fut la première fois qu'une telle idée me vint à l'esprit, et les seuls invités que nous avions eu à notre bord furent les deux jeunes anglais que nous avions rencontré en plein milieu des écluses de Wigan.

Mais en guise de réponse à mon hospitalité, le propriétaire du "*Gill thorn*" éclata de rires. J'en déduisais que ma démarche n'était certainement pas coutumière. Peut-être aussi avait-il deviné notre pénurie, et il trouvait donc pour le moins drôle et inattendu que je lui fasse une telle proposition. Il inversa alors aussitôt les rôles et préconisa que nous prenions en effet un thé, mais plutôt à son bord.

Il y avait là quelque chose de frustrant, mais nous acceptâmes malgré tout, car à quoi bon nous formaliser sur ce qui ne fut en fait rien d'autre qu'un simple constat de notre état. Notre hôte nous fixait alors rendez-vous à bord de son navire une demi-heure plus tard.

Le temps pour nous d'aller observer en dépit de l'obscurité les mécanismes de ces impressionnantes écluses qui n'en constituaient en fait qu'une seule. Le dénivelé étant trop important pour une seule écluse, les concepteurs du canal avaient dû mettre au point ce système d'écluses imbriquées les

unes dans les autres afin de diviser la pente en plusieurs étages.

Entre le niveau où se trouvait notre voilier et le niveau bas, il y avait en 5 marches pour un dénivelé de quelques 18 mètres en moins de 100 mètres de longueur ! C'était tout simplement étonnant. Le système d'éclusage ne se différenciait pas des autres écluses, mais requérait néanmoins une vigilance bien plus grande de manière à éviter qu'une chambre puisse se vider dans une autre chambre déjà pleine, ce qui pouvait provoquer un trop plein et entraîner de graves conséquences à la fois pour l'écluse elle-même, mais aussi pour les navires situés en contrebas.

D'ailleurs, les risques occasionnés par d'éventuelles maladresses étaient trop importants pour que les autorités gestionnaires du canal laissent les usagers se débrouiller tout seuls. Des panneaux indiquant l'obligation de faire appel aux services du gardien des lieux avaient été érigés en aval et en amont du passage, et en aucun cas, un navire ne pouvait s'y engager avant 8 h. ou après 18 h 30.

Forts de cette dernière indication, nous connaissions donc à présent notre horaire de départ pour le lendemain matin. Etant donné le nombre impressionnant de narrow-boats en amont du passage, il y avait fort à parier que l'affluence était dense dès les premières heures de la journée. Par conséquent, nous avions tout intérêt à nous présenter très tôt si nous voulions atteindre notre objectif du lendemain : Rejoindre Leeds et en finir avec la partie tranquille du canal.

. . .

Mais pour l'instant, nous avions une invitation à honorer et pour rien, nous nous serions dérobés à cette hospitalité. Nous fîmes tous les deux un effort vestimentaire qui avait en fait surtout pour intérêt de ne pas embaumer l'habitacle du "*Gill Thorn*" de nos longues semaines sans la moindre toilette.

Lorsque nous fûmes prêts et que nous arrivâmes près du narrow-boat, nous n'eûmes pas besoin de frapper sur le pont pour signaler notre présence. Notre hôte nous avait remarqué et s'empressa de sortir dans le cockpit pour nous céder avec cette légendaire politesse britannique le passage à bord de son navire.

Il paraissait aussi confus de ne pas s'être encore présenté. Il s'appelait Mike Drury et était originaire de Skipton. Le nom de la ville était d'ailleurs inscrit sur les flancs du bateau avec cette superbe typographie commune à la plupart des narrow-boats.

Pour l'instant, Mike ne nous en dit pas plus, il paraissait beaucoup plus intéressé à nous faire découvrir son navire qui selon ses dires était non seulement l'ancêtre de toutes ces petites pénichettes mais qui constituait en plus un modèle unique. C'était un narrow-boat "*Tug-Style*", autrement dit un navire qui servait autrefois au transport du bois et d'autres marchandises à l'époque où ce canal avait encore une vocation commerciale. Le "*Gill Thorn*", ainsi l'avait baptisé Mike, possédait une propulsion de plus de 40 ans, et cette mécanique d'antan bénéficiait d'un soin particulièrement méticuleux et soigneux de la part de son propriétaire. A tel point qu'aucune trace de graisse n'était visible, tout était brillant et parfaitement en état de marche. Mike ne put s'empêcher devant nos airs ébahis de démarrer ce moteur pour nous faire entendre le doux bruit de ces engrenages.

Mike prenait un soin tout particulier à nous faire remarquer tous les détails, même les plus infimes, qui différenciait son bateau des autres et qui le plaçaient dans son estime beaucoup plus haut. A l'avant et à l'arrière, ce narrow-boat était en effet plus bas que les autres et portait à un mètre environ en arrière de son étrave une hampe ornée au sommet de laquelle se tenait une boule sphérique métallisée. Il y avait aussi à cet endroit quelques rondins de bois.

Mike nous expliquait ensuite que malgré son style et sa propulsion, son navire n'était pas si ancien. Passionné par l'histoire des canaux et par ce type de navire, il avait lui-même

construit le "*Gill Thorn*" en y consacrant toute une année ainsi qu'un budget strictement personnel de quelques 40 000 livres. Bientôt, nous en sûmes davantage que tout ce que nous avions appris sur les narrow-boats depuis notre arrivée sur les canaux. Mike nous offrait une description détaillée et accordait à chacune de nos questions des réponses approfondies nourries de détails que notre anglais encore approximatif eut bien du mal parfois à traduire. Il y avait dans ses paroles une étonnante passion, à l'identique de celle d'Esther pour l'esthétique de son navire.

Sa femme, qui revenait juste de son travail, n'intervint même pas pour saluer son mari tant elle semblait apprécier et respecter la passion de celui-ci. Ce ne fut qu'au terme d'une bonne demi-heure de visite que Mike s'arrêta de parler quelques secondes, et permit ainsi à Margaret de nous proposer un verre d'amitié pour célébrer notre rencontre sympathique.

Nous avions prévu de ne boire qu'une tasse de thé, mais Mike jugea qu'un whisky était bien plus approprié pour la cause. Mais comme à la coutume, cet élixir transforma notre fatigue en une folle envie de nous dévoiler et de partager avec nos nouveaux amis des anecdotes intenses.

Nos hôtes voulurent surtout savoir quelle succession d'événements avait bien pu nous amener jusque-là, si loin de notre port d'attache et du chemin classique pour rallier la Bretagne à l'Islande. Nous leur racontions alors le récit de notre périple, sans détour ni cachotterie, prenant même la peine de raconter la forme particulière de notre départ à l'égard de mes parents. Ce fut la première fois que je me libérais autant, j'avais la certitude de ne plus craindre à présent une intervention parentale, nous étions dorénavant trop loin et aucun de nos interlocuteurs n'allait prendre la peine de contacter nos foyers pour les prévenir. Avec les milles parcourus, notre maturité avait fait un bond en avant, et nous offrions maintenant le profil d'esprits sages et déterminés que rien ne pouvait arrêter.

A cette gravité dans le ton de nos propos, nous fîmes succéder l'humour avec l'anecdote de la sorcière du canal. Mike

et Margaret éclatèrent de rires, nous apprenant que ce personnage était une figure des lieux. Bien qu'effrayante au premier abord, ils nous dévoilèrent qu'elle était en fait complètement inoffensive. Son narrow-boat n'avait plus de moteur et comme nous, elle avait donc recours au halage pour se déplacer avec cette différence qu'elle était seule et que son navire pesait plusieurs tonnes.

Je ne pus non plus m'empêcher de parler de Manu, de raconter ce qui venait de se passer, et de demander à nos hôtes s'ils ne l'avaient pas vu passer sur le chemin de halage après en avoir fait la description. Mike, qui était resté là une bonne partie de la journée, ne l'avait pas vu. Margaret, elle, se contenta de juger curieux et même un peu malhonnête le départ de notre compagnon de bord. Elle ne savait pas tout des relations qui précédèrent notre arrivée à Skipton et Cécile étant là, je me gardais bien de lui en faire part pour qu'elle comprenne mieux.

La soirée se prolongea sur une multitude de sujets divers et variés. Nous nous adonnions à comparer les styles de vie français et britanniques, ne trouvant que peu de différences. L'important, affirmait alors Mike, que l'on soit anglais ou français, était de posséder une passion pour conserver en permanence des repères dans la vie de tous les jours. Il avait parfaitement raison.

Profitant d'un court silence, Margaret s'étonna quant à elle du type de nourriture qui nous procurait cette force de progresser envers et contre tout. Lorsque Cécile lui fit la description de notre pain quotidien, elle fut tout simplement horrifiée. Comment pouvait-on en effet selon elle nous nourrir de patates pratiquement avariées et de légumes en conserves périmés ? Même notre nouvelle cargaison de poires et de fruits ne lui paraissait pas constituer un apport suffisant pour nous garantir la pérennité de notre bonne santé. Sans en dire davantage, elle plongea le bras dans l'un des casiers latéraux et en sortit une boite ce corned-beef, un pain de mie, ainsi qu'un paquet de biscuits qu'elle nous remit sans nous laisser la moindre possibilité de décliner sa générosité.

Cette boite entre les mains, nous étions dévorés par l'envie de nous offrir un bon repas. Il commençait à se faire tard et nous fîmes alors part à nos hôtes de la longue route qui nous attendait dès le lendemain. Leur adresse sur un morceau de papier plié dans notre poche et la nôtre sur leur calepin de bord, nous les saluions une dernière fois avant de rejoindre notre habitacle frais et aux allures bien plus modestes.

Le menu fut facile à déterminer, ce furent des patates cuites à l'eau dans lesquelles nous mélangions ce corned-beef avec du sel à profusion. La recette fut un vrai régal et réchauffa un peu notre logis, ce qui nous permit de bavarder encore un peu entre nous, dissertant allègrement sur les côtés positifs de notre sort, comme cette nouvelle rencontre insolite qui vint s'ajouter à toutes les anecdotes originales de notre périple. Une fois encore, Mike et Margaret, par leur propos, avaient mille fois approuvé notre objectif et nous avaient encouragé à aller coûte que coûte jusqu'au bout. A elle seule, la richesse unique et indélébile de ces échanges justifiait tous nos efforts et toutes nos souffrances.

L'estomac bien rempli et l'esprit fortifié par ces considérations, nous pûmes nous laisser sombrer dans un profond sommeil réparateur.

. . .

Sam. 13 Octobre : Bingley > Apperley Bridge : 14 Kms

Les muscles engourdis et l'esprit tiraillé, nous eûmes une certaine difficulté à refaire surface aux premières lueurs du jour. Nous étions Samedi, 8h. à la montre de Cécile.

Il faisait froid et pour éviter de grelotter, je m'habillais à la hâte, utilisant les mêmes vêtements que ceux de la veille, de l'avant-veille, et de tous les jours précédents. Nous avions fini par nous accoutumer à notre odeur.

Dehors, il y avait un épais brouillard qui ne laissait rien présager de bon pour la journée à venir. Notre défi était d'atteindre Leeds, et la route était donc longue. D'après notre

guide, Leeds se trouvait à une bonne trentaine de kilomètres environ de "*Bingley Five Rise Locks*", ce qui était considérable, surtout après les 25 kilomètres épuisants de la veille. Par ailleurs, il y avait sur notre route un grand nombre d'écluses et de pont-tournants, ce qui signifiait une progression plutôt lente.

Mais l'heure n'était pas au défaitisme, nous avions trop à cœur d'atteindre nos objectifs pour nous laisser facilement entraîner vers des visions pessimistes.

Je réveillais donc Cécile et nous préparions aussitôt le départ. Nous fûmes comme prévu le premier navire à nous présenter en amont de l'écluse. Toutefois, un narrow-boat s'était présenté avant nous en aval du passage et le gardien nous pria d'attendre que ce bateau en finisse avant de s'occuper de nous.

Il nous fallut patienter jusqu'à 9 h 30. A peine le navire eut-il le temps de sortir de la chambre que le gardien nous invita à y pénétrer à notre tour. Apparemment, il avait beaucoup de bateaux à écluser dans la matinée et il paraissait très pressé de nous faire passer avant que l'affluence ne soit pas trop chargée.



Les écluses de Bingley Five Rise Locks par l'amont

Je m'occupais de barrer le bateau et de le placer correctement dans chaque chambre tandis que Cécile le maintenait avec un long bout et que le gardien actionnait les mécanismes de chaque porte. La difficulté du passage fut largement à la hauteur de toutes les descriptions que nous en avions eu. Les dénivelés étaient impressionnants et ne toléraient pas la moindre erreur. Parfois, avec la hauteur, Cécile ne pouvait plus contrôler le bateau, et je le maintenais donc tant que je pouvais en m'agrippant aux parois de la chambre.

Nous eûmes donc quatre chambres à franchir et cinq portes à ouvrir sur 5 niveaux différents. Lorsque la dernière porte s'ouvrit devant l'étrave de l'"*Ar Melhin 2*", nous nous retrouvions 18 mètres plus bas que l'endroit où nous avions passé la nuit.



Les écluses de Bingley Five Rise Locks par l'aval

Je croyais l'obstacle franchi mais le gardien nous demanda de le suivre avec notre bateau un plus loin sur le canal. Etonné, je regardais vite le guide pour constater à ma grande surprise qu'il y avait quelques centaines de mètres plus bas, au-delà d'un long virage sur la droite, un autre passage du même genre avec cette fois trois niveaux. Nous reçûmes l'aide spontanée d'un propriétaire de narrow-boat attendant lui aussi en amont d'être éclusé.

Le passage en totalité nous prit près d'une heure, un travail colossal pour le gardien en période d'affluence. Ces deux passages cumulés nous avaient fait descendre de 27 mètres en moins de 700 mètres. A elles seules, les écluses de "*Bingley Five Rise Locks*" accusaient une pente de 20 %.

. . .

L'obstacle franchi, nous aurions pu nous contenter de saluer le gardien ainsi que le marin qui venait de nous prêter main forte, et reprendre notre chemin, mais cela aurait été plutôt malhonnête, et je décidais alors d'aller à mon tour donner à ce marin un coup de main pour le passage de son navire.

Il en fut enchanté et accepta volontiers mon aide. Cécile, préférait quant à elle rester au bateau pour y faire, me déclarait-elle, un peu de rangement.

Il était déjà tard, et cela compromettait sérieusement notre arrivée à Leeds avant la nuit. Toutefois, je n'en avais plus que faire à présent, j'avais mal aux jambes, du fait de mes efforts de la veille, et je ne me sentais plus l'envie de m'accabler d'un nouveau calvaire sans avoir pour autant la certitude d'atteindre mon objectif. Un jour de perdu, ce n'était pas si grave.

Sur le chemin vers l'amont des écluses, mon interlocuteur se présentait. Il s'appelait Julian Beckwith, la quarantaine environ, et était originaire de Huddersfield, dans l'Ouest du Yorkshire. Il possédait un vieux narrow-boat baptisé en français "*le Cochon Noir*". Lorsque nous l'eûmes rejoint, je découvrais en effet un narrow-boat aux allures rustiques mais

dont le look était plutôt sympathique. En aucun cas, il ne pouvait se mesurer d'un point de vue esthétique au narrow-boat de Mike ou à celui d'Esther, mais à chacun son plaisir. Celui d'Esther était de vivre à bord de son navire et de le bichonner pour qu'il soit le plus resplendissant possible, alors que le bonheur de Julian et de Cora, sa femme, était de s'offrir de temps en temps une petite balade sur les canaux sans avoir à s'astreindre à un entretien rigoureux et onéreux de leur navire.

Le gardien avait déjà rempli et ouvert les portes de la première chambre. Il tapait du pieds comme pour indiquer que le "*Cochon Noir*" n'était pas le seul bateau qu'il devait écluser au cours de sa journée.

Le message fut clair, Julian démarrait le moteur de son navire et conduisit celui-ci jusqu'à la chambre tandis que Cora et moi-même le maintenions de chaque côté avec de longs boûts.

A 13 h., le "*Cochon Noir*" avait franchi le passage et vint s'amarrer juste devant l'"*Ar Melhin 2*". Pendant la descente, j'avais eu le temps de raconter brièvement notre aventure à Cora qui proposa alors à Julian de nous remorquer. Celui-ci accepta bien volontiers, à la condition que nous leur laissions le temps d'aller dans le centre de Bingley faire quelques courses avant de repartir. Ce fut pour moi une évidence. Nous avions tout à gagner à les attendre ainsi et à bénéficier de leur remorquage plutôt qu'à nous élancer seuls en nous épuisant et avec en plus la certitude qu'ils allaient forcément nous rattraper à un moment ou à un autre.

. . .

Cécile approuva ma décision et m'invita à la rejoindre dans le carré avec les yeux fermés car une surprise m'attendait, selon elle. Etant donné sa bonne humeur, je me pliais de bonne grâce à sa demande et à peine eus-je passé ma tête sous le roof qu'une douce et agréable odeur de caramel fondu m'effleura les narines. Je m'asseyais sur ma banquette, Cécile me demanda d'ouvrir la bouche et m'y plongea alors une cuillère pleine de

cette surprise si appétissante.

Pendant que j'étais allé aider l'équipage du "*Cochon Noir*" à franchir les écluses, Cécile avait eu la géniale idée de faire cuire quelques pommes et poires en les mélangeant, et d'en faire une compote. Ce fut purement délicieux. Je m'empressais de la féliciter en lui adressant un gros bisou maladroit qu'elle accepta malgré tout avec joie.

Cécile avait résolument décidé de faire tout ce qui était en ses pouvoirs pour améliorer notre quotidien et rendre presque agréable la poursuite de notre voyage malgré la disparition de Manu.

Elle ne s'était jamais montrée aussi innovante avant que Manu ne nous quitte, comme si ce départ avait été pour elle la condition à une meilleure relation entre nous. Elle s'était bloquée à penser que ses échanges avec Manu ne s'arrangeraient jamais et continueraient de se dégrader, ce qui avait généré les attitudes de plus en plus exécrables dont elle fit preuve. En agissant de la sorte, elle avait travaillé les nerfs de Manu qui, malgré sa détermination, avait fini par craquer.

J'avais naïvement cru que la force intérieure de mes compagnons leur aurait suffi pour qu'ils puissent faire fi de leurs querelles. Mais croire que la volonté suffit à éliminer l'antagonisme qui oppose deux individus est une utopie. Je découvrais maintenant peu à peu, avec les changements radicaux d'attitudes de Cécile, que ce départ fut une fatalité, c'était le destin de notre périple et mon optimisme parfois irrationnel ne m'avait à aucun moment permis de le deviner au préalable.

. . .

La compote de Cécile tomba à point pour supprimer ma fringale naissante et le glucose contenu dans les fruits élimina mes douleurs aux jambes ainsi que ma sensation de faiblesse.

Nous étions maintenant pressés de repartir et le temps nous paraissait immensément long. Pour le faire passer plus vite, nous nous fîmes cuire un vrai repas avec des patates ainsi que

deux œufs refoulés la veille en raison de leur aspect suspect. Cécile me demanda de la laisser faire et de regarder avec attention. Ses gestes étaient précis et calculés. Elle rajoutait à son étonnante préparation un oignon que nous possédions presque depuis le départ. Dès que sa mixture fut prête, elle ouvrit le sachet de pain de mie et saisit 4 tranches entre lesquelles elle glissa en couches successives sa préparation aux odeurs alléchantes. Ces sandwichs d'un style révolutionnaire furent un véritable régal. Décidément, je n'en revenais pas des talents culinaires de Cécile et de son ingéniosité en la matière.

. . .

Mais nous n'eûmes pas le temps d'achever ce repas original que Julian et Cora nous informèrent de leur retour en cognant sur notre pont. Le départ était donc imminent. Il était déjà 14 h 30, et cette fois, même avec le narrow-boat le plus rapide d'Angleterre, nous étions certains de ne pas pouvoir atteindre Leeds ce jour. Depuis notre départ de l'amont des écluses de Bingley, nous n'avions même pas effectué un seul kilomètre. D'ailleurs, rien ne nous indiquait que Julian et Cora allaient jusqu'à Leeds. Il ne nous avait rien dit, et le moment n'était pas vraiment opportun de leur demander.

Julian semblait en effet pressé et me demandait de lui passer un filin long et assez solide pour le remorquage. Il fallait que celui-ci soit assez long pour nous permettre de conserver une certaine liberté de manœuvre au cas où Julian viendrait à couper les virages trop près de la rive, et assez court pour que ne pas se coincer dans l'hélice de son navire. Autrement dit, nous devions, Cécile et moi, déterminer une longueur la plus adaptée possible à cette technique.

Toutes ces précautions prises, nous pûmes alors enfin repartir vers l'Est sous un ciel qui ne cessait de s'éclaircir chaque instant un peu plus. Cela laissait croire en de bons présages mais à peine eûmes nous franchi le premier virage que Julian coupa les virages au plus court comme nous l'avions craint, oubliant

complètement notre important tirant d'eau. Nous filions à près de 6 nœuds, et je priais à chaque virage pour qu'il n'y ait pas d'obstacle au fond du canal sur la trajectoire de notre quille.

Mais ces prières ne furent pas exhaussées puisque soudainement, le bateau s'immobilisa brutalement et l'étrave plongea d'une bonne dizaine de centimètres en avant. Avec l'inertie et la masse du "*Cochon Noir*", l'"*Ar Melhin 2*" décolla littéralement, aussi puissamment qu'il s'était arrêté, faisant craquer toute la coque depuis le chaumard jusqu'au balcon arrière. Des chocs pareils, je ne donnais pas cher de notre bateau si cela se reproduisait. Lorsque notre voilier s'immobilisa enfin après avoir raclé le fond sur plusieurs mètres, il gîtait de plus de 20° sur bâbord, ce qui laissait supposer la hauteur de la bosse sur laquelle nous venions de monter. Il nous manquait au bas mot à cet endroit une bonne quinzaine de centimètres de profondeur.

Julian se rendit compte aussitôt de son erreur et s'empressa de nous demander si il n'y avait pas de dégât. Pour nous sortir de là, il tira en douceur, vers l'autre rive et notre bateau retrouva alors une profondeur plus importante, ce qui nous permit de repartir sans tarder.

Rapidement, nous atteignions les écluses de "*Dowley Gap*" un nouvel ouvrage du type de celui de "*Bingley Five Rise Locks*", mais avec cette fois deux chambres seulement. Julian et Cécile firent équipe ensembles pour le maniement des engrenages tandis que Cora et moi continuions à piloter nos navires respectifs. Les deux navires pouvaient pénétrer dans les chambres en même temps, ce qui simplifiait considérablement la tâche. Le passage ne dura pas plus d'un quart d'heure et nous repartions aussitôt.

Sous ce ciel d'automne désormais revenu au bleu, la nature nous révélait une fois encore ses étonnantes couleurs. Le canal continuait de surplomber la vallée de la rivière "*Aire*" et s'ondulait à travers une succession de prairies et de petits bois. Débarrassé de ma corde à l'épaule, je pouvais consacrer presque la totalité de mon temps à contempler cette nature superbe. Les particularités curieuses du canal furent d'ailleurs nombreuses.

Nous franchissions par exemple un aqueduc élevé qui enjambait justement la rivière "*Aire*". De l'autre côté de la vallée, nous nous retrouvions sous l'ombre des arbres encore feuillus, et d'une colline aux pentes abruptes qui nous dominait par tribord.

Le pont-tournant et l'écluse de "*Hirst Mill*" ne nous causèrent aucun problème et ne ralentirent très peu notre allure. Une telle facilité était tellement inhabituelle que cela ne me laissait rien présager de bon.

. . .

A 16 h 30, alors que j'étais certain que nous avions parcouru une bonne distance, et que j'avais même retrouvé l'espoir d'atteindre Leeds avant la nuit, je découvrais avec désarroi que nous ne nous trouvions en fait qu'à hauteur du village de Saltaire, soit encore à 25 kilomètres de Leeds. Cette fois, c'était clair, nous n'allions pas voir Leeds le soir venu.

Et puis, pour finir d'achever nos espoirs, le moteur du "*Cochon Noir*" se mit à tousser et à produire un bruit infernal de claquement, ce qui ralentit considérablement notre allure. Julian s'arrêta alors et vint m'expliquer, presque avec un sentiment de culpabilité, que son moteur avait une importante fuite d'huile, et qu'il devait en remettre pour éviter de le casser définitivement. Je lui indiquais qu'il n'avait absolument pas à s'excuser et que si il avait besoin de moi, j'étais entièrement à sa disposition. Il me remercia mais effectua ce travail tout seul.

La serviabilité de Julian et Cora nous mettait mal à l'aise tant elle était surprenante. Non seulement, ils nous avaient épargné d'une lourde tâche en nous remorquant ainsi mais en plus, ils faisaient tout pour que leur aide soit irréprochable.

Julian connaissait bien son moteur car les soins qu'il lui apporta eurent des effets immédiats, notre allure redevint ce qu'elle avait été avant que ces bruits de claquements ne se produisent. Avec Cécile, qui se tenait debout à mes côtés, dans le cockpit de notre voilier, nous croisions les doigts, espérant que le "*Cochon Noir*" tienne ainsi le plus longtemps possible.

Tous les pont-tournants qui suivirent furent ouverts, un précédent usager avait sans doute eu la fainéantise de les refermer derrière son passage. Nous ne fûmes donc pas ralentis et à cette vitesse, nous eûmes à peine le temps de découvrir Shipley que déjà, nous nous approchions des murs de briques rouges de la vieille ville industrielle de Baildon. L'endroit n'avait guère peu d'intérêt et cela nous procura l'envie de le traverser encore plus vite. Lorsque ces bâtisses anciennes disparurent derrière nous, la nature reprit aussitôt la pleine possession de la vallée. Dans un pré à droite, un immense troupeau de chèvres comme jamais je n'en avais vu jusqu'alors ratiboisait à ras de terre cette végétation trop faible pour résister à ces infatigables brouteurs. Un peu plus loin, de l'autre côté, les fruits d'un gros pommier nous narguaient comme s'ils savaient que nous ne pouvions pas nous arrêter pour les ramasser.

Les gaz d'échappement du "*Cochon Noir*" voilaient un peu les senteurs de l'Automne, mais le soleil éclatant donnait au paysage assez de luminosité pour que nous puissions les deviner.

Tandis que le canal amorçait un long virage sur la gauche, la régularité de notre allure fut néanmoins troublée par le franchissement des trois écluses de "*Field*", à nouveau un ouvrage similaire à celui de Bingley. Dès le passage franchi, Julian s'en allait ouvrir le pont-tournant qui y succédait et courut ensuite sur le chemin de halage pour ouvrir le suivant.

. . .

Dès que nous l'eûmes dépassé, Cora voulut se rapprocher de la rive pour permettre à Julian de rembarquer, et ce que je redoutais depuis Bingley ne put alors être évité.

Notre voilier s'immobilisa aussi brutalement que la fois précédente. Mais cette fois ci, l'obstacle était si important que la traction du "*Cochon Noir*" ne fut pas suffisante pour nous sortir de ce piège invisible.

Au moment du choc, les craquements avaient retenti si

fort que j'en avais encore la mâchoire crispée. L'idée d'une fracture entre la quille et la coque me faisait frissonner. Mais le "*Love-Love*", malgré ses frêles allures de caboteur de plaisance, n'avait pas fini de m'impressionner. Il n'y eut aucun dommage à déplorer, même pas la moindre trace du choc.

C'était rassurant, mais ce qui le fut moins en revanche, c'était que nous allions devoir faire subir un nouveau choc à notre voilier pour lui faire franchir cette bosse. Cette hypothèse ne me plaisait guère et j'essayais alors d'analyser la situation en quête d'une éventuelle autre solution, moins brutale.

Le pont-tournant d'"*Idle*" était encore en vue à une centaine de mètres derrière nous. L'étrave de l'"*Ar Melhin 2*" s'était immobilisée juste au-dessous d'un pont de chemin de fer construit avec de larges poutrelles métalliques où l'on pouvait lire des inscriptions hostiles au gouvernement britannique : "*No Pay Poll Tax ; Kill Maggie !*". Les auteurs de tels propos dans une région de culture et d'élevage étaient peut-être aussi ceux qui, dans un vaste mouvement de contestation, avaient jeté de la terre dans le canal par-dessus le parapet de ce pont afin d'exprimer leur mécontentement.

Cécile me reprocha de proférer de telles accusations sans le moindre fondement. Je sondais alors le sol avec la dame de nage pour en avoir le cœur net et je constatais que cette bosse constituait en fait une véritable marche en travers du canal. Il s'agissait presque d'une barrière interdisant le passage à tous les navires ayant un tirant d'eau supérieur à 1 mètre. Entre la profondeur derrière le safran et celle au-delà de l'étrave, il y avait bien 30 centimètres de différence. Il y avait donc beaucoup d'indices pour confirmer mon hypothèse.

Mais malgré tout, ces raisonnements ne nous sortirent pas d'affaire. La première chose que je voulus faire fut de nous détacher du "*Cochon Noir*" afin de laisser Julian et Cora repartir vers leur destination. Il nous semblait en effet peu correct de les contraindre à nous attendre. Le soleil se rapprochait du sommet des collines, et il n'allait pas tarder à faire nuit.

Mais Julian et Cora refusèrent catégoriquement de nous abandonner là. Ils savaient qu'ils allaient arriver bien plus tard qu'ils ne l'avaient prévu et sans doute dans la nuit, mais il leur semblait visiblement inconcevable de ne rien faire pour nous aider à sortir de ce pétrin.

Nous ne sûmes pas comment les remercier, et plutôt que d'être maladroits dans cette démarche, nous nous contentions de suivre à la lettre les directives de Julian. Celui-ci débarquait sur la rive gauche et me demanda de lui envoyer un bout. Il essaya de tirer de toutes ses forces mais en vain, l'obstacle restait infranchissable. Il tenta l'autre rive, mais le résultat fut identique, le bateau resta cloué à son socle, un peu penché par tribord.

Selon Cécile, il y avait deux possibilités ; Ou bien il ne s'agissait que d'une bosse particulièrement grosse, ou bien alors, le canal commençait seulement à partir de là à avoir une profondeur de 1 m 06 comme l'indiquait le guide, ce qui nous donnait 14 centimètres de trop. Si c'était le cas, je ne voyais vraiment pas comment nous allions pouvoir poursuivre, et j'espérais qu'il ne s'agisse bien que d'une bosse.

Après de nombreuses tentatives sans le moindre succès, la première solution envisagée, mais aussi la plus brutale, se révéla la plus appropriée non seulement pour franchir cet obstacle mais aussi pour être immédiatement renseigné quant à la profondeur à venir du canal, au moins jusqu'à Leeds.

Le risque n'était pas des moindres, mais il n'y avait maintenant guère plus que cette unique solution. Julian plaçait alors le "*Cochon Noir*" vingt mètres environ derrière nous en ayant relié au préalable nos deux navires avec le bout le plus solide dont nous disposions à bord. Cécile était montée à bord du narrow-boat pour soulager notre voilier.

Après s'être assuré que j'étais prêt, Julian enclencha alors la marche avant et poussa les gaz à fond. Dans un vrombissement assourdissant, le "*Cochon Noir*" se mit alors à décoller, laissant derrière lui un gros nuage de fumée noire et un sillage complètement perturbé. Cramponné à ma barre,

j'attendais avec une appréhension folle le moment où la corde allait se tendre. A 8 nœuds au moins, les quelques tonnes d'acier du "*Cochon Noir*" me dépassèrent par bâbord à moins de 50 centimètres et il ne restait maintenant plus que 10 mètres avent le choc, Cinq, Quatre, Trois, Deux, Un, et, dans un sifflement qui me fit plonger la tête entre les genoux, l'"*Ar Melhin 2*" fut littéralement arraché du sol, tracté par la puissance et l'élan du "*Cochon Noir*". Je fus projeté contre le balcon arrière et les craquements du bateau nous résonnèrent dans tout le corps. Je sentais toutes les aspérités du sol labourées par la quille comme si mes propres pieds traînaient par terre.

Le frein fut aussi brutal que le décollage, mais lorsque le bateau s'immobilisa, il se déséquilibra et s'enfonça de plusieurs centimètres, retrouvant à mon immense satisfaction sa flottabilité. Le bateau n'avait apparemment pas trop souffert de cette épreuve. Un peu plus fort, l'élan du "*Cochon Noir*" aurait peut-être arraché notre pont et tout démoli, mais un peu moins fort, nous n'aurions sans doute pas complètement franchi ce qui n'était donc bien qu'un obstacle isolé sous le parapet de ce pont de chemin de fer, conformément à mes suppositions.

L'émotion de la victoire fut si forte à bord de nos deux navires que nous aurions volontiers sabré le champagne si nous en avions possédé à bord.

. . .

Il nous avait fallu pas moins d'une heure pour franchir l'obstacle et maintenant, il faisait pratiquement nuit. Cela ne semblait pas indisposer Julian. Il possédait en effet un puissant projecteur à l'avant de son navire et pouvait éclairer comme en plein jour tout ce qui se trouvait devant son étrave à 100 mètres.

Nous ne savions toujours pas jusqu'où Julian et Cora avaient l'intention d'aller ce soir-là, mais nous avions tout intérêt à les suivre et à gagner du chemin de cette façon, la navigation nocturne ne nous indisposait donc nullement.

Nous franchissions plus loin les deux écluses successives de "*Dobson*" que deux autres narrow-boats venaient juste de remonter pour sans doute s'arrêter à l'aire de stationnement qui précédait le passage.

Malgré la nuit, Julian et Cora ne commirent aucune erreur lors du maniement des mécanismes ou pour le contrôle de leur trajectoire. L'obscurité renforçait même leur vigilance.

Toutefois, la température avait maintenant chuté de plusieurs degrés et nos membres commençaient à s'engourdir.

Le pont tournant de "*Millman*" était électrique, ce qui occasionna un temps de passage relativement long pendant lequel Julian et Cora eurent le temps de nous apprendre pour la première fois de la journée qu'ils s'arrêtaient un peu plus loin. Ils ajoutèrent que leurs enfants les attendaient et qu'ils n'allaient donc pas pouvoir nous tenir compagnie au cours de la soirée.

Toutefois, ils n'avaient pas atteint leur objectif du jour et ils allaient donc revenir le lendemain pour achever leur parcours. Ils nous proposèrent de nous remorquer à nouveau dès le lendemain matin. Cette solution nous convenait tout à fait et même si nous regrettions de ne pas pouvoir passer la soirée avec Julian et Cora, nous pouvions néanmoins nous consoler en pensant que nous allions pouvoir nous coucher tôt et récupérer correctement grâce à une nuit de sommeil entière.

A la montre de Cécile, il était 20 heures lorsque Julian amarrait son navire à la rive gauche quelques centaines de mètres plus loin. Nos amis se contentèrent de fermer leur bateau et de nous saluer avant de s'en aller avec hâte.

Nous nous trouvions à Apperley Bridge, à une quinzaine de kilomètres de Leeds, une distance que nous pouvions largement couvrir le lendemain, d'autant plus si nous étions remorqués sur une partie du parcours. Ainsi, si nous n'avions pas atteint Leeds ce jour, nous étions garantis d'y être le lendemain.

Les candélabres des alentours éclairaient généreusement notre habitacle, et pendant que Cécile se mit à préparer des patates, j'en profitais pour rédiger mon livre de bord. Mais la fatigue eut raison de moi, et Cécile dut me réveiller avec un gros

câlin pour m'annoncer que le dîner était prêt. Une bonne dizaine de patates englouties et chacun regagnait sa couchette et s'effondra en quelques instants à peine.

. . .

Dimanche 14 Octobre : Apperley Bridge > Leeds : 14 Kms

Malgré la fraîcheur ambiante, le moral à mon réveil fut à l'identique du ciel ; Radieux, même si mes sinus étaient douloureux à force de les avoir crispés tout au long de la nuit pour résister au froid.

A 7 h., je mettais le nez dehors pour y renifler les senteurs matinales. La proximité de l'urbanisation camouflait un peu ces douces odeurs mais l'uniformité du ciel bleu suffisait à me combler de bonheur.

Sommairement vêtu, la chair de poule me recouvrit vite le corps et je dus rapidement rejoindre l'habitacle. Trop préoccupé par ma volonté d'atteindre Leeds, j'étais pressé de partir. Il restait une casserole de l'excellente compote de Cécile. J'en fis mon petit déjeuner et je m'attaquais aussitôt à la mise à jour de mon livre de bord.

Julian nous avait dit la veille qu'il repartirait en milieu de matinée. J'eus donc largement le temps de m'affairer aux tâches ménagères que nous avions quelque peu délaissé depuis Skipton, laissant le pont de notre voilier dans un désordre chronique. Il devenait périlleux de marcher sur le pont entre les épluchures de fruits, les chaussettes crasseuses ou encore la vaisselle sale.

Mon va et vient sur le pont extirpa Cécile de son sommeil. Les yeux enfarinés, elle consacrait d'abord un long moment à son petit déjeuner, avant d'éplucher dans le cockpit une bonne dizaine de kilos de pommes et de poires pour en faire de nouvelles réserves de compotes.

Aussi actifs, les heures passèrent sans que nous nous en rendions compte, et lorsque Julian arriva, nous fûmes surpris de voir qu'il était déjà 10 h.

. . .

Après nous avoir salué, il se dépêchait d'aller préparer son bateau. Cora ne l'avait pas accompagné, et il paraissait beaucoup plus pressé que la veille. Il nous indiquait qu'il se rendait à la ville de Rodley et qu'il nous amenait donc jusque-là.

Fort de cette information, j'examinais notre guide pour constater que ce lieu ne se trouvait en fait qu'à 5 kilomètres. Sur le moment, je fus un peu déçu d'avoir attendu pour une distance de remorquage si courte. En hâlant le bateau, nous aurions déjà franchi Rodley. Mais après réflexion, je finissais par admettre que ça n'était pas si grave et que c'était toujours ça de gagné. Par ailleurs, j'étais certain d'atteindre Leeds ce jour et l'heure de notre départ n'avait donc aucune importance.

Un quart d'heure après son arrivée, Julian démarrait le moteur de son bateau, et nous repartions donc vers l'est, et vers la fin de cette indolente voie d'eau.

Aussi fidèlement qu'il le faisait depuis Skipton, le canal suivait la vallée de la rivière "*Aire*" qu'il partageait avec une route et une voie de chemin de fer qui passaient parfois assez près du canal. Les intrusions de plus en plus fréquentes dans le paysage d'industries et de lotissements signalaient la proximité de la grande ville de Leeds.

Malgré tout, la nature restait encore prédominante. Au-delà du bruit du diesel, poussé à son maximum, on entendait le gazouillement des oiseaux et le meuglement des vaches habituées au passage des narrow-boats.

Notre progression se maintenait à une allure rapide, mais soudain, comme la veille, le moteur du "*Cochon Noir*" se mit à émettre des résonances aiguës très inquiétantes et notre vitesse commença alors à décroître. Nous fûmes rapidement doublés par d'autres narrow-boats. Ce jour-là, nous étions Dimanche et la fréquentation du canal était dense. Rapidement, ce fut un vrai embouteillage dans notre sillage. Cette file indienne d'impatients nous suivit jusqu'au pont-tournant de "*Caverley Lodge*" où nous

laissions passer pas moins de 6 narrow-boats, tous indifférents à notre cause.

Lorsque Cécile voulut refermer ce pont, elle constatait qu'il lui fallait la manivelle. C'était l'un des rares pont de ce type pour lesquels l'usage de la manivelle était nécessaire. Julian, qui avait notre manivelle sous la main, lui lançait alors depuis son bateau. Mais il ne la lança pas assez fort et la manivelle retomba dans les eaux obscures du canal à un mètre environ de la rive.

Selon moi, la manivelle était perdue, mais c'était sans compter avec la roublardise de ces marins d'eau douce qui avaient plus d'un tour dans leur sac pour remédier à de telles situations. Julian descendit de son bateau et vint rejoindre Cécile avec un gros aimant accroché au bout d'une solide ficelle, et il se mit à sonder le fond du canal à l'endroit où était tombée la manivelle. En moins de 30 secondes à peine, il fit mouche et remonta notre précieux outil à la surface.

J'ôtais la vase collante qui avait déjà recouvert le manche de notre outil, puis chacun regagnait son poste pour que nous puissions repartir. Julian en profita pour mettre un peu d'huile dans son moteur.

Dès qu'il fut prêt, il actionna la marche avant, mais aussitôt, il se produisit un bruit anormal, une sorte de sifflement, et le moteur s'arrêta instantanément. Par réflexe de sécurité, Julian coupa instantanément le contact et essaya de savoir d'où pouvait provenir ce problème. Après quelques instants de vaines analyses, il se retourna vers nous, l'air désolé, comme si le remorquage allait s'arrêter là.

Mais il eut tout à coup un eurêka et s'empressa de regarder sous son bateau par derrière. Il releva la tête et sourit, ce n'était en effet que la corde qui nous reliait qui venait de se coincer dans l'hélice. Décidément, ce pont-tournant de "*Caverley Lodge*" ne nous laissait plus partir. Nous avions anticipé ce problème et c'était donc le dernier incident auquel nous nous attendions. Julian était particulièrement soulagé, il préférait nettement un problème aussi bénin qu'un souci mécanique bien plus difficile à résoudre. Il démonta un capot

sous sa barre franche afin d'avoir accès directement à l'hélice par-dessus, ce qui l'épargnait de plonger sous le bateau. La corde s'était emmêlée autour de l'arbre d'hélice et la force du moteur avait tellement serré ces nœuds anarchiques que Julian fut obligé de couper la corde au couteau. Lorsqu'il en fut à bout, après vingt bonnes minutes d'acharnement, il ressortit tout en sueur mais visiblement satisfait d'avoir résolu le problème.

Avec ce qu'il restait de la corde, nous nous raccrochions au "*Cochon Noir*", un peu plus près qu'avant, et nous nous empressâmes de quitter ce lieu de malchances.

. . .

Trois ponts plus loin, nous parvenions à Rodley par un pont-tournant du même nom où il y eut beaucoup de monde à regarder les navires passer. Ce lieu semblait très apprécié des usagers du canal. Non seulement, pas mal de narrow-boats étaient amarrés là mais il y avait en plus une multitude de services directement accessibles depuis le canal tels qu'une station-service à accès direct ou encore un chantier naval qui offrait ses services à tous les marins résidents ou de passage.

Notre remorquage ne passait pas inaperçu aux yeux des badauds. Nous eûmes droit à tous types de réactions depuis les encouragements jusqu'aux rires moqueurs.

Ce ne fut qu'après cette zone que Julian garait son navire dans un créneau à peine plus long que la taille de son bateau. La corde fut assez longue pour que nous puissions mettre notre voilier à couple. Julian nous saluait et nous souhaita bon courage après nous avoir remis son adresse dans l'hypothétique espoir d'avoir un jour le récit de la fin de notre voyage. Avant de partir, Julian eut encore l'idée de nous aider en nous offrant les quelques vivres qui restaient à son bord, du riz, quelques litres de lait et un gros melon bien mûr. Nous n'étions pas près d'oublier le "*Cochon Noir*" et la générosité hors pair de son équipage.

. . .

Il était alors 13 heures, et Leeds n'était plus qu'à dix kilomètres de là, à peine à trois heures de halage.

Jetant un dernier coup d'œil sur la carcasse usée du "*Cochon Noir*", nous reprîmes la route de notre destin, motivés plus que jamais par cette infaillible détermination.

Les yeux rivés devant moi, je ne ressentais plus les frottements de la corde. Plus nous progressions vers l'Islande, et plus mes douleurs s'amenuisaient. Ma satisfaction devenait viscérale et profondément physique, tout mon corps était voué à cet objectif, et j'étais prêt aux pires souffrances pour que nous réussissions. Chaque virage franchi me procurait des forces supplémentaires et éclairait ma voie.

Ni les humeurs des cieux, ni les caprices de notre sort, ne pouvaient désormais entraver notre irrémédiable progression vers notre rêve, et plus rien, sinon le pire, ne risquait maintenant de compromettre notre succès.

. . .

Je voulais arriver assez tôt à Leeds afin de me consacrer à la mise à jour scrupuleuse de mon livre de bord, et nous espérions donc qu'un narrow-boat nous remorque. Mais les quelques uns qui nous rattrapèrent nous dépassèrent sans même que leur équipage ne daigne nous accorder le moindre regard. Apparemment, c'était comme l'auto-stop en France le Dimanche, une pratique à bannir, car trop de bidochons soucieux avant tout de protéger la sphère privative de leur petit espace de toute intrusion étrangère.

Certains refermaient même les pont-tournants derrière eux alors qu'ils nous voyaient arriver sur l'obstacle, comme s'ils étaient seuls à exister sur le canal. Nous découvrions avec désarroi qu'il y avait aussi parmi les usagers du canal, des personnages démunis de toute faculté de raisonnement et d'appréciation, des cerveaux malmenés par la vie moderne, et

venus sur ce canal dans le seul souci de se montrer encore un peu plus indifférents qu'à leur besogne coutumière et abrutissante. C'était désolant et malheureusement mais bien réel.

Ces friands d'apparat avaient l'habitude de fréquenter l'autrui sans même en deviner la présence, ils évoluaient dans un monde aseptisé, sans saveur, ni richesse, sinon matérielle.

Malgré cette accablante démonstration d'indifférence, ce vice affiché de la société moderne ne nous empêcha pas d'atteindre en moins d'une heure les écluses triples de "*Newlay*", le sixième ouvrage du type après celui de Bingley. Le guide nous indiquait que çà n'était pas le dernier avant Leeds.

. . .

Soudain, alors que nous appliquions à effectuer chaque geste avec précaution, un anglais d'une trentaine d'années, revêtu d'un stupide bermuda et d'un ridicule polo, vint nous interpeller d'une voix haute. Par politesse, nous cessions alors nos manœuvres pour écouter ce qu'il avait de si important à nous demander pour nous interrompre de la sorte.

Ce gringalet égaré digne des satires contemporaines les plus comiques, possédait une coque de noix d'à peine 15 pieds et exigeait tout simplement de notre part que nous rebroussions chemin pour le laisser passer en sens inverse alors que nous étions déjà au milieu du passage et qu'il n'était même pas entré dans la première chambre. C'était incroyable, ce personnage, homme d'affaire anonyme parmi les anonymes, et marin d'eau douce à ses heures vraiment perdues, ne manquait vraiment pas de toupet. La corpulence de cet énergumène était aussi frêle que celle de son navire et il n'avait d'impressionnant que son culot et son étonnante vanité de roquet en puissance. Je me fis alors un plaisir de gravir l'échelle sur les bords de l'écluse, de faire face à notre interlocuteur et de lui déclarer poliment que tout fils à papa qu'il était et tout miteux que nous étions, nous ne plierions pas pour autant à ses injonctions pour le moins audacieuses.

Un jeune sportif, qui effectuait son footing sur les bords de canal, avait assisté au caprice de ce pantin et s'accorda parfaitement avec nous, priant instamment ce jeune troubleur de fête de bien vouloir attendre son tour comme tout le monde. Il rajoutait même un peu d'ironie en lui proposant de prendre sa minuscule coque de noix sur l'épaule s'il était vraiment si pressé que cela. Malgré son éducation très conformiste, ce marin en costume d'Harvard ne parvint pas à trouver une répartie à la hauteur de cette cinglante remarque, et s'en allait alors ronchonnant et bredouille vers son embarcation de plage.

Avec l'aide de ce sympathique sportif, nous achevions alors tranquillement le franchissement de ces écluses, croisant à la fin le regard vide et idiot de cet impatient de naissance.

. . .

Nous poursuivîmes sans en rajouter, atteignant moins de dix minutes plus tard une autre écluse triple, celle de "*Forge*" dont le dénivelé fut légèrement inférieur à celui de la précédente. Mais soudain, dans un moment d'inattention lors du maniement des engrenages, Cécile reçut un brutal retour de manivelle sur le bout des doigts, et j'entendis depuis le bateau le claquement du fer sur ses os, ce qui me renseigna quant à la violence du choc et à la souffrance qu'elle devait maintenant endurer. Elle acheva tout de même l'éclusage du bateau

Lorsqu'elle reprit la barre, elle ne se plaignait pas mais ses grimaces en disaient long sur la douleur qu'elle tentait d'atténuer en se frottant les doigts endoloris. A l'écluse de "*Kirkstall*", moins de deux kilomètres plus loin, elle demanda néanmoins que nous fassions une pause pour qu'elle puisse accorder un peu de répits à sa main.

Ce fut l'occasion de nous substanter un peu plus correctement qu'à Rodley. Cette fois, ce fut moi le cuisinier et je préparais alors un mélange de riz, de patates et d'épinards.

Cécile n'avait pas très fin, elle était surtout occupée à atténuer sa douleur. L'absence de la trousse à pharmacie

commençait déjà à nous porter préjudice. L'Islande était encore loin et la probabilité d'incidents de ce genre était encore très grande. Je ne m'expliquais toujours pas pourquoi Manu avait décidé de nous en priver.

Heureusement, la douleur de Cécile s'estompa peu à peu et il n'y eut aucune complication à déplorer et surtout aucune fracture. Dès qu'elle se sentit apte à repartir, nous franchissions cette écluse au dénivelé ridicule, à peine 1m50, et nous filions ensuite vers Leeds, toute proche à présent.

Malgré les traces de plus en plus fréquentes de l'urbanisation, la nature était encore très dominante.

En ce Dimanche, il y avait beaucoup de promeneurs sur le chemin de halage. Certains profitaient des quelques pauses que nous réalisions de temps à autre pour venir nous tenir conversation. Le plus souvent, on ne parlait pas de notre voyage, mais des aventures de ces promeneurs, heureux.

Cette partie du canal était pleine de contrastes et la voie d'eau constituait la façon la plus originale d'approcher la ville.

En quittant les ruines de l'Abbaye de "*Kirkstall*", nettement visibles sur l'autre rive, nous pénétrions dans le grand parc naturel de "*Gotts*". Le soleil était déjà bas sur les collines et auréolait de ses rayons cette aquarelle de couleurs automnales.

Le nombre d'usines ne cessait de s'accroître et le paysage devint rapidement industriel et peu esthétique, commun à nombre de banlieues déjà traversées telles que celles de Liverpool ou encore de Blackburn. En quittant le parc de "*Gotts*", qui nous dominait par la rive droite, nous passions sous un pont de chemin de fer et aussitôt après, nous pénétrâmes dans la ville. La transition fut brutale.

. . .

A présent, il y avait carrément une foule de promeneurs dense sur le chemin de halage. Je devais m'excuser auprès de chaque personne afin que celle-ci me laisse passer le plus près du canal avec ma corde. L'esprit ailleurs, la plupart ne se rendait

même pas compte que j'étais en train de hâler un bateau.

Seul un groupe de gamins d'une douzaine d'années nous remarquait. Avec leurs vélos, ils nous suivirent d'abord à distance, puis, l'un d'entre eux vint vers moi dans l'espoir de pouvoir troquer un tour à bord de notre bateau contre un peu de leur aide. J'acceptais volontiers ce marché et Cécile dut alors dicter la discipline d'un capitaine pour tenir l'ordre à bord avec trois garnements tandis que deux autres moussaillons en herbe mettaient tout l'orgueil de leur jeune âge pour accomplir un effort qui les dépassait en hâlant le bateau à ma place. Ils ne résistaient pas plus de deux kilomètres mais c'était déjà ça, cela me permit de récupérer. Avec un sourire en coin, je fis mine d'être impressionné par leur force et nous les laissions alors tout heureux filer à leurs occupations.

Nous avions maintenant bien progressé dans la ville, mais les écluses qui précédaient la fin du canal de "*Leeds & Liverpool*" n'étaient toujours pas en vue. La zone industrielle n'en finissait pas de s'allonger. Le canal était entouré de grands murs interminables, recouverts par endroits de tags impressionnants et parfois remarquables. Malgré tout, la ville n'avait à cet endroit aucun intérêt particulier.

En fin d'après-midi, nous passions l'écluse de "*Spring Garden*", 20 minutes plus tard, les deux écluses emboîtées d'"*Oddy*", et enfin l'écluse de "*St Ann's Ing*". A partir de là, nous n'étions plus qu'à quelques encablures de notre objectif. Nous voulions passer la nuit juste en amont de la dernière écluse du canal qui marquait le passage entre la partie touristique et la partie commerciale de la voie d'eau.

Les feux de la ville commençaient à s'allumer avec la nuit tombante, et cette féerie de lumière qui reflétait sur le canal nous donnait l'impression d'une arrivée en grande pompe. Mais ce n'était qu'une illusion, il n'y eut bientôt plus un chat sur le chemin de halage, seulement nous, Cécile, moi, et notre voilier, abandonnés à notre sort, selon notre volonté.

Lorsque nous aperçûmes enfin les deux poutrelles de la dernière écluse de Leeds, il était déjà presque 19 h. L'endroit

était curieux, il y avait relativement peu de bateaux et aucun d'entre eux n'était amarré à la rive gauche. En revanche, de l'autre côté, le quai, auquel s'étaient amarrés quelques navires, était remarquablement bien gardé et entouré par un grillage infranchissable. Nous pouvions certes nous mettre à couple de l'un de ces navires mais dans ce cas, nous ne pouvions pas sortir de cette aire barricadée. Toutes ces précautions laissaient supposer que l'endroit devait être mal fréquenté. De nombreux candélabres ne fonctionnaient plus, ce qui occasionnait de larges zones d'ombre plutôt sinistres.

Cécile me proposa d'aller à la rencontre du gardien des lieux, il n'était pas encore trop tard pour cela. Le guide nous indiquait en effet que cet endroit était gardé et que la maison du gardien se trouvait tout près de l'écluse. Nous la trouvions sans difficulté et le gardien accepta de nous accompagner pour nous montrer l'endroit où nous devions nous amarrer pour passer la nuit. Il nous conduisit à l'intérieur de cette aire rudement bien clôturée et nous conseilla vivement de ne pas exhiber notre voilier à cet endroit. Nous ne connaissions rien de l'endroit, et par précaution, nous respections à la lettre ces mises en garde.

Nous ne nous offrions qu'une petite balade dans les quartiers proches pour satisfaire notre envie de découvrir les lieux. Les quelques regards que nous croisions n'avaient rien d'amical, plutôt le contraire. Les couloirs du métro parisien après minuit étaient plus accueillants que ces rues sinistres où régnait un réel sentiment d'insécurité. Sans nous attarder, nous nous dépêchions de rejoindre notre bateau que nous amarrions sur la rive la plus protégée avant de nous y enfermer à double tour.

Ainsi, nous nous sentions à l'abri des esprits malveillants et nous pouvions nous endormir sur nos deux oreilles.

Curieusement, en dépit de toute attente, nous n'exprimions pas de satisfaction particulière d'avoir atteint la fin du canal de "*Leeds & Liverpool*", c'était pour nous comme toutes les étapes qui avaient précédé. En fait, nous n'étions pas encore réellement au bout de nos peines sur cette voie fluviale, et je crois que nous attendions surtout le moment où notre étrave

allait retrouver le goût de l'iode. Et cela, c'était à Goole que nous allions le vivre. Leeds ne constituait qu'une transition entre deux types de canaux différents, rien de plus.

En fait, nous portions l'Islande si fort dans nos cœurs, que nous nous étions fixés des caps à passer, très symboliques, mais le plus souvent fictifs pour l'esprit rationnel. A la réflexion, ces repères successifs nous étonnaient de plus en plus. Jamais dans notre vie antérieure, nous avions été aussi imprégnés par une volonté. J'en arrivais à me demander si les jeunes étudiants que nous avions été auraient pu un jour autant désirer leur diplôme que nous l'Islande. Je restais dubitatif, et cela de manière globale pour toute ma génération.

. . .

Lundi 15 Octobre : Leeds > Fishpond Lock : 7 Kms

Affaibli comme tout le reste de mon corps, mon esprit s'était laissé porter par mon subconscient. Lorsque la lumière du jour m'extirpa de ce monde onirique, les dernières images de mes rêves restèrent accrochées à ma mémoire, me dévoilant une infinité de détails. Parfois, cela ressemblait à la réalité, mais d'autres fois, il s'agissait des pires exagérations, un bateau difforme, des gens parfaitement informés de notre vécu avant même que nous les ayons revus, comme si les êtres et les choses qui nous entouraient n'étaient que les figurants et le décor du spectacle que nous donnions à notre bonne étoile et indirectement à tous ceux qui nous savaient partis vers l'Islande.

J'avais conversé au cours de ces rêves avec des gens qui connaissaient tout de notre voyage jusqu'à ses moindres détails alors qu'en fait, ces mêmes personnes ignoraient complètement ce que nous vivions. Mais l'onirique étant la liberté la plus légitime de chacun, j'acceptais volontiers ces folles imaginations, parfois même un peu dérangeantes.

Une nouvelle semaine débutait, et avec elle s'ouvraient les portes du dernier couloir vers la Mer du Nord. Cette portion

du canal n'était pas décrite dans notre guide, à l'exception d'une vingtaine de kilomètres jusqu'à la jonction de "*Castleford*". Ensuite, il n'y avait plus qu'une description très sommaire jusqu'à Goole, ultime ville du canal avant de retrouver le rythme des marées.

La jonction de "*Castleford*" constituait un objectif tout à fait honorable pour la journée qui commençait. Tandis que Cécile se réveillait en douceur, je rédigeais mon livre de bord en essayant de rattraper mon retard.

Nous fîmes ensuite un rapide breifing. L'objectif du jour étant la jonction de "*Castleford*", nous estimions que deux jours supplémentaires allaient alors nous être nécessaires pour rejoindre Goole. En comptant une journée de plus pour descendre la rivière Humber, nous pouvions être à Immingham dès le jeudi suivant. Ce programme ne respectait plus du tout les impératifs que nous nous étions fixés à Skipton, mais lorsque nous avions établi ce premier programme, nous ne pensions pas un instant que nous pouvions être freinés par notre propre fatigue physique, et surtout, nous n'avions pas pris la peine d'apprécier correctement les distances à parcourir.

Cela faisait maintenant 25 jours exactement que nous attendions de pouvoir proposer nos services au capitaine du cargo "*Eimskip*" en échange de notre transport jusqu'à l'Islande. Nous commencions à trouver le temps long, d'autant plus que l'incertitude quant à la réponse qui nous attendait était toujours aussi grande.

Les quatre petites journées qui nous séparaient encore d'Immingham nous paraissaient donc une bagatelle. Cette proximité de l'échéance eut tendance à nous rendre encore plus impatients et le simple fait de nous voir en train de discuter alors que nous aurions déjà pu être partis fut un motif suffisant pour lever les amarres.

. . .

Il y eut d'abord à franchir l'écluse du gardien et cinq minutes plus tard, la dernière du canal de "*Leeds & Liverpool*".

A peine sortions nous de la chambre de cette ultime écluse manuelle que le canal devint alors bien plus large. Sur la gauche arrivait la rivière "*Aire*" que nous allions en fait emprunter jusqu'à l'écluse suivante, à la sortie de Leeds.

De peur que le temps efface ces sensations répétées des centaines de fois depuis Liverpool, nous prîmes un soin tout particulier à franchir ce dernier ouvrage. A partir de là, les écluses allaient être bien plus grandes avec des chambres dépassant les 50 mètres de long et les 10 mètres de large. Notre manivelle pouvait désormais être rangée car tous ces passages à venir étaient en effet manipulés par des gardiens habilités.

Le charme de cette navigation bucolique à travers les Midlands appartenait maintenant au passé, et seule notre détermination à gagner au plus vite Immingham parvint à nous épargner d'une certaine nostalgie.



La dernière écluse du canal à Leeds

A notre grande surprise, il n'y avait plus de chemin de halage le long du canal, je fus contraint de reprendre la dame de nage et de ramer debout dans le cockpit, à la manière d'un gondolier vénitien. La largeur de la rivière atteignait une vingtaine de mètres mais le courant y était quasiment nul, ce qui ne nous facilitait pas la tâche. En 5 minutes à peine, la sueur me recouvrait déjà le fond et j'avais hâte de retrouver un chemin le long de la voie d'eau.

Mais il n'y en avait toujours pas. La rivière traversait la ville inlassablement entre de grosses péniches amarrées à chaque rive. Après le pont de "*Victoria*", je décidais de marquer une pause. Il y avait une sorte de quai sur la rive droite. Cécile avait repéré quelques enseignes de supermarché et elle s'en allait donc dans la ville avec l'espoir de pouvoir y sacrifier les dernières petites pièces que sa pauvre bourse comptait encore pour un morceau de pain.

En fait, les enseignes que nous avions aperçus étaient certes celles de supermarché, mais il s'agissait de bureaux et non de magasins. Cécile était donc partie un peu plus loin, résolument décidée à ramener du pain au bateau, et notre arrêt fut plus long que prévu.

Plutôt que de patienter sans rien faire, je me mis alors à éplucher quelques kilos de pommes et de poires. Cela faisait à peine trois jours que nous les avions cueillis et déjà, la pourriture commençait à faire son œuvre. Il fallait vite tout transformer en compote si nous ne voulions pas les perdre complètement.

Lorsque Cécile fut de retour, un sachet de pain dans les mains et un sourire en coin, il était déjà midi passé, ce qui ne nous laissait plus beaucoup de temps pour atteindre la jonction de "*Castleford*".

. . .

Il n'y avait toujours pas de chemin de halage le long du canal et les berges étaient encombrées par des péniches habitées comme sur la Seine à Paris. Les seuls narrow-boats qui se trouvaient là paraissaient maintenant un peu égarés dans ce nouvel univers surdimensionné pour leurs petites tailles. Aucun voilier n'était encore à signaler.

Plus loin, nous entendîmes le bruit d'un barrage en aval, nous arrivions à l'écluse de Leeds qui en marquait la sortie et qui permettait d'entrer dans le canal d'"*Aire & Calder*".

Comme nous l'indiquait le guide, nous serions bien la rive droite afin de ne pas être emportés par le courant de la rivière sur la chute du barrage. La porte supérieure était ouverte et l'entrée dans le premier bassin de l'écluse s'effectua sans aucun problème, nous n'attendions plus que les instructions pour franchir ce passage. Cette fois en effet, il n'était plus question de débarquer pour manipuler nous-mêmes les mécanismes de l'écluse, un gardien était là pour le faire à notre place depuis sa tour de contrôle.



La jonction avec la section de navigation Aire & Calder

Habitué à des navires de taille respectable et au bruit de leur moteur, le gardien fut étonné de nous voir pénétrer dans son écluse avec notre frêle embarcation. Il vint à notre rencontre et nous demanda pourquoi nous n'utilisions pas notre moteur.

Nous lui expliquions alors notre mésaventure à Liverpool, et sans dire un mot, il s'en alla chercher sa trousse à outils ainsi qu'une caisse pleine de bric à brac et commença à inspecter notre ancêtre mécanique dont nous étions certains qu'il ne marcherait plus jamais. Il ingurgita dans les tous les orifices qu'il trouva de grandes quantités d'huile pour dégripper les engrenages et il se pencha ensuite sur notre hélice qu'il démonta en quelques secondes avant de fouiller dans sa caisse. Il en retira une minuscule clavette qui par miracle correspondait à celle qui s'était brisée un peu après Liverpool lors du choc sur cette voiture immergée dans le canal.

Avec un grand sourire, il nous regardait comme pour nous dire que nous avions été bien bêtes de haler notre bateau pendant si longtemps alors qu'il suffisait de changer cette clavette. En fait, il avait eu de la chance de tomber sur la même clavette dans sa caisse. Après quoi, Il fit tourner le volant magnétique avec la main, puis il enroula une ficelle solide et tira énergiquement, le moteur démarra instantanément, produisant sur le coup une épaisse fumée grisâtre.

Nous n'en revenions pas. Nous étions tellement certains que ce moteur était bon pour la casse que notre surprise fut totale. La providence était avec nous, elle avait mis cet éclusier mécano sur notre chemin alors que justement, le chemin de halage avait disparu et que nous avions bien besoin d'un mode de propulsion. Cette renaissance de notre moteur tombait à point. Notre guérisseur se contenta de sa satisfaction et ne nous demanda rien en échange de son aide, il nous souhaita bon courage et s'en alla nous ouvrir la route vers l'Est.

La nourrice de carburant contenait encore quelques litres d'essence et nous prîmes donc le chemin de "*Castleford*" tranquilles comme jamais nous ne l'avions été sur les canaux depuis Liverpool. Cette navigation tenait plus de la plaisance

que des “travaux d'Hercule” auxquels nous nous étions astreints pendant toutes ces journées à haler notre voilier. Nous ne savions pas vraiment jusqu'où nos réserves de carburant nous permettraient d’aller mais à allure modérée, nous étions certains de pouvoir parcourir une bonne distance.

Rapidement, nous pénétrions dans une vaste plaine de cultures et d'élevages où le relief était quasiment inexistant, ce qui tranchait radicalement avec le paysage qui précédait Leeds.

. . .

Nous ne tardions pas à atteindre l'écluse de “*Knostrop Fall*”. Après quoi, la rivière traversa une nouvelle zone industrialisée avec une importante centrale thermique sur la rive gauche et de nombreux entrepôts de l'autre côté.

En aval de Stourton, le canal était bordé de rives en palplanches métalliques. Malgré sa largeur, son tracé était relativement sinueux et nous faisaient fréquemment changer de cap. La rivière “*Aire*” démunie de tout le volume d'eau dont le canal s'accaparait, se trouvait en contrebas sur notre gauche, et ce jusqu'à l'écluse de “*Kippax*”, à une dizaine de kilomètres de là.

Nous étions le plus clair du temps entourés de vastes espaces sans industrie mais la présence à proximité d'une voie ferrée très fréquentée et d'un oléoduc nous rappelait la grande urbanisation de cette région.

Le ronronnement étonnement régulier de notre moteur nous faisait découvrir son impressionnante robustesse. Nous nous approchions bientôt de l'écluse de “*Fishpond*”. Excepté le petit village de John O'Gaunts, à quelques encablures de là, cette écluse se trouvait complètement isolée dans la campagne.

Une ligne droite la précédait. Pour être bien vu par le gardien depuis sa tour de contrôle, nous restions au milieu du canal. Je pensais que de cette façon, les portes allaient s'ouvrir avant que nous arrivions, ce qui nous aurait permis de pénétrer dans la chambre en profitant de notre élan. Mais les feux de

signalisation restèrent résolument rouges et je fus même obligé d'enclencher la marche arrière pour éviter de nous écraser sur les portes closes.

Dans un premier temps, nous pensions qu'un bateau devait être en train de passer dans l'autre sens, et nous nous amarrions donc à la rive droite afin d'attendre notre tour.

Mais au terme d'un bon quart d'heure d'attente, je fus pris d'impatience, et je m'en allais voir ce qui se passait. Il n'y avait aucun bateau dans la chambre. Le gardien, qui m'aperçut au bord de l'écluse, vint alors à ma rencontre et m'expliqua que le système était en panne d'électricité et que la réparation allait prendre une vingtaine de minutes tout au plus. Il ne me donna aucune autre explication et nous dûmes prendre notre mal en patience.

Dix minutes plus tard, alors que nous nous tenions sagement dans notre carré, attendant la réouverture du passage, le bruit d'un moteur diesel se rapprochant troubla cette quiétude. Il s'agissait d'un narrow-boat qui arrivait comme nous de Leeds et qui désirait franchir cette écluse. Je relatais alors la situation au skipper, qui s'en montra étonné. Il amarrait son navire juste derrière le nôtre et alla s'enquérir de quelques détails supplémentaires auprès du gardien.

Lorsqu'il revint, le diagnostic était bien plus grave qu'auparavant. Cette fois, nous connaissions la cause exacte de cette panne, des oies s'étaient coincées dans les générateurs de la centrale électrique de "*Skelton Grance*" qui alimentait cette écluse. Cette explication paraissait tellement inconcevable que je crus d'abord en un canular, mais lorsque le gardien nous informa un peu plus tard que la réparation allait prendre plusieurs heures, sinon la nuit entière, nous n'avions vraiment plus envie de rire. Pour la première fois, une raison complètement indépendante de notre volonté allait nous empêcher d'atteindre notre objectif du jour, et tout cela parce que des oies s'étaient trompées de nid.

Cette situation inattendue eut au moins le mérite de nous permettre de sympathiser avec l'équipage du "*Sommerset*", un

joli narrow-boat. C'était en plus l'anniversaire de John, le Capitaine et une bouteille de champagne était prévue pour fêter cela dignement, nous fûmes cordialement conviés.

L'intérieur du “Sommerset” était confortable, spacieux et bien éclairé. Notre hôte nous présentait sa femme et à sa fille, Ann et Sara. La petite famille était originaire de la ville de Herts, et avait loué pour une semaine ce narrow-boat. Nous avions déjà remarqué que cette formule de loisir tranquille connaissait un plein essor, mais nous n'avions jamais eu l'occasion de découvrir un narrow-boat de location.

John nous questionna sur notre voyage. En une quarantaine de minutes, il apprenait alors tout, ou presque, de notre périple. Il savait notamment que nous étions en proie à une grande pénurie financière et proposa alors spontanément de nous remorquer dès le lendemain matin jusqu'à la jonction de “*Castleford*”. Il ne pouvait pas nous assister plus loin car à partir de la jonction, nos destinations n’étaient plus les mêmes. Cela nous permettait de conserver un peu d'essence et de pouvoir l'utiliser en des occasions plus délicates.

Nous acceptions volontiers cette proposition avant d'engouffrer une pleine coupe de champagne. John, satisfait de pouvoir contribuer un peu à notre réussite, se mit à disserter sur des sujets de société à n'en plus finir. Nous ne nous lassions pas de l'écouter, mais sous l'effet du champagne et de la fatigue, nous avions du mal à rester attentifs. Ann l'ayant remarqué, elle pria son mari de nous épargner de ses longues discutions et nous laissa repartir vers notre bateau pour y dormir. Le rendez-vous fut fixé à 10 h. précises le lendemain matin.

Il n'était pas bien tard, et pourtant, nous n'avions qu'une envie : Dormir ! Nous avions chacun plusieurs coupes de champagne à notre actif et le retour au voilier fut titubant.

Le feu d'approche de l'écluse était encore rouge et nous priâmes un peu échaudés notre bonne étoile de bien vouloir écarter les oies de notre route pour qu'enfin, nous puissions quitter cette écluse de “*Fishpond*” afin de poursuivre notre chemin vers Immingham.

Une bonne assiette de pommes de terre cuites à la hâte fit office de dîner et nous effondrions ensuite sans la moindre résistance dans la grande couchette du fond du bateau. La chaleur de nos corps nous faisant vite oublier nos soucis ainsi que notre appréhension grandissante de l'avenir.

. . .

Mar. 16 Octobre : Fishpond l. > Ferry-Bridge : 20 Kms

Le 16 Octobre, c'était la St Edwige. Ce prénom me rappelait des souvenirs heureux qu'il valait mieux pour ma sauvegarde ne pas dévoiler à Cécile.

De violentes bourrasques, accompagnées d'averses, nous réveillèrent. Par le hublot, nous découvrions une alternance rapide de gris clairs et de gris foncés. Ce ciel agité risquait fort de compromettre le bon déroulement de cette nouvelle journée.

Mais plutôt que de nous morfondre, chacun s'affairait. Tandis que Cécile préparait une nouvelle compote, je rédigeais mon livre de bord. Plus nous avancions et plus je devenais généreux en détails, persuadé que la lecture de ces gribouillages allait m'apporter un jour un enseignement précieux.

. . .

Le visage de Cécile était détendu, elle manifestait une grande confiance en notre réussite et le doute ne semblait même pas l'effleurer. Dans ses gestes, je ressentais son immense force intérieure. Quant à son regard perçant, il dévoilait son étonnante détermination. Au-delà des crises d'hystéries, des paroles mielleuses et parfois blessantes, il y avait la vraie Cécile, celle que j'aimais tant, avec cette foi et cette ambition sans égales et ce refus catégorique de l'échec sous toutes ses formes.

Depuis notre départ du Belon, et plus encore depuis Skipton, nous n'avions cessé d'être complémentaires, elle était ma moitié, et moi la sienne. Lorsque nous nous étions connus,

j'avais découvert en elle une fille sans réel repère, sinon celui d'une génération en quête d'identité. Elle m'avait dès lors montré son puissant désir de fuir les artifices de ce monde aseptisé, elle rêvait alors d'authenticité. Ce voyage lui apportait une partie de ce rêve et elle s'en satisfaisait même si le tribut à payer était lourd.

Je me souviendrais toujours de sa réaction lorsque je lui dévoilais à Trieste lors de l'hiver précédent mon intention de partir pour ce voyage. Elle avait éclaté en sanglot et je n'avais pas pu faire autrement, dans notre relation et face à cette détresse, que de lui proposer d'embarquer avec nous. J'avais cruellement ressenti son mal de vivre et son impérieux besoin de repères et de véritables défis.

Et maintenant, je ne regrettais absolument pas. J'étais même certain que le voyage n'aurait peut-être pas été jusque-là si Cécile n'y avait pas tant contribué, par ses idées ingénieuses, ses démarches spontanées, et la formidable valeur d'exemple que sa ténacité représentait. Tout cela submergeait allègrement ses excès d'humeur et son caractère exécrable, je commençais seulement à la découvrir dans sa profonde personnalité.

A y réfléchir, je me demandais, tout en rédigeant mon livre de bord, comment nous avions pu franchir tant d'obstacles et être toujours aussi fidèles à notre objectif malgré cette adversité permanente. Dans mon élan, j'en arrivais presque à douter du hasard et à croire, en dépit de toute logique rationnelle, en une volonté bienfaitrice de nous voir réussir.

Nous n'avions toujours pas la certitude d'atteindre l'Islande, mais ce dont nous étions certains en revanche, c'est que cette bonne étoile, ou peut-être simplement notre sort, avait décidé que seuls Cécile et moi, devions poursuivre ce défi, celui de l'impossible à bien des égards.

Il avait suffi que Manu nous quitte pour qu'un respect réciproque s'installe entre nous, que des pommes et des poires tombent sous notre nez pour qu'un semblant de confort réapparaisse à bord et nous donne l'énergie morale et physique pour continuer.

Tous ces enchaînements prêtaient à réflexion et donnaient en tout cas un sens profond à notre foi. Trouver des fruits était une aubaine, mais l'idée d'en faire de la compote en était une autre, bien plus intrigante. Tout comme le fait de bénéficier de l'aide d'un narrow-boat précisément au moment où notre seule force ne nous aurait pas permis de continuer nous-mêmes, ou encore mieux, de retrouver contre toute attente les bons services de notre moteur justement lorsque le chemin de halage avait disparu des rives du canal. Que se serait-il passé si tous ces hasards heureux ne s'étaient pas produits. Peut-être aurions-nous été si dépourvus que la tentation de l'abandon nous aurait gagné. C'était invraisemblable, mais sur le moment, cette réflexion avait largement de quoi nous égarer vers les pensées les plus imaginatives, jusqu'à nous croire constamment épiés par une force résolument décidée à nous guider le plus loin possible sur les chemins de notre réussite.

Témoin de mon état évasif, Cécile me demandait si j'allais bien. Ma réponse fut maladroite mais elle devinait malgré tout le sens et le contenu de mes réflexions et vint alors se blottir chaleureusement contre moi, confortant ainsi mes pensées.

. . .

Ce moment de bonheur intense ne dura pas bien longtemps. En regardant sa montre, Cécile sursauta et m'apprenait qu'il était déjà 10 h., l'heure à laquelle John avait prévu de larguer les amarres et de nous remorquer jusqu'à la jonction de "*Castleford*".

Dehors, les feux de l'écluse s'étaient remis au vert et la voie était donc libre, nous n'attendions plus que notre hôte de la veille, et nous étions impatients de laisser "*Fishpond*" dans notre sillage. John ne se fit pas attendre, il donna deux coups brefs sur le pont de notre voilier, et à peine eus-je ouvert notre roof qu'il nous invita, avec une démarche pressée par le vent cinglant, à venir prendre une tasse de thé à son bord.

Tout son équipage était déjà sur le pied du départ et John fit un rapide briefing pour nous expliquer de quelle façon il allait nous prendre en remorque. Jusqu'alors, tous les narrow-boats qui nous avaient prêté leur assistance nous avait tiré par l'arrière, mais lui en revanche, préférait le faire à couple.

Dès lors que nous puissions gagner quelques kilomètres sans fatigue et que la technique pour y recourir soit sans danger, nous étions disposés à accepter toutes les innovations.

Témoin de cette impatience de lever les amarres, nous ne pûmes nous-mêmes faire autrement que de nous dépêcher. La tasse de thé et les quelques biscuits qui l'accompagnaient furent engloutis sans ménagement.

En 15 minutes, notre voilier était solidement amarré au "*Sommerset*" par son bâbord et nous pouvions partir. Il fallait impérativement veiller à ce que l'axe de notre bateau soit parfaitement parallèle à celui de notre remorqueur afin de ne pas contrarier sa trajectoire.

Une péniche venait de passer en direction de Leeds, et la chambre était donc encore pleine. Nous ne perdions pas un instant et nous en profitions pour nous y engouffrer. Le gardien avait bien compris notre impatience et nous éclusa aussitôt, nous ouvrant ainsi la voie vers la jonction de "*Castleford*".

A 10 h 25, nous quittions enfin l'écluse de "*Fishpond*" où nous n'aurions jamais dû nous arrêter.

Ce nouveau type de navigation, impossible avant Leeds à cause de l'étroitesse du canal, était tout à fait agréable. Nos deux navires n'en faisaient plus qu'un et nous pouvions passer d'un bord à l'autre tout en naviguant. Nous n'avions même plus à tenir la barre, celle-ci se maintenait dans l'axe toute seule.

Le "*Sommerset*" était un narrow-boat récent, il marchait à une vitesse surprenante, j'en arrivais même à me demander si John respectait les limitations de vitesse en vigueur sur le canal. Pour nous en tout cas, c'était parfait, en moins de 10 minutes, nous avions déjà parcouru 2 kilomètres et l'écluse de "*Woodlesford*" se trouvait en vue.



Navigation à couple du Sommerset

Là, les cordes ne furent pas nécessaires. Lorsque nous arrivâmes, la chambre était pleine, le feu vert et les portes ouvertes. John se contenta de réduire l'allure sans toutefois s'arrêter. La longueur de la chambre étant telle, l'éclusage fut plus rapide que le temps requis pour aller d'une porte à l'autre à allure réduite. Autrement dit, ce fut la première écluse que nous franchissions sans nous arrêter. C'est aussi l'écluse dont je garde le moins de souvenir tant son passage fut bref.

Au loin devant nous dans la plaine se dressaient plusieurs imposantes tours d'une centrale thermique. Ces grosses cheminées me rappelaient par leurs formes celles des centrales nucléaires de la vallée du Rhône et crachaient elles aussi un épais panache de fumée blanche. Le vent puissant avait fini par chasser la grisaille du ciel et comme bien souvent après l'averse, la visibilité était excellente. Etant donné sa taille et le nombre de cheminées, ce complexe m'intriguait et je voulus alors savoir où il pouvait bien se trouver. En toute logique, il devait forcément être implanté près d'un cours d'eau afin de pouvoir refroidir ses machines. Or, dans la région, il n'y avait que la rivière "*Aire*",

elle-même suivie par le canal. Il était donc certain que nous allions passer tout près. Jusqu'à la jonction de "*Castleford*", le guide n'indiquait pourtant rien de similaire, je questionnais John à ce sujet, et celui m'indiqua alors qu'il s'agissait du complexe de Ferry-Bridge, situé à une bonne dizaine de kilomètres après la jonction de "*Castleford*". John ajouta qu'il y avait là une écluse.

Etant donnée la distance, cela nous parut, à Cécile et à moi-même, un excellent objectif pour la journée en cours, à condition bien sûr que notre réserve de carburant nous permette d'aller jusque-là après avoir été relâchés à "*Castleford*".

Devant ces paysages qui n'en finissaient pas, j'étais soucieux de nos lendemains. A force de nous côtoyer, je ne pouvais plus cacher le moindre de mes sentiments à Cécile. Douce, elle vint alors se blottir contre moi et me glissa quelques mots doux dans l'oreille. J'avais tort selon elle de m'inquiéter.

L'accalmie des cieux lui donnait raison. Mon esprit dévorait maintenant ces grands espaces comme une voyageur libre et heureux d'être de là.



Arrivée à l'écluse de "Woodlesford en compagnie du Sommerset

. . .

Tandis que je restais assis dans le cockpit, contemplant cette plaine immense sans jamais me lasser, Cécile avait rejoint le carré pour préparer discrètement une bonne casserole de compote. Elle savait le plaisir qu'elle me procurait à chaque fois qu'elle me plaçait un bol de sa délicieuse recette sous les narines. Je n'avais d'autre moyen de la remercier qu'un modeste sourire, mais elle semblait s'en satisfaire. Ces rapports simples étaient primordiaux pour le maintien de nos bonnes relations.

John fut lui aussi troublé par les odeurs alléchantes de caramel et Cécile lui offrit alors avec grand plaisir un plein bol de compote encore chaude. Il fut étonné des prouesses culinaires dont Cécile était capable avec si peu de moyens et la félicita dignement. Il s'exclamait : "*French cooking* ..." avec un air rêveur qui en disait long sur l'excellente réputation dont bénéficiaient en Angleterre nos soi-disant talents français en matière de cuisine.

La référence ironique de John à la France m'en donna un peu la nostalgie. Les énormes péniches que nous croisions me rappelaient par ailleurs la Seine au bord de laquelle j'avais passé une bonne partie de ma jeunesse. L'Angleterre ne me déplaisait pas, bien au contraire, mais je n'y possédais aucune référence et dans les moments difficiles, cette absence de repères était parfois difficile à assumer.

Et puis, malgré ce temps qui passait à une vitesse folle sans nous laisser le moindre répits, l'Islande était toujours aussi loin dans nos esprits. Immingham était certes tout proche à présent, mais nous n'avions aucune certitude sur rien, en particulier sur la réaction du capitaine du Cargo de la compagnie "*Eimskip*". Allait-il être sensible à notre histoire ? Nous l'avions toujours cru ou espéré depuis notre départ d'Ilfracombe, mais à présent, la proximité de notre objectif nous ouvrait les yeux et nous obligeait à voir plus clair avec des raisonnements rationnels.

Dans ce contexte d'inquiétudes assez nourries, le doute n'avait aucun mal à s'emparer de moi et à me laisser en proie aux scénarios les plus pessimistes. La France, et tous mes souvenirs, n'arrangeaient rien et cette nostalgie pouvait même devenir un piège fatal à notre défi. Peut-être Manu lui-même avait-il été aidé par la force et l'attirance de ces images du passé pour prendre sa décision de nous quitter.

La longueur des lignes droites et leur monotonie entretenait ces pensées obscures.

Soudain heureusement, l'écluse de "*Lemonroyd*" apparut devant nous, et aussitôt après, les différences de lumière et de forme de la voie d'eau amenaient nos esprits sur d'autres chemins, dont celui de la curiosité.



Croisement de grosses péniches

Pour l'anecdote, John nous apprenait que cette portion du canal - il ne se souvenait plus exactement de l'endroit - avait été le théâtre en Mars 1988 du pire accident que connut la voie d'eau. La digue avait en effet cédé et une brèche s'était ouverte, laissant des milliers de mètres cube d'eau se déverser dans la

vallée de la rivière Aire ainsi que dans une mine à ciel ouvert. John ne nous dit pas s'il y avait eu des victimes mais se contentait plutôt de nous informer que sous ses airs de tranquille d'artère fluviale, le canal pouvait devenir la cause de véritables catastrophes en cas de mauvais entretien. Il fallait toujours se méfier de cette eau, qui selon John, ne dormait qu'en apparence.

Riches de cette mise en garde peu banale, le voyage se poursuivit paisiblement vers la jonction de "*Castleford*".

A 10 h 30, nous passions l'écluse de "*Kippax*" qui nous ramenait dans le lit naturel de la rivière "*Aire*". John nous expliqua alors que nous nous rapprochions de la jonction. Celle-ci comptait en fait quatre branches : Celle de Leeds, d'où nous venions, celle qui se dirigeait vers Halifax et Huddersfield et que John et son équipage allaient donc emprunter, celle de Goole où nous nous rendions et enfin la dernière, tout droit, à ne surtout pas suivre puisque conduisant directement à un barrage à forte aspiration. Etant donné le trafic, John avait pris la peine de nous fournir tous ces renseignements afin de pouvoir nous lâcher un peu avant la jonction de manière à ne pas occasionner la moindre gêne au milieu de ce carrefour.

Quelques centaines de mètres plus loin, il amorça alors une approche de la rive gauche en direction d'un quai désaffecté. Il effectua un demi-tour afin de ne pas nous écraser contre le quai car il avait bien compris que notre coque en polyester n'apprécierait guère d'être prise en sandwich entre la coque en acier du "*Sommerset*" et le quai en pierres bien dure.

Le vent, encore soutenu, poussait nos navires contre le quai et ne facilitait guère la tâche. Une fois séparés, John eut le plus grand mal à s'éloigner du quai et à repartir vers sa destination. Dès qu'il fut assuré d'être hors de danger, il nous saluait, et nous ordonnait de lui donner des nouvelles pour qu'il connaisse l'issue de notre voyage. Nous le lui promettions.

. . .

Nous nous retrouvions une fois de plus seuls et libres à nous-mêmes. Comme toutes ces fois où nous avions perdu les bons services d'un narrow-boat, nous étions quelque peu désemparés. Mais les éléments nous avaient systématiquement ramené à l'urgence et cette fois encore, ils ne nous laissèrent pas un instant de plus à ce désarroi. Le vent froid qui traversait nos vêtements et nous caressait le dos nous encourageait à repartir à notre tour sans tarder.

Le vent était globalement dans notre axe, je pensais pouvoir user de son aide au moins pour aller jusqu'à la jonction, mais une série de puissantes rafales désordonnées nous repoussa énergiquement vers la rive et nous fûmes contraints de faire appel à notre moteur pour éviter de nous échouer.

Il démarra étonnamment bien et nous filions bientôt à cinq nœuds en direction de la jonction. Celle-ci était en effet très large, mais elle ne nous causa aucune difficulté, nous nous engagions dans la bonne voie, parfaitement signalée, et nous reprîmes alors l'esprit tranquille le cours de notre navigation vers Ferry-Bridge, où se trouvait la jonction de "*Bank-Dole*", notre objectif du jour. A partir de là, nous allions reprendre le cours du canal, pour la dernière fois.

L'écluse de "*Flood*" nous ouvrit le chemin en compagnie d'une grosse péniche bleue. Lorsque les portes inférieures de l'écluse s'ouvrirent, nous nous trouvions à nouveau sur le cours de la rivière "*Aire*", et nous allions y rester jusqu'à Ferry-Bridge.

L'eau avait sensiblement la même couleur, la largeur du cours d'eau était à peu près la même que celle du canal. En revanche, le courant lui, était nettement plus fort, et je suis à peu près certain de notre vitesse sur le fond avoisinait les 15 kilomètres par heure. La pente des rives était aussi bien plus douce et dans virage pris trop à la corde, nous fûmes surpris de heurter le fond avec notre quille. Avec l'élan, le bateau ne s'immobilisa pas mais forts de cet incident inattendu, nous redoublions maintenant de vigilance en restant autant que possible au milieu de la rivière.

La grosse pénible bleue, qui avait passé l'écluse de "*Flood*" en même temps que nous, nous rattrapait à vive allure, nous obligeant à serrer la rive droite pour la laisser passer. Ce navire descendait à vide et son allure était impressionnante, au moins 20 km/h d'après moi. A cette vitesse, les vagues de son sillage, bien que modérées, furent tout de même assez rapides pour nous secouer énergiquement et faire rouler sur notre pont tout ce qui n'était pas bien attaché, en particulier les pommes et les poires. Cette situation momentanée n'eut rien d'agréable mais nous aurions accepté volontiers de la supporter davantage si le marinier de cette péniche avait bien voulu nous remorquer.

Mais celui-ci ne détourna même pas son regard, c'était à se demander s'il nous avait au moins remarqué. En quelques minutes, sa péniche disparaissait au-delà des méandres qui nous précédaient, emportant avec elle notre espoir d'arriver plus vite jusqu'à la jonction de "*Bank-Dole*", à Ferry-Bridge.

. . .

Avec cette disparition, la quiétude s'empara à nouveau du lit de la rivière et n'y eut bientôt plus que le ronronnement de notre moteur pour la troubler. Le bon fonctionnement de ce dernier était tellement étonnant que nous commencions à craindre le pire. Ce pessimisme presque légitime était en tout cas conforté par la très probable panne d'essence qui nous attendait. La nourrice était pratiquement vide, et même en la secouant, on ne sentait plus le moindre liquide à l'intérieur, comme s'il n'y avait plus que de l'essence dans le carburateur.

Il n'y avait aucun chemin de halage et les rives encombrées, plutôt inhospitalières, ne se prêtaient guère au remorquage de notre voilier à l'aide de cordes. Chaque mètre de gagné était donc un véritable soulagement, et s'il avait été sensible, nous aurions volontiers caressé notre moteur pour qu'il ne soit pas trop gourmand et qu'il tienne jusqu'à Ferry-Bridge. Les minutes s'écoulaient sans que rien ne se passe.



en approche des tours de la centrale de Ferrybridge sur la rivière Aire

Soudain, au détour d'un virage, les tours de la centrale thermique apparurent au-dessus de la cime des arbres, nous y étions presque. Deux kilomètres, trois tout au plus, nous séparaient de Ferry-Bridge. Il y eut une ligne droite, interminable, et dès le virage suivant, les quais du complexe industriel étaient en vue.

Nous étions quasiment certains d'être épargnés de la panne d'essence. Pourtant, comme un son continu qui se brise brutalement sans raison, le moteur se mit tout à coup à dérater. Son agonie dura une bonne centaine de mètres et en dépit d'une farouche résistance, il succomba à la soif.

La vue de la centrale nous avait rendu optimistes et cette panne fut un terrible revers moral. Le bateau était maintenant à la dérive et le vent ne nous aidait pas beaucoup. Quant au courant, comme un fait exprès, il était maintenant bien moins puissant et nous évoluions à une vitesse insignifiante.

Comme à Leeds, je n'eus pas d'autre recours à cette situation que d'utiliser la dame de nage. Mais la rivière était bien plus large, le courant avait donc molli, et il n'y avait pas toutes

les maisons et autres repères de Leeds pour nous rendre compte de notre progression. Nous avions l'impression de faire du sur place et cela devint vite désagréable. Et puis, contrairement à ce que nous espérions, nous eûmes beau passer la centrale, l'écluse de Ferry-Bridge n'était toujours pas en vue.

Intrigués, nous examinions alors une nouvelle fois la carte des canaux pour constater, malgré l'absence de détails, qu'il restait encore un bon kilomètre à parcourir. Deux ponts précédaient l'écluse et aucun d'entre eux n'étaient encore en vue.

Le premier le fut après le virage suivant, au bout d'une longue ligne droite. A la vitesse à laquelle nous progressions, nous avions peur de mettre des heures pour y parvenir. Il fallait absolument trouver une autre solution.

Excédé par ce sentiment d'immobilisme, je troquais alors la dame de nage contre une pagaie, et j'embarquais dans un kayak après avoir pris le soin d'accrocher un bout entre le chaumard du voilier et la bosse arrière de ma petite embarcation. Mon objectif était de remorquer notre bateau jusqu'à Ferry-Bridge.

Malgré les à-coups, ce procédé fut bien plus efficace et notre allure devint nettement plus rapide. Il ne fallut qu'un quart d'heure d'effort pour atteindre le premier pont.

L'écluse ne se trouvait plus qu'à quelques centaines de mètres sur la rive droite. A l'aide de puissants coups de pagaie, j'étais fermement décidé à en finir au plus vite et mes yeux restaient figés sur cette écluse.

Une grosse barge qui en sortait me contraignit à serrer encore un peu la rive droite et à ralentir ma cadence. J'attendais en fait que le gardien de l'écluse nous aperçoive et nous fasse signe d'avancer ou de nous arrêter.

. . .



L'arrivée à la pagaie à l'écluse de Ferrybridge

Mais au lieu de cela, le gardien, qui n'avait pas l'habitude de voir des voiliers et encore moins des voiliers tirés par des kayaks, décida d'en avoir le cœur net. Nous le vîmes sortir de son poste de contrôle, immobilisant ainsi le trafic, et se diriger vers nous à un pas tellement décidé que nous étions convaincus de recevoir sous peu un véritable sermon pour avoir bafoué par notre méthode les lois de la sécurité sur cette voie d'eau.

Toutefois, lorsqu'il parvint à notre niveau, il nous demanda d'un ton aussi décidé que sa démarche, de lui expliquer toute l'aventure qui nous avait conduit à arriver à son écluse de cette façon. Etonné par sa question, plutôt sympathique, je préférais alors lui raconter notre histoire plutôt que d'improviser une excuse maladroite.

Aidé par Cécile, je ne parlais pas moins d'une bonne vingtaine de minutes avec l'impression de ne jamais satisfaire la curiosité de notre nouvel interlocuteur. Et pendant ce temps, du fait de son absence dans la tour de contrôle, l'écluse était fermée et le trafic immobilisé.

Peu à peu, je finissais par prendre conscience de cette situation inédite, et je mis donc un terme à mon récit.

Le gardien commença alors à nous proposer de passer la nuit le long d'un ponton sous sa tour de contrôle. Son offre était très généreuse, nous voulions le remercier, mais il ne nous en laissa pas le temps. Il enchaîna en effet en nous informant que notre défi lui plaisait et qu'il souhaitait nous aider. Ainsi, nous venions de lui faire part de nos soucis financiers, il s'engagea alors à nous fournir du travail pour le lendemain et le surlendemain, sous réserve bien sûr que nous soyons d'accord.

Cette fois, cette générosité eut le mérite de nous déconcerter. En ayant simplement écouté notre récit, cet éclusier venait de nous proposer une formidable façon d'anéantir pas mal de nos soucis matériels et d'éclairer nos perspectives d'avenir, nous allions par exemple pouvoir acquérir assez d'essence pour aller jusqu'à Immingham. Nous ne connaissions absolument pas la nature des missions qui allaient nous être confiées, mais notre interlocuteur paraissait un homme honnête, et nous n'avions donc aucune crainte sur la morale de ces travaux. Par conséquent, nous acceptâmes aussitôt cette proposition providentielle même si cet engagement allait nous immobiliser là au moins deux jours.

Satisfait par notre accord, il repartit sans même s'être présenté. Il nous donna rendez-vous vers 17 h. au ponton qu'il avait mis à notre disposition.

Lorsque nous y parvenions, il s'agissait en fait d'un ponton flottant parfaitement entretenu. Décidément, nous pouvions réellement nous estimer vernis d'avoir choisi l'écluse de Ferry-Bridge pour objectif.

Avec l'autoroute de Doncaster qui passait quasiment au-dessus de nos têtes et les tours de la centrale thermique en fond de toile, le paysage de l'endroit n'était pas vraiment ce que nous avions vu de plus beau. Mais peu nous importait, la chaleur étonnante de l'accueil que nous avait réservé le gardien de cette écluse suffisait à elle seule pour éclairer nos esprits et nous redonner un moral d'acier.

Lorsque notre éclusier, au comportement presque paternel, nous rejoignit, à 17 h. comme prévu, il commença d'abord par nous demander si le ponton nous convenait bien - il ne pouvait pas mieux nous convenir - puis il se présenta. Il s'appelait David Barker et avait une petite cinquantaine d'années environ. Sa gentillesse était étonnante, et même si nous avions rencontré jusqu'alors de nombreuses personnes particulièrement généreuses et soucieuses de nous aider, David Barker avait atteint un niveau encore supérieur et nous démontrait que cette assistance à autrui n'avait pas de limite. A force de trop regarder les côtés négatifs de la société, j'en étais arrivé à ne focaliser que sur cette chronique indifférence qui la caractérisait et là, David, par son attitude, remettait en cause tous les fondements de mes idées à l'égard du monde et de l'être humain. Il me prouvait, de fort belle manière, que j'avais tort de penser ainsi et que la société recelait en elle des trésors de bonté.

A lui seul, en quelques minutes, il avait résumé toute la richesse de notre périple et dévoilé l'inestimable trésor de toutes ces rencontres depuis notre départ. Il avait su analyser notre situation et déceler nos véritables manques pour mieux les combler. La forme inespérée de ce nouveau soutien nous avait remis du baume au cœur.

Il ne nous manquait plus que du pain pour passer une soirée de bonheur comme rarement nous n'en avions vécu. Alors, comme s'il avait deviné nos manques, David s'excusa de n'avoir rien en son pouvoir pour nous garantir notre réussite, mais il me demanda de se rapprocher de lui et me remit discrètement un billet de 5 £. Nous voulions refuser mais il referma ses mains sur les miennes, m'obligeant à serrer ce billet et à ne plus le lâcher. Il nous demanda de faire fi de notre gêne, et d'accepter ce présent comme un acte normal de sa part. S'il ne l'avait pas fait, il aurait culpabilisé, ce personnage était vraiment hors du commun.

Il savait ce qui nous dévorait de faire avec ce billet, il nous indiqua alors la plus proche épicerie. Nous partions sans attendre et nous achetions du pain, des œufs et un peu de beurre.

De retour au bateau avec un petit sac de précieuses denrées, David vint à nouveau nous rendre visite, cette fois pour nous remettre les clefs d'une pièce mitoyenne à son poste de contrôle dans laquelle on trouvait un évier et même de l'eau chaude, tout ce qu'il nous fallait pour faire un brin de toilette et pouvoir envisager notre départ débarrassés de cette crasse accumulée au fil des jours.

Puis il repartit, précisant d'une voix basse et tranquille, comme à sa coutume, que cette fois, il n'allait plus nous déranger. En nous aidant de la sorte, il nous permettait enfin de voir notre avenir sous de meilleures augures, et malgré ça, il faisait encore des manières avec nous. C'était incroyable.

Avec cet évier à proximité, nous pûmes faire notre énorme vaisselle. Dans cette petite salle, il y avait même des toilettes, ce qui nous évita pour satisfaire nos besoins de rechercher comme d'habitude un buisson dense et abrité.

De retour dans le carré, nous essayâmes de faire le point sur cette providence qui venait de nous tomber dessus. Dans une telle réflexion, l'amour qui nous unissait prenait tout son sens. Heureux plus que jamais, nous nous plaisions à jouer le rôle de spectateurs sur notre propre passé, et à nous rappeler toutes ces expériences comme les fruits de notre union farouchement tenace. Ravis d'être là, nous partions, main dans la main, les esprits chargés d'émotions, à la découverte des lieux.

Notre voilier était amarré à une île séparée de la terre ferme par l'écluse. Le bras où nous nous trouvions empruntait en fait le lit de la rivière "*Aire*" et était déconseillé à la navigation. Il menait au canal de Selby ainsi qu'à la rivière "*Ouse*" qui constituait un affluent de la rivière Humber. De l'autre côté de l'île, il y avait donc l'écluse et le canal que nous allions emprunter pour la dernière ligne droite jusqu'à Goole, terme de notre voyage en eau douce. Des espaces verts étaient en cours d'aménagement sur l'île et le chemin que nous suivions était entouré d'une vaste pelouse et de jeunes plants.

Lorsque nous rebroussions chemin vers l'écluse, nous aperçûmes un homme immobile, scrutant vers l'amont de la

rivière. Dès qu'il nous vit, il vint lui-même à notre rencontre. David Barker lui avait déjà parlé de nous et le côté insolite du récit de ce dernier l'avait laissé sur sa faim d'en savoir plus. Nous lui racontions alors dans les moindres détails et avec cette infatigable enthousiasme les anecdotes qui l'avaient intrigué.

Il se rendait lui-même à Immingham à bord d'une péniche qui devait arriver d'un moment à l'autre de Leeds. Jim, c'était son prénom, était un marinier mécanicien et effectuait ce trajet depuis de nombreuses années.

Jusqu'alors, personne ne nous avait décrit de vive voix Immingham et nous avions imaginé cet endroit comme un port ressemblant à celui de Liverpool, avec un peu plus d'activité. Mais la description de Jim n'avait rien à voir avec cela. D'après ce qu'il nous expliquait, il s'agissait d'un gigantesque complexe industriel où passaient d'immenses navires, pétroliers, cargo porte-containers et vraquiers. Sa description n'eut pour effet que d'accroître notre curiosité. Jim y avait déjà vu les cargos de la compagnie "*Eimskip*". Cependant, il n'avait jamais eu de relation avec les marins de cette compagnie et ne possédait donc aucun renseignement qui aurait pu nous être utile. Toutefois, la confirmation pour la première fois, que des cargos islandais transitaient bien par Immingham nous suffit amplement.

Selon Jim, 45 milles nautiques séparaient Ferry-Bridge d'Immingham, soit quelques 85 kilomètres dont une trentaine pour rejoindre Goole. A bord de sa péniche, il pensait pouvoir atteindre Immingham dès le lendemain matin. C'était rageant d'entendre cela. Nous, il nous fallait bien une journée pour aller à Goole et encore une autre pour parcourir la rivière Humber au rythme des marées pendant près de 30 milles. Cette rivière, par ses dangers, imposait le respect dans la voix de Jim. Il s'agissait d'un couloir liquide dangereux aux rives envasées et aux possibilités d'arrêt quasiment inexistantes. Le courant y était violent, aux alentours de 7 nœuds et changeait de sens à chaque marée toutes les six heures, ce qui signifiait que nous devions couvrir la distance en moins de six heures ou bien repérer un point d'arrêt sur la rivière afin de laisser passer le flot et repartir

ensuite avec le jusant de la marée suivante. Cette navigation se présentait déjà comme une épreuve particulièrement difficile et qui risquait fort de nous extraire brutalement de la quiétude des canaux. En aucun cas, nous ne pouvions avec la seule puissance de notre moteur aller à contre-courant dans la rivière Humber.

Lorsque Jim remarqua notre moteur et son triste état, il se montra soudainement dubitatif et nous encouragea vivement à le vérifier correctement au préalable et à vérifier notamment que le dosage d'huile soit parfait. Il valait mieux tout faire pour éviter la panne au milieu de la rivière Humber.

A moitié remplie une heure plus tôt par les quelques litres que nous avait donné David, la nourrice était encore sur le ponton, nous ne l'avions pas rangé. Jim la soupesa et se rendit compte qu'elle n'était pas pleine. Sans dire un mot, il s'en allait vers sa voiture et en revint avec un bidon plein d'essence dont il vida l'intégralité du contenu dans notre nourrice. Nous ne lui avions rien demandé, ni même montré notre pénurie de carburant, mais il l'avait deviné et il avait agi selon sa conscience. Nous commencions à nous demander si cet endroit n'avait pas été saisi par une épidémie de générosité à notre égard. Spontanément, Jim avait à son tour décidé de participer à son niveau à notre réussite.

A force, nous ne savions plus vraiment comment réagir, nous étions partagés entre un sentiment de gêne et une formidable envie de rire tant ce qui nous arrivait était purement incroyable. Finalement, nous nous contentions simplement de remercier Jim.

La discussion allait bon train sur le ponton et nos paroles résonnait dans l'air du soir, troublant les sifflements incessants du viaduc autoroutier qui nous dominait. David nous avait entendu et vint se joindre à nous.

Jim et lui étaient de vieilles connaissances, unies par une routine que l'arrivée d'un voilier miséreux à l'histoire originale avait réussi à perturber.

La nourrice et le bidon de Jim se trouvaient encore sur le ponton, traces de la bonté de Jim. Je me hâtais alors de ranger la

nourrice, de peur que David pense de nous que nous n'étions finalement que des quêteurs, usant de la générosité des gens. Mais ça n'était pas sa pensée, il se soucia même de savoir comment nous procurer de l'électricité à bord. Notre batterie était résolument vide, il nous proposa de la mettre en charge, mais nous avions peu d'espoir car Jean n'avait pas réussi à la charger avant notre départ du Belon. En attendant de voir s'il était plus chanceux, David nous en confia une autre en remplacement. Il effectua lui-même les branchements des cosses et il ne fallut plus ensuite que tourner les plafonniers pour retrouver la fée lumière à notre bord, ce qui ne s'était pas produit depuis très longtemps. Cette fois, le sentiment de confort à bord fut réellement justifié.

Satisfait, David et Jim s'en allaient chacun de leur côté, le premier dans sa tour de contrôle et le second à bord de sa péniche, à peine arrivée dans l'écluse. Jim nous avait dit au revoir, peut-être pensait-il qu'il allait nous croiser en remontant vers Leeds, mais au fond de nous-mêmes, nous savions pertinemment que cette rencontre, aussi riche fusse-t-elle, ne pouvait se solder que par un adieu. C'était triste, mais nous avions fini par nous y faire, espérant simplement qu'un jour, le sort nous permette de venir raconter l'intégralité de notre voyage à tous ces gens qui avaient cru en nous et qui nous avaient aidé à continuer.

. . .

David nous avait rappelé avant de partir, que notre premier emploi débutait le lendemain à 8 h. Jim nous avait dit que la tâche n'était pas des plus ardues, mais un bon sommeil régénérateur était tout de même recommandé.

Notre premier dîner à Ferry-Bridge fut aussi le meilleur que les hasards de notre sort nous avaient donné depuis Liverpool. Il y eut bien le somptueux repas que nous offrit Esther Evans à bord de son narrow-boat, mais bien que délicieux, celui-ci n'était pas sorti de nos casseroles et n'eut donc

pas la même saveur que ce que nous pouvions nous-mêmes préparer. Quelques tranches de pain de mie grillées à la poêle avec une pincée de beurre recouverte d'un œuf brouillé, cette simple préparation, délicieusement savoureuse, nous apporta davantage de plaisir qu'il nous avait jusqu'alors été permis d'en imaginer. De telles sensations étaient si rares à notre bord et leurs conséquences si bénéfiques pour notre moral, que la réserve ne figura pas ce soir-là au menu. En cinq minutes, nous avions englouti tout notre pain et presque tous nos œufs, et la plaquette de beurre avait subi un régime draconien.

Le ventre bien plein, dans cette atmosphère réchauffée par la lumière du bord, je m'apprêtais à remplir mon livre de bord mais à peine l'eus-je saisi que Cécile vint s'asseoir à côté de moi sur ma couchette, et m'ôta ce document des mains, m'obligeant ainsi à regarder droit dans le fond de ses yeux afin de tomber sous l'emprise de son charme. Je la sentais sincère, tant par la chaleur de son corps que par la forme de ses caresses. Les heures récentes avaient été trop riches pour que mes craintes de l'avenir empêchent nos membres de s'entrelacer et nos âmes de s'unir dans ce même désir profond et réciproque.

Perdus quelque part sous les lueurs passagères et anonymes d'une autoroute, la magie de nos sentiments nous plongea dans une violente confrontation physique.

Nos considérations d'êtres humains n'existaient plus, nous étions redevenus ces gouttes d'eau et ce malicieux mélange qui se prolongea jusqu'à ce que l'épuisement nous gagne et nous fasse sombrer l'un contre l'autre dans un sommeil plein de rêves et d'heureuses pensées.

. . .

Mercredi 17 Octobre : Ferry-Bridge - 1er Jour

Il y avait déjà 15 jours que nous aurions dû arriver en Islande selon mes calculs initiaux. Néanmoins, je ne regrettais rien de ce prolongement inattendu, au contraire, car le respect de notre programme ne nous aurait jamais permis de vivre des expériences d'une telle richesse. Et de toute façon, si la Mer Celtique et la Baie de Bristol ne nous avaient pas arrêté, d'autres endroits s'en seraient chargés plus loin, et peut-être encore plus violemment. A la réflexion, nous avions de quoi nous estimer chanceux.

Chaque matin toutefois, l'hiver nous rappelait son irréversible progression. Un mois plus tôt, un seul duvet suffisait pour dormir paisiblement mais à présent, deux ou trois couvertures n'étaient pas de trop pour se protéger du froid. Ce furent d'ailleurs ce matin-là les grelottements de Cécile qui me réveillèrent.

Cette fraîcheur était d'autant plus inquiétante que nous n'avions aucune idée de notre date d'arrivée en Islande. Dans le meilleur des cas, nous pouvions être sortis d'affaire en moins de 15 jours, mais dans le pire, nous allions devoir supporter l'hiver à bord de notre petit bateau sans chauffage, et nous n'en avions vraiment pas envie.

Ces deux jours de travail allaient certes nous être bien utiles matériellement, cependant, ils constituaient aussi, compte tenu de ces rigueurs climatiques de plus en plus pesantes, un immobilisme assez préjudiciable. Pendant que nous étions là, l'hiver n'allait en effet pas nous attendre et nous savions que les prochaines journées de navigation seraient de ce fait de plus en plus difficiles.

Il ne nous restait plus qu'à espérer une dépression ou un anticyclone en provenance du Sud et assez tenace pour rester sur la zone suffisamment longtemps.

. . .

A 8 heures, comme convenu, nous allions voir David Barker dans sa tour de contrôle. Celui-ci occupait son poste depuis plus d'une heure et le trafic était déjà important. Sa générosité de la veille n'avait pas disparu, il était toujours aussi soucieux que tout aille bien pour nous.

Rassuré en nous voyant prêts à attaquer notre premier emploi, il se mit alors, un sourire en coin, à nous expliquer que notre travail allait consister à planter des oignons de jonquilles à deux endroits précis sur la pelouse de l'île.

Il nous indiqua aussi que si notre salaire allait être celui d'une pleine journée de besogne, notre tâche, elle, ne prendrait pas plus de quelques heures. Il avait donc prévu de nous amener jusqu'à l'hôtel du coin, le plus proche de l'écluse, pour nous présenter nos employeurs du lendemain. La veille au soir, David avait en effet téléphoné aux gérants de cet hôtel pour leur raconter notre histoire et leur demander s'ils n'avaient pas un petit boulot à nous fournir pour une seule journée. Enchantés par son récit, ses interlocuteurs acceptèrent aussitôt mais se montrèrent désireux de nous rencontrer avant.

L'accueil que nous réservaient Mavis et Gordon Trask, le couple de gérants, fut très chaleureux. Occupés à la préparation du service de la mi-journée, ils étaient cependant très pressés et se contentèrent donc de nous décrire la mission qu'ils allaient nous confier. Il s'agissait cette fois de peindre une armoire à serviettes et nous devions être à pieds d'œuvre dès 9 heures le lendemain matin. Nous leur fîmes part de notre accord et l'affaire fut conclue.

Après quoi, David nous conduisit à nouveau vers sa tour de contrôle et ouvrit cette fois un autre local dont il sortit quelques outils de jardinage ainsi que deux grands sacs pleins d'oignons de jonquilles. Il nous expliquait que nous allions devoir planter ces oignons de manière irrégulière dans un espace limité sous 10 centimètres environ de terre. Et pour cette tâche, que nous estimions vraiment facile, David nous donnait en contrepartie quelques 20 livres. Cet argent, nous nous attendions à ce qu'il le prenne dans la caisse de l'écluse, mais ce ne fut pas

le cas, cet argent, c'était le sien, il lui était apparu sans doute plus simple de procéder de cette manière plutôt que de solliciter à sa hiérarchie un budget spécial. Il nous montrait encore une fois son incroyable générosité.

Nous nous tapions alors les mains pour conclure notre marché, puis nous saisissions les sacs et allions reconnaître les deux endroits où David souhaitait voir pousser ces massifs de jonquilles. Nous effectuâmes un marquage au sol pour délimiter des surfaces approximatives, et David lança le contenu d'un plein sac sur cette aire de manière éparpillée. Il nous montra pour finir l'usage du plantoir avec lequel nous allions ôter la terre sur dix centimètres de profondeur afin de faire un trou et y planter chaque oignon. Nous n'avions pas à chercher où faire les trous, puisque David nous demanda de les faire là où les oignons étaient tombés, sans réfléchir davantage.

Il nous souhaita alors bon courage avant de retourner vers son poste de contrôle. Notre job n'était pas bien compliqué, mais dès les premiers trous, la terre, bien qu'humide, se montra plutôt compacte et difficile à creuser. D'abord accroupis, nous eûmes rapidement mal au dos, et nous nous mettions rapidement à genoux, ce qui était bien moins traumatisant pour les reins.

En fait, il nous fallut vite admettre que nous avions un peu sous-estimer la tâche. Malgré la fraîcheur de l'air, la sueur nous recouvrait le front, et quant au plantoir, son maniement requérait des pressions assez fortes sur la poignée, et la paume de nos mains commençait sérieusement à s'échauffer, ce qui nous faisait craindre quelques ampoules. En dépit des difficultés que nous avions surmonter tout au long du canal, notamment le halage, nous n'étions donc pas pour autant aguerris aux tâches manuelles. Nous fûmes surpris de constater qu'un boulot de jardinier pouvait encore nous faire souffrir.

Au terme de la première heure, Cécile déclarait forfait et il ne me fallut pas moins que le reste de la matinée pour n'achever que la première surface. Je commençais à me dire en moi que nous avions bien mérité ces 20 livres.

Vers 13 h., David vint à ma rencontre pour me demander si tout allait bien, je lui répondais par l'affirmative sans toutefois pouvoir lui cacher la sueur qui me recouvrait le front. De peur d'être considéré comme un patron tortionnaire, il me demanda de marquer une pause et de l'accompagner dans sa tour de contrôle, il avait quelque chose d'important à me montrer.

. . .

Cécile nous accompagnait. Dans l'atmosphère conviviale et réchauffée de sa tour de contrôle depuis laquelle nous avions une vue panoramique sur les lieux, David commença par nous offrir une part de gâteau ainsi qu'une tasse de thé. Il nous remit aussi un pot de confiture d'oranges qu'il nous recommandait pour tous nos futurs petit-déjeuners.

Puis, il sortit de ses tiroirs une grande carte détaillée de la rivière Humber. C'était la première fois que nous découvrions autant de détails sur cette fameuse rivière. Les descriptions du port d'Immingham nous permettaient de savoir qu'il s'agissait de docks comme à Liverpool où l'entrée s'effectuait par une écluse. Il n'y en avait là qu'une seule, mais apparemment de grande taille. La carte montrait aussi qu'Immingham était un vaste complexe industriel, comme nous l'avait décrit Jim. Cette abondance de détails eut pour conséquence de nous rendre encore plus impatients de rejoindre ce port et de pouvoir enfin proposer nos services au capitaine du cargo "*Eimskip*" en échange de notre transport jusqu'à Reykjavik.

En calculant rapidement, j'estimais que nous pouvions y être en trois jours : la journée du lendemain à Ferry-Bridge, la suivante pour rejoindre Goole, et enfin la dernière pour parcourir à toute vitesse la rivière Humber et atteindre Immingham.

A l'identique d'un diplôme, la réponse de la compagnie "*Eimskip*" nous apparaissait déjà comme le jugement de tous nos efforts, et nous avions en nous cette désagréable appréhension.

Dès que David eut replié sa carte, j'avalais d'une gorgée le reste de mon thé pour aussitôt repartir vers mes jonquilles avec l'espoir de pouvoir enfouir dans la terre mon impatience.

Cécile vint me retrouver une demi-heure plus tard. Je ne l'avais pas vu arriver, et elle m'interpella par-dessus l'épaule d'une voix douce pour me dire qu'elle m'avait apporté un plein bol de riz. Je fus surpris par sa délicate attention et j'en profitais donc pour marquer une pause et dévorer ce riz, assis au milieu de cette pelouse perforée de toutes parts. Je m'allongeais ensuite quelques minutes, la tête sur les cuisses de Cécile afin d'apprécier pleinement cette tranche de bonheur.



Agréable job de jardinier à Ferrybridge

Ce moment fut tellement agréable que j'eus du mal à reprendre mon travail. Cécile repartait au bateau et ma seule compagnie fut les quelques passants qui se promenaient sur l'île, étonnés pour la plupart de me voir ainsi malmener la pelouse. Bien souvent, je dus expliquer ma tâche. Plus l'après-midi s'écoulait et plus la fréquentation du site devenait importante, je passais bientôt plus de temps à discuter avec les passants curieux plutôt qu'à planter mes jonquilles.

Lorsqu'enfin, le dernier oignon fut planté, il était déjà tard et le ciel commençait à s'assombrir. J'avais le projet d'aller faire quelques courses avec Cécile et je me hâtais donc à ranger tous les outils et à faire part de l'achèvement de ma mission à David. Je m'attendais à ce qu'il vienne examiner mon travail, mais il me fit confiance et ne jugea pas utile de passer derrière moi.

Nous pûmes donc partir dans la ville acheter quelques vivres dans cette peau malgré tout confortable de petits consommateurs satisfaits de pouvoir dépenser les deniers acquis par leur dur labeur.

David nous avait prêté sa carte de la rivière Humber et notre projet était donc de trouver une photocopieuse parmi les commerces de Ferry-Bridge pour en faire une copie. Par chance, il y avait une petite librairie qui possédait un photocopieur.

Lorsque nous revînmes au ponton, avec ces reproductions et quelques vivres, nous eûmes la surprise de surprendre un jeune homme en train de regarder notre bateau et de noter sur un calepin toute une série d'indications. Ma première réaction fut de penser qu'il pouvait s'agir d'un malfaisant en train d'établir une liste précise de l'accastillage et autres objets dérobables qui se trouvaient sur notre pont. Ce fut donc presque avec arrogance que je demandais à ce personnage ce qu'il était en train de faire. Il me répondait qu'il avait remarqué nos kayaks et qu'il faisait lui-même partie d'un club local de kayak. Ce pouvait être la vérité, mais sans savoir pourquoi, je restais méfiant, laissant à Cécile le soin de poursuivre cette conversation.

Lorsqu'il s'en allait, Cécile m'indiquait que j'avais eu tort, mais je me bornais malgré tout à rester sur mes gardes.

Devant mon incrédulité, Cécile soupira et préféra passer à autre chose sous peine de nous chamailler une nouvelle fois. Elle me demanda de l'accompagner jusqu'à la cabine téléphonique car elle souhaitait téléphoner à ses parents.

. . .

Je fus surpris de voir comment de pas grand-chose, une fille pouvait dire beaucoup à sa mère. Appuyé contre la cabine à l'extérieur, le temps me paraissait immensément long. Cécile parlait assez fort afin que j'entende ce qu'elle disait, mais sa voix traversait mon esprit sans s'y arrêter. Je rêvais debout, à tout sauf à nous, et pour une fois, ça me faisait du bien.

Mais soudain, comme le crash d'un oiseau sur une vitre, Cécile m'extirpa énergiquement de ma torpeur, me reprochant de dormir debout. Elle voulait que je parle à ses parents., notamment pour leur expliquer en détails notre programme pour la suite du voyage.

N'ayant aucune idée de ce qui s'était dit auparavant, je racontais sans doute les mêmes choses que Cécile mais de l'autre côté du fil, on ne semblait pas s'en lasser. J'apprenais alors rapidement que les parents de Cécile n'avaient aucune nouvelle de Manu. Quant à mes parents, ils ne les appelaient plus alors qu'ils savaient depuis déjà un certain temps qu'ils pouvaient obtenir des renseignements par leur biais. Cela faisait déjà plusieurs jours que je me doutais de cette volonté d'indifférence de la part de mes parents. Ils ne cherchaient apparemment plus à me reprocher la forme de mon départ mais souhaitaient plutôt me le faire payer par le regret d'avoir agi de la sorte. Ils pensaient que j'allais bien finir un jour par réintégrer le foyer familial et implorer leur pardon. Sur ce dernier point, ils se trompaient, mais il est vrai en revanche que je ne pouvais pas à cette époque déclarer en toute franchise que je n'avais plus jamais envie de les revoir.

Mon vœu le plus cher était de réussir notre défi et de leur démontrer par cette démarche que je ne pouvais plus supporter le discrédit qu'ils apportaient, en particulier mon père, à chacune de mes initiatives.

Quant aux parents de Cécile, s'ils avaient accepté au départ de supporter le secret que leur avait cédé Cécile, ils étaient aussi persuadés à ce moment-là que nous les appellerions bien vite pour leur annoncer notre retour tant les difficultés rencontrées seraient grandes.

A aucun moment, ils n'avaient prévu que ces mêmes difficultés allaient au contraire renforcer notre bouclier moral, et transformer les coups reçus en une formidable rage de vaincre. A présent, ils avaient compris la mesure de notre détermination, ce qui n'avait pas pour autant tari leur inquiétude, bien au contraire.

Ce qui m'étonnait maintenant, c'était de trouver dans la voix du père de Cécile une certaine admiration devant ce que nous étions en train de réaliser, en dépit de tout ce à quoi il s'attendait. Il était fier de sa fille, de cette persévérance et de ses qualités jusqu'alors insoupçonnées.

Cécile ne m'avait pas dit que du bien à son égard, mais il m'apparaissait là tel un père attentionné à sa fille.

Les coups de fil de Cécile transformaient notre voyage en un feuilleton d'aventure palpitant. A chaque nouvelle information, ils localisaient notre position sur une carte précise qu'ils s'étaient procurés pour l'occasion. Ils pouvaient ainsi mesurer le chemin qui nous séparait d'Immingham et déterminer nos chances de succès, à la manière d'un véritable P.C. Course.

Jusqu'à présent, je n'avais perçu en France à notre égard qu'une certaine inquiétude fondée sur l'inexpérience et l'immaturité que l'on nous accolait. Mais à présent, les réactions étaient différentes, notre voyage commençait enfin à trouver outre-Manche un peu de crédit et même un peu d'admiration.

A la différence des précédentes conversations, je ne cherchais donc plus à convaincre, je me contentais d'écouter les voix rassurées et encourageantes des parents de Cécile. Ils

n'ignoraient pas les obstacles qui nous attendaient mais ils ne doutaient plus à présent de notre aptitude à les franchir.

Lorsque Cécile eut dit un dernier mot à sa mère et raccroché le combiné, son visage fut radieux, elle était heureuse d'avoir conquis l'admiration de ses parents. L'émotion qui venait de s'échanger à des centaines de kilomètres valait bien plus que quelques complaisances directes. Plus que jamais, Cécile était déterminée à montrer à ses parents ce dont elle était capable.

Elle se glissa délicatement sous mon épaule et m'entraîna dans son pas vers le bateau. La nuit était noire et un peu sinistre avec le brouhaha de ce viaduc autoroutier et les panaches de fumée qui s'échappaient des tours de la centrale toute proche comme de grosses silhouettes fantomatiques.

Sur le chemin du retour, nous allions saluer David qui nous souhaita une bonne nuit et nous renseigna sur l'identité du personnage que nous avions surpris devant notre bateau. Il s'agissait bien d'un kayakiste d'un club local, passionné par les bateaux en général, mais David ajouta que ce personnage s'était déjà illustré par des attitudes pour le moins curieuses.

Les indications de David apeurèrent un peu Cécile qui, sur le chemin du retour, resta bien contre moi. A peine rentrée dans l'habitacle, elle me demandait de fermer le roof et de mettre un tour de verrou.

Avec le sentiment d'être en sécurité, Cécile me raconta alors ce que ses parents lui avaient dit. J'en savais déjà le principal, mais je l'écoutais malgré tout volontiers. J'adorais entendre de sa bouche cette voix heureuse et motivée. A propos de l'attention que portaient ses proches et son entourage à notre voyage, elle en rajoutait même un peu, allant jusqu'à me dire que tous ses copains suivaient attentivement le déroulement de notre voyage. Il y avait là plus de fierté que de vérité, mais je ne rétorquais malgré tout aucun de ses propos.

De son club imaginaire de supporters seynois, elle se mit ensuite, toujours avec le même enthousiasme, à faire la synthèse de notre voyage et constata alors à voix haute que notre voyage avait vraiment quelque chose d'extraordinaire, comme si elle

venait de s'en apercevoir. Sa remarque fut tellement inattendue que je ne pus m'empêcher d'éclater de rires. Troublée par ma réaction, elle crut d'abord que je moquais d'elle, mais je m'empressais de la saisir dans mes bras et de lui déclarer que je l'adorais ainsi.

En fait, d'extraordinaire, ce n'était pas tant notre voyage dans sa forme, mais plutôt dans sa symbolique. Notre aventure était forte en partie parce que nous la vivions à un âge où le monde est davantage enseigné sur les bancs de classe plutôt qu'au travers d'expériences du genre de la nôtre. Jamais sur ces bancs de classe, nous n'aurions pu acquérir cette maturité et cette ouverture d'esprit sur la réalité. Loin de tout dogme et de toute conduite dictée, notre pensée ne s'élaborait que par un contact rationnel permanent. Le charme des attitudes intéressées n'avait plus aucun effet sur nous, nous n'acceptions plus que notre seul jugement. La valeur relationnelle de nos rencontres prenait ainsi toute sa signification.

Cécile avait compris cela, elle pensait même que si notre voyage réussissait, il pouvait amener par l'exemple d'autres jeunes à relever à leur tour des défis et à ne plus suivre que leur instinct. Nous savions où se trouvait notre bonheur, peu d'étudiants pouvaient s'enorgueillir de la même faculté.

La discussion allait bon train, les idées foisonnaient, mais comme tous les soirs, la fatigue eut raison de notre volonté de refaire le Monde. Nous remettions à plus tard cette immense tâche pour nous offrir un généreux câlin avant de nous endormir chaudement l'un contre l'autre.

. . .

Jeudi 18 Octobre : Ferry-Bridge : 2ème jour

Cinq jours auparavant, nous nous demandions encore comment nous allions pouvoir tenir avec le peu de vivres comestibles qu'il nous restait. Pourtant, ce matin-là, ce fut la profusion qui caractérisa notre petit déjeuner ; du pain, du beurre, du bacon et même de la confiture.

En me goinfrant allègrement, j'étais dévoré par une question désormais indélébile de mon esprit : Comment ? Comment en effet avions nous pu parvenir jusqu'ici sans jamais savoir de quoi allait être fait le lendemain ? La réponse était sans doute notre optimisme, ce sentiment qui avait décuplé notre envie de réussir et qui nous faisait refuser en bloc toutes les évidences logiques et rationnelles de notre quotidien.

Plus nous approchions d'Immingham, et plus notre projet de solliciter un capitaine étranger pour un service si grand nous paraissait insensé. Pourtant, nous étions certains qu'il serait lui-aussi sensible à notre aventure et qu'il accepterait sans hésiter de nous assister comme nous allions le lui demander. Nous avions en fait la certitude que plus rien ne pouvait désormais nous arrêter et que même les plus gros obstacles à venir n'allaient pas être de taille à nous résister. Néanmoins, lorsqu'il s'agissait d'expliquer ce que nous allions faire si jamais, en dépit de nos espoirs, le capitaine refusait notre proposition, nous étions pour l'heure complètement incapables de répondre.

Ce jour-là cependant, un autre job nous attendait, et nous n'avions pas le temps de réfléchir à tout cela davantage. Nous devions être au "*Gold & Lion Hôtel*" à 9 h. précises, et pour rien au monde, nous nous serions permis d'être en retard.

Nous nous présentions cinq minutes avant l'heure dans l'arrière-cour de l'hôtel, comme convenu. Gordon et Mavis Trask nous reçurent aussitôt et nous expliquèrent sans perdre un instant notre tâche du jour. Comme il nous l'avait dit la veille lors de notre brève rencontre, il s'agissait de peindre une armoire à serviettes. Gordon nous apporta deux tabliers ainsi qu'un pot de peinture blanche. Nous devions peindre uniquement

l'intérieur de cette armoire. Avant de commencer, il fallut en vider tout le contenu. Il y avait des nappes en grande quantité mais aussi des couverts et une multitude d'autres ustensiles de cuisine.

Certains de ces objets manquaient si cruellement à notre bord et défilaient si facilement sous nos yeux que je sentais en Cécile l'irrésistible envie de s'emparer discrètement de quelques-uns de ces objets. Je m'empressais de lui faire renoncer à cette idée qui pouvait non seulement nous griller auprès de Gordon et Mavis, mais aussi auprès de David.

L'armoire vidée de son contenu, et les étagères démontées, nous nous apprêtions à commencer mais Mavis nous invita avant à venir dévorer un généreux breakfast. Nous acceptâmes volontiers même si nous avions déjà déjeuné à bord de notre bateau. Il aurait été bien stupide de refuser un apport supplémentaire d'énergie.

Comme le Coca-Cola à Maghull, le goût du chocolat chaud fut un véritable nectar. Mavis avait deviné nos carences alimentaires et elle en avait donc mis pour quatre. Malgré tout, nous ne laissions pas une seule miette dans nos assiettes. Ce breakfast, bien à l'anglaise, fut réellement délicieux.

Le ventre plein, nous pûmes entamer notre travail. A l'aide d'une brosse métallique et de papier de verre, nous commencions par gratter la vieille peinture, ce qui ne fut pas vraiment facile. Cette première étape franchie, nous installions des bâches en plastique par terre afin de protéger le sol. Enfin, nous pûmes commencer à peindre.

Inexpérimentés, nous fûmes d'abord maladroits, faisant les coulures sur les parois verticales et ne parvenant pas à faire disparaître l'ancienne couleur sous la peinture neuve. Mais peu à peu, nous finissions par nous nous habituer au maniement du pinceau et à procéder avec méthode. Ainsi, après cette première couche, un peu gauche, nous repartions pour une seconde, du haut vers le bas, et avec beaucoup plus de peinture pour les surfaces horizontales.

Le résultat de notre travail commençait presque à nous plaire. Il n'y avait que le défilement sous notre nez de caisses pleines de petits pains, d'œufs et d'autres bonnes choses à destination des cuisines pour nous déconcentrer. Une partie infime de cette nourriture nous aurait suffi pour plusieurs jours. L'eau à la bouche, nous dûmes néanmoins contenir notre faim et poursuivre le travail qui nous avait été confié jusqu'à son terme.

Le "*Gold & Lion Hôtel*" était un grand hôtel-restaurant. Situé à proximité d'une des principales autoroutes du pays, il bénéficiait d'une clientèle d'horizons très différents. A l'intérieur, tout le personnel s'affairait pour recevoir dans les meilleures conditions. Même le gros chien des patrons participait à cette ferveur, passant et repassant sans cesse devant nous. Un peu pataud, nous avions peur que ce gros animal ne trempe sa queue dans la peinture, et aille badigeonner allègrement tous les murs sensibles de l'hôtel, ce qui n'aurait certainement pas plu à ses maîtres. A chaque passage, Cécile s'efforçait donc de contrôler la trajectoire du toutou pour éviter la catastrophe.

. . .

A 13 h., nous comptabilisions quelques tâches sur nos mains mais nous pûmes malgré tout nous estimer heureux, car notre travail touchait à sa fin, et sans prétention, nous avions de quoi être contents de nous. Plus une seule coulure n'était visible et personne n'était plus capable de dire de quelle couleur était auparavant l'intérieur de l'armoire.

Gordon et Mavis, qui vinrent constater notre travail, nous félicitèrent d'ailleurs pour la qualité. Ils nous proposaient à présent d'accepter de déjeuner à l'une de leurs tables. Nous fûmes un peu gênés par cette offre, mais l'idée d'un bon repas nous fit rapidement accepter. Nous nous attendions à un repas rapide dans un coin du restaurant, mais non seulement nous fûmes placés au milieu de la salle mais en plus, nous eûmes droit au même repas que les clients, un poulet rôti avec des petits pois, des frites, de la tomate, du céleri, des concombres,

des radis et des oignons, le tout accompagné d'une sauce succulente. Et avec tout cela, du Coca-Cola à profusion, le vrai bonheur ! Pour le dessert enfin, nous eûmes droit à un excellent gâteau à la crème.

David, curieux de savoir si notre second emploi s'était bien déroulé, vint se joindre à nous. Satisfait que nous ayons déjà fini, il nous apprenait alors qu'il avait réussi à recharger notre batterie et qu'il disposait de quelques vivres pour nous dans sa tour de contrôle. Décidément, que de bonnes nouvelles ! Sans ce personnage hors du commun, grâce à qui nous avions pu acquérir un peu de réconfort matériel, mais surtout un grand réconfort moral, je ne sais pas si nous aurions pu aller bien plus loin que Ferry-Bridge.

Au terme de ce repas, nous nous apprêtions à regagner notre bateau, mais Mavis nous invita alors à le suivre. Elle nous emmena au premier étage de l'hôtel et nous guida à travers les couloirs. Soudain, elle s'arrêta devant une porte, et avec un tour de clef, elle l'ouvrit. C'était une salle de bain.

Notre manque d'hygiène à bord nous avait rendu tellement crasseux que nous avions fini par ne même plus nous rendre compte de notre odeur. Mavis, elle, l'avait remarqué et elle avait deviné qu'un brin de toilette nous ferait le plus grand bien. Le plus drôle néanmoins, c'est qu'elle confia une salle de bain rose à Cécile, et une autre bleue pour moi. C'était très attentionné de sa part.

Pour Cécile, particulièrement coquette, ce passage dans cette salle de bain toute équipée fut la concrétisation d'un rêve déjà ancien. Pour ma part, ce fut une formalité. Dans la baignoire, je passais en fait plus de temps à me relaxer et à savourer ces instants divins plutôt qu'à me laver. Cécile y resta un quart d'heure de plus que moi.

Lorsque nous rejoignîmes ensuite Mavis et Gordon à l'étage inférieur, leurs visages exprimaient une grande satisfaction, ils étaient heureux d'avoir contribué au renforcement de notre bouclier moral.

Discrètement, Gordon nous remit alors un billet de quelques 50 livres en contrepartie de notre travail. C'était là une somme énorme au regard du modeste travail que nous avions effectué. C'était tellement généreux que nous voulûmes refuser. Mais ce dernier prit un air sévère et nous pria de ne pas en dire davantage, sous peine de l'agacer.

Dans ces conditions, nous préférâmes donc changer de sujet. Mavis nous montra alors les photos de leur bateau, le "*Coralanne*" une belle vedette qui mouillait à un appontement un peu plus en aval vers Goole, et que nous allions donc croiser.

Gordon et Mavis profitaient de cette conversation pour enchaîner sur leur propre parcours de vie, riche en anecdotes peu communes. A les entendre, nous comprenions mieux leur grande ouverture d'esprit, ils avaient vécu tant de choses qu'ils avaient depuis longtemps acquis cette faculté d'analyse et d'opinion sur les gens et leurs attitudes.

Nous eûmes une certaine peine à les quitter.

. . .

Dehors, il pleuvait à torrent, le ciel était uniformément gris. Nous dûmes courir pour rejoindre notre bateau. A l'intérieur du carré, vite réchauffé par notre agitation, nous commencions par enlever nos vêtements crasseux pour en mettre d'autres, un peu moins sales. Nous nous affalions ensuite l'un contre l'autre, nous efforçant de ne penser à rien. La force des récentes anecdotes, de nos émotions, l'amplitude de tous nos souvenirs et la démesure de notre optimisme rendaient notre imagination immensément fertile.

Bientôt, la pluie cessa de crépiter notre pont. Nous en profitions pour aller faire quelques courses, plus riches que nous ne l'avions jamais été depuis Ilfracombe. Nous achetions trois grosses miches de pain, du bacon, du beurre, des pâtes pour les sucres lents et des fruits pour varier un peu de nos pommes. Nous prenions un certain plaisir à remplir les casiers de notre bateau jusqu'alors vides.

Notre escale à Ferry-Bridge fut en tout point bénéfique et l'amertume de devoir quitter ce petit havre de générosité et de gentillesse nous gagnait déjà.

Debout sur le ponton, l'assistant de David examinait notre voilier. Surpris par sa présence, nous sortions nos têtes de l'habitacle. Il se présenta ; Arthur Lend. David lui avait raconté toute notre histoire et il avait souhaité rencontrer ces deux jeunes voyageurs ainsi que leur "outil" de voyage. Avec le même plaisir, nous répondions à chacune de ses questions.

A ses pieds, il tenait notre batterie, David lui avait demandé de nous la remettre. Mais de la part de David encore, il avait aussi pour nous de l'huile pour notre moteur ainsi que des œufs en chocolat. Arthur Lend y ajouta discrètement un billet de cinq livres. Cela devenait si coutumier que nous ne savions absolument plus comment réagir.

Ce billet, il venait de nous le donner pour que nous puissions nous offrir un "*Fish & Chip*" pour notre dernière soirée à Ferry-Bridge.

Ce fut ma foi une bonne idée, et aussitôt Arthur Lend nous eut-il quitté que nous allions nous régaler dans le "*Fish & Chip*" local, à quelques centaines de mètres de là.

Le soir venu, tel un bidochon moyen, débraillé, les pieds enfouis sous la couette, je me goinfrais de chips et de Coca tandis que Cécile s'était déjà allongée. Je ne tardais pas à la rejoindre avec un gros câlin qui conclut cette heureuse expérience de Ferry-Bridge.

Les tâches de ces deux journées ne nous avaient pas vraiment fatigué mais elles ne furent pas non plus reposantes au point d'effacer toute la fatigue accumulée depuis notre départ.

Réchauffés par notre contact, nous nous endormions rapidement, l'esprit serein et confiant en l'avenir.

. . .

Vendredi 19 Octobre : Ferry-Bridge > Goole : 27 kms

Avant de partir, Mavis et Gordon avaient souhaité que nous venions les voir une dernière fois. Nous n'avions pas fixé d'heure précise, mais nous savions qu'ils étaient très matinaux et bien qu'il n'était que 7 h., nous allions donc à leur rencontre.

Lorsque nous arrivions à leur hôtel, Mavis nous fit la surprise de nous offrir des sandwichs qu'elle avait déjà eu le temps de préparer. Ne nous laissant même pas le temps de la remercier, elle nous demanda ensuite si nous aimions le café. C'était le cas, et elle nous remit alors un sachet de café ainsi qu'une pile de tasses à café en plastique. Enfin, en guise de souvenir, elle ajouta à ce lot de petits cadeaux deux serviettes de bar sérigraphies au nom d'une marque de bière.

Cette attitude maternelle à notre égard eut le don de nous émouvoir et d'apporter à ce départ une certaine tristesse nostalgique.

. . .

Il fallut que Gordon rappelle à sa femme que nous avions encore beaucoup de chemin à parcourir pour que celle-ci cesse de nous faire ses recommandations de prudence. Sans nous retourner, de peur de céder à l'émotion, nous prîmes le chemin de notre voilier, d'un pas rapide et décidé.

Nous voulions bien sûr aller saluer David, mais celui-ci n'était malheureusement pas là. Son service ne commençait que quelques heures plus tard et c'était Arthur Lend qui occupait le poste de contrôle de l'écluse. Sans doute David avait-il pensé que nous ne partirions pas si tôt, et nous avions nous-mêmes oublier de lui préciser notre programme. Il fut difficile pour nous d'admettre que nous allions quitter Ferry-Bridge sans dire aurevoir à celui grâce auquel cet endroit allait à jamais rester gravé dans nos mémoires.

Mais nous ne pouvions pas non plus attendre si nous voulions atteindre Goole avant le soir comme nous l'avions

projeté. Ce fut donc avec un certain sentiment d'amertume que nous nous préparions avec hâte à lever les amarres et à reprendre le cours de notre long voyage en laissant toutes ces rencontres exceptionnelles dans notre sillage.

. . .

Après quelques ultimes préparatifs, je démarrais le moteur, Cécile larguait les amarres, et notre voilier s'éloignait aussitôt du ponton, aidé pour cela par le courant de la rivière qui s'était fortifié des récentes pluies. Nous remontions la rivière sur quelques mètres, puis nous effectuâmes un virage à 150° sur bâbord pour nous engouffrer dans l'écluse.

Son passage ne fut pas bien long, juste le temps de saluer une dernière fois Gordon qui était venu assister avec son chien à notre départ. Nous ne tardions pas ensuite à disparaître au-delà du premier virage.

De l'écluse de Ferry-Bridge, qui était aussi la jonction de "*Bank Dole*", jusqu'à Goole, il y avait environ une trentaine de kilomètres. Nous comptions les couvrir en 7 ou 8 heures, à condition bien sûr que tout se passe comme prévu et que notre moteur ne rencontre pas d'ennuis mécaniques.

D'après la carte générale des canaux, la première écluse, celle de "*Whitley*", se trouvait à peu près à 8 kilomètres, il ne nous fallut pas moins de deux heures pour y parvenir, dépassant avant l'endroit où était amarrée la vedette de Gordon et Mavis.

Le trafic fluvial était relativement dense et chaque croisement de péniche imposait une grande vigilance afin que les vagues ne nous drossent pas sur les rives métalliques.

Quant au paysage, il ne cessait de s'aplanir au fil de notre progression vers l'Est, au point que seules les cheminées des usines vinrent troubler la quiétude de cette immense plaine. Les lignes droites n'en finissaient pas et le temps s'éternisait, jusqu'à nous faire craindre que le contenu de la nourrice soit insuffisant pour tenir jusqu'à Goole. Il y avait bien un chemin de halage, mais je n'avais aucune envie de renouer avec cette technique

alors que nous étions si près de la fin du canal.

Au cours de la matinée, le ciel s'assombrit et la visibilité devint de plus en plus réduite, obstruée par une bruine épaisse. On ne voyait même plus la fin des lignes droites.

Soudain, alors que je dévorais un des sandwichs de Mavis, j'aperçus des tâches vertes dans un gros arbres sur la rive gauche. Il y avait aucune péniche en vue et je déviais alors mon cap pour frôler cette rive. Il s'agissait bien de pommes grany, mes préférées. J'avais tellement rêvé de trouver un pommier de cette variété que je ne pouvais résister à la tentation d'une cueillette.

Le terrain avait été travaillé à cet endroit et l'arbre avait ses racines sur une pente de terre meuble et argileuse, ce qui rendait difficile et périlleux ce ramassage. Nous récoltions malgré tout une vingtaine de kilos en dix minutes.

Cécile, qui jusqu'alors trouvait le temps un peu long, eut là matière à s'occuper. Elle se mit à préparer quelques kilos de compotes supplémentaires. Bientôt, tous les bocaux vides que nous avions à bord furent remplis, nous avions des réserves de compote pour plusieurs jours.

Un peu plus tard, nous franchissions l'écluse de "*Pollington*" en compagnie d'un navire pousseur qui nous doubla peu après à vive allure. Le canal était si rectiligne que nous eûmes ce navire dans notre cap un bon moment avant qu'il ne disparaisse dans cette grisaille opaque.

Quelques encablures plus loin, la jonction de "*Sheffield*" apparut devant nous. C'était le dernier embranchement avant la fin du canal. A droite, le canal s'en allait vers le Sud et permettait notamment de rejoindre Londres et d'autres grandes villes d'Angleterre. Esther Evans allait sans doute emprunter cette voie quelques jours plus tard pour rejoindre Thorne, son port d'attache. En regardant cette branche se perdre vers le Sud, je me demandais curieusement si un jour, le sort allait nous permettre de la découvrir, et ma pensée était nourrie par une certaine amertume de ne pas pouvoir le faire tout de suite.



Arrivée à la jonction de Shieffield

Notre objectif nous en empêchait, nous revendiquions notre liberté, mais nous étions prisonniers de notre propre idéal. Pour nous, le chemin à suivre, c'était tout droit, vers l'Est.

Après cette jonction, le canal fut bien moins fréquenté, quelques rares péniches, un dragueur de fond à l'œuvre, mais aucun narrow-boat, ni autre navire de plaisance.

. . .

Il n'était que 14 h. lorsque nous eûmes la surprise d'atteindre les premiers faubourgs de Goole.

Nous ne possédions pas à bord de document concernant cette ville et nous n'avions donc aucune idée quant à sa taille et à son style. Nous fûmes particulièrement étonnés d'arriver dans un vaste complexe portuaire. Le canal commença à s'élargir, puis ce fut une succession d'innombrables péniches et barges amarrées à couples les unes des autres.

Plus nous avancions, et plus la taille de ces navires devenait importante. Cet endroit constituait une sorte de

transition progressive entre le milieu fluvial et le milieu maritime.

Poursuivant tout droit à travers ce dédale, nous espérions atteindre sans tarder la fameuse écluse de Goole où nous avions le projet de passer la nuit avant d'attaquer la rivière Humber dès le lendemain matin. Mais, au fur et à mesure de notre approche, il n'y eut bientôt plus que des navires maritimes, des cargos, vraquiers et autres mastodontes dont les tailles ne cessaient de croître. Notre petit voilier faisait réellement figure d'intru dans ce monde de géants.

Lorsque nous parvenions enfin à l'écluse d'"*Aldam*", la dernière du canal, il n'y avait aucun ponton, ni autre quai de taille humaine, pour que nous puissions nous amarrer et aller à la rencontre de l'éclusier. Il fallait malgré tout connaître les modalités de franchissement de l'écluse, et nous devions donc coûte que coûte nous arrêter là. Finalement, nous réussissions à nous loger sous la pente arrière d'un gros transbordeur de véhicules neufs, des "*Renault*". A côté de cette masse, nous étions la souris pour l'éléphant, à cette différence près que nous n'étions pas près de lui faire peur.

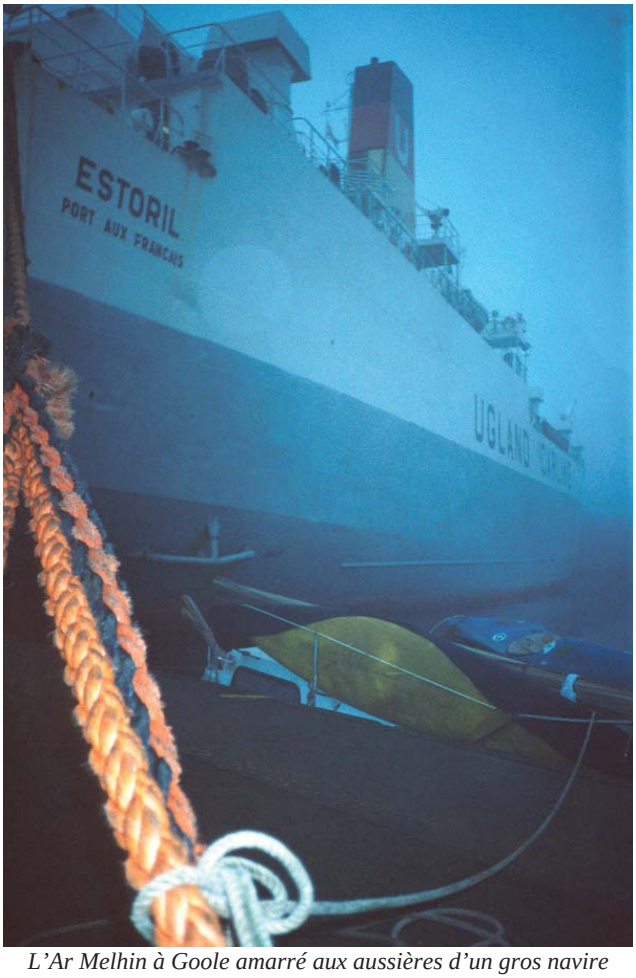
. . .

Cette immense carcasse était solidement amarrée au quai par des aussières de plus de 10 centimètres de diamètre tendues à bloc autour d'une grosse bitte d'amarrage. Nous n'eûmes qu'à enrouler nous petit bout d'à peine un centimètre autour de cette aussière pour immobiliser notre navire.

D'un pas rapide, nous allions découvrir cette écluse. Celle-ci ressemblait à toutes celles que nous avions jusqu'alors franchies, mis à part son dénivelé surprenant. Au-delà, il y avait la fameuse rivière Humber, la rivière de tous les dangers d'après ceux qui nous l'avaient décrit. Le courant était en effet très violent et charriait une eau sombre et marron.

Le lit de la rivière mesurait au moins 200 mètres de large et les rives vaseuses étaient complètement inaccessibles. La mer

étant basse, l'écluse ne fonctionnait pas. La chambre avait un volume immense, similaire à celui de l'écluse des docks de Liverpool. Il nous fallut deux bonnes minutes pour en faire le tour et rejoindre la tour de contrôle.



L'Ar Melhin à Goole amarré aux aussières d'un gros navire

Mais nous ne rencontrâmes là que deux ouvriers sympas qui nous indiquèrent que l'écluse ne fonctionnait que pendant un court créneau qui débutait juste avant la marée haute pour s'achever juste après. L'un d'eux fouilla dans ses papiers et en

retira un annuaire des marées. La pleine mer avait lieu à Goole à 7 h. le lendemain matin, ce qui signifiait que nous pouvions prendre le chemin d'Immingham dès l'aube le lendemain matin.

A cette perspective, nous eûmes le sentiment de nous être cette fois vraiment rapprochés de notre objectif. Avant de nous laisser, ces ouvriers sympathiques nous invitèrent à quitter les lieux et à passer la nuit un peu plus en amont dans le canal pour éviter les foudres du gardien du port qui était d'après leurs dires un véritable tyran.

. . .

Mais comme par enchantement, le loup dont on était justement en train de parler arriva, soucieux d'enquiquiner quelqu'un à tout prix afin de satisfaire ses pulsions viriles de petit chef. Il n'eut même pas besoin d'ouvrir la bouche pour que nous devinions la personnalité stupide et accablante qui se cachait derrière ce gros tas de graisse ambulant.

Il y avait bien longtemps que nous n'avions pas croisé sur notre route d'énergumène de ce genre, tellement dévoré par la haine et l'aigreur. Son seul souci semblait de nous montrer son autorité, et pour y parvenir, les limites de son intelligence, ou de ce qui en restait, ne lui permettait pas d'admettre qu'il y avait d'autres moyens que la prolifération en un temps record d'insultes plus idiotes les unes que les autres pour nous expliquer ce qu'il avait à nous dire. Sa démarche fut d'abord difficile à déchiffrer, mais nous finissions pas comprendre que ce personnage nous ordonnait en fait de déguerpir sur le champ avant que la bête de cirque qu'il était ne devienne un monstre encore plus vulgaire et répugnant.

Dans un premier temps, nous ne jugions même pas utile de répondre, nous profitâmes d'un court instant de silence pour informer notre interlocuteur que nous allions rejoindre l'autre rive du port et nous éloigner un peu ainsi de l'écluse. Mais notre bonhomme se mit alors à bougonner de fureur. Comment pouvions nous oser défier son autorité, lui qui occupait ce poste

depuis de nombreuses années, au bas de l'échelle et sans la moindre promotion. Ce qu'il voulait, c'était nous voir quitter la zone du port, et rien d'autre.

Cette fois, cet énergumène bipède commença à m'échauffer sérieusement les oreilles. Visiblement inachevé de corps et surtout d'esprit, ce trouffion était loin de s'imaginer que cela faisait déjà deux mois que nous progressions en totale autonomie, sans recevoir le moindre ordre de qui que ce soit. Ce n'était pas ce bidochon en mal de pouvoir qui allait donc nous contraindre à ses directives dictatoriales. Je levais le ton à mon tour, le priant instamment de nous parler autrement et de ne pas nous prendre pour des crachoirs.

Je lui expliquais ensuite que nous allions malgré tout, qu'il le veuille ou non, nous amarrer au quai d'en face pour aller faire quelques courses en ville.

J'ajoutais aussi avant qu'il ne puisse déblatérer d'autres inepties qu'aucun alinéa dans notre guide ne mentionnait cette interdiction de stationner dans le port et je l'accusais alors fortement de vouloir imposer dans ce port ses propres lois.

Enfin, pour conclure, je l'invitais donc à ne pas nous taquiner une minute de plus sous peine que je m'estime en légitime défense devant un criard écervelé et je fasse par conséquent usage de mes droits de légitime défense.

Mon message fut tellement clair que notre pitre n'y trouva rien à redire et préféra s'abstenir de me répondre. Ronchonnant, il nous demanda simplement et sur un ton beaucoup plus calme de quitter la zone du port avant 17 h.

L'envie de lui administrer une correction en jetant sa masse difforme dans le canal me démangeait mais Cécile m'arrêta sagement dans mon élan et m'indiqua très justement que nous avions mieux à faire que de consacrer une seule seconde de plus à cet imbécile.

. . .

Et puis, il n'était que 15 h., cela nous laissait largement le temps d'aller faire quelques courses en ville.

En fait, la raison qui nous motivait à faire cette courte escapade à travers les rues de Goole résultait d'une idée très originale de Cécile. Lorsque nous prîmes le départ de ce voyage, les parents de Cécile n'avaient en fait qu'un espoir, celui de nous voir rebrousser chemin. Mais au fil de notre progression et du temps qui passait, force pour eux fut d'admettre que nous étions déterminés et que les obstacles de notre périple ne nous arrêteraient pas si facilement.

Ainsi, peu à peu, il avait fini par croire en nos chances de réussite. Ce revirement de pensée à notre égard était exceptionnel et il nous appartenait, simplement pour avoir conscience d'être soutenus dans nos foyers, de conforter cette considération radicalement différente de celle du départ. Pour y parvenir, il fallait quelque chose de fort et d'original, mais jusqu'alors, dans ce domaine, notre imagination ne fut pas vraiment fertile, nous n'avions guère de moyens à bord pour effectuer des miracles. Et puis, tout à coup, comme un eurêka, Cécile eut l'idée géniale de faire partager physiquement notre voyage à ses parents en leur envoyant par la poste un pot de sa compote comme un témoignage concret de notre bonne santé morale et physique.

Le seul but de notre balade en ville était donc de rejoindre la Poste locale et de connaître le prix d'un tel envoi. Enfoui dans un colis confectionné avec les moyens du bord, la compote “fait bateau” était prête pour un long voyage postal de près de 1500 kilomètres. Cécile n'avait pas même omis d'apposer sur le pot une étiquette également de sa confection où l'on pouvait lire la composition de sa recette.

Mais alors que le coût de production avait été nul, sinon le prix de quelques efforts pour ramasser les pommes, récupérer du gaz, et les faire cuire, le montant de l'envoi s'éleva tout de même à 7,3 livres. Devant les visages figés des guichetières, nous n'essayâmes même pas de discuter, nous étions persuadés de leur insensibilité. Mais après tout, que représentait un peu

plus de 7 livres au regard des effets que pouvait produire une telle démarche. A présent, nous attendions fébrilement le prochain coup de fil pour connaître la réaction des parents de Cécile.

Euphoriques, nous regagnions le port, achetant sur le chemin quelques litres d'essence ainsi qu'un paquet de bonbons que nous estimions bien mériter.

. . .

De retour au bateau, il n'était pas encore 17 h., nous profitâmes du peu de temps qu'il nous restait pour nous rendre au bureau du responsable du port qui se trouvait à proximité de l'écluse. Je me demandais alors quelque titre pouvait avoir le fanfaron criard à qui nous avions eu affaire car le responsable du port fut pour sa part tout à fait sympathique. Ce fut bien volontiers qu'il nous communiqua les modes de fonctionnement de l'écluse. Il ne fit que confirmer ce que nous avaient dit les deux ouvriers en nous informant que l'écluse serait ouverte à partir de 7 h. le lendemain matin. Il nous indiqua ensuite très poliment qu'il existait un peu plus en amont une sorte de port de plaisance où nous pouvions passer la nuit tranquillement sans crainte d'être dérangés par les activités du port.

Sur ces conseils amicaux, nous prîmes le chemin de ce port de plaisance. Dans l'hypothèse du départ qui se confirmait, un détail arrivait quand même à nous perturber. Nous ne possédions en effet aucun document précis de la rivière Humber exceptées les photocopies d'une carte marine. Etant donnés les dangers de la rivière et la rareté des possibilités d'arrêt qui la jalonnaient, nous faisions preuve là d'un certain culot.

Ce ne fut qu'après avoir parcouru un bon kilomètre que nous aperçûmes sur notre gauche une forêt de mâts. Tous ces voiliers étaient amarrés dans un vaste bassin relié au canal par une mince ouverture. L'équipement paraissait trop sophistiqué pour ne pas être payant. Et il l'était, nous ne tardions pas à nous en rendre compte grâce aux nombreuses pancartes qui

jalonnaient les pontons. Nous n'avions pas vraiment envie de payer, et après avoir effectué un tour de reconnaissance à l'intérieur, nous ressortions de ce bassin à la recherche d'un endroit tranquille à proximité.

Finalement, à seulement une centaine de mètres plus en amont, il y avait un quai largement équipé pour l'amarrage de navires de la taille du nôtre et parfaitement entretenu. Une vedette y avait d'ailleurs déjà trouvé place. Notre balade dans le port de Goole devenait un tantinet pénible, et nous décidâmes de nous arrêter là quelle que soit la législation du lieu. La première amarre posée, puis la seconde, nous nous attendions à ce qu'un autre hurluberlu fasse irruption pour nous dire que nous n'avions rien à faire là, mais personne ne vint à notre rencontre.

De notre quai, nous avions accès aux structures du port de plaisance. A quelques mètres de notre bateau, il y avait une cabane de sanitaires qui portait le logo "*British Waterways*". Nous étions alors persuadés que l'une de nos clefs nous permettrait d'ouvrir la porte et de nous offrir une toilette. Mais aucune ne correspondait à cette serrure. Pour Cécile, c'était trop bête d'être ainsi bloqués par une porte. Ayant plus d'un tour dans son sac, elle fit le tour de la cabane et découvrit qu'une des petites fenêtres en haut du mur de derrière était entrouverte.

Elle décida de passer par cette ouverture. Cela aurait pu être un jeu d'enfant si ce passage avait été plus grand. Au terme d'efforts et de contorsions de gymnastique, nous parvenions quand même à atteindre le petit lavabo ainsi que les toilettes. La nuit tombante, nous dûmes nous hâter pour ne pas être surpris par les gérants du lieu, ni par les passants.

De retour au bateau, nous nous préparions du riz mélangé à du bacon, le tout imprégné de quelques gros morceaux de beurre. Ce soir-là, l'ambiance était à la fête, sans doute l'envie de célébrer la fin de notre voyage à travers les canaux et plus encore ce sentiment d'être enfin proches de notre but.

Le contenu alléchant de nos assiettes, qui n'avaient bien souvent porté que des patates et des conserves périmées, y fut

aussi sans doute pour beaucoup, toute comme cette ambiance chaleureuse et tamisée que la récente lumière à bord conférait à notre petit habitacle.

Le Coca nous facilita la digestion mais sa caféine ne nous aida nullement à lutter contre la fatigue. Je voulus rédiger mon livre de bord, mais après quelques lignes seulement, je m'effondrais, le crayon à la main.

. . .

Sam. 20 Octobre : Goole : Immobilisation cause météo

Si le début de la nuit fut paisible, la suite devint rapidement perturbée. L'endroit, pourtant retiré du centre du port, connut en effet une activité nocturne intense. Il y eut d'abord une grosse vedette de Southampton qui voulut s'amarrer au quai juste derrière nous et qui manqua de peu de nous éperonner. Sans une sortie in-extrémis en caleçon sur le pont, ces marins peu avertis ne nous auraient même pas remarqué, ne se doutant probablement pas que l'on puisse dormir dans un bateau aussi petit que le nôtre. Plus tard, il y eut l'arrivée bruyante de l'"*Opua*", un superbe voilier en acier de 16 mètres, flambant neuf, et dont les propriétaires fêtaient dignement la mise à l'eau. Il aurait été bien mal venu de notre part de ne pas tolérer les désagréments occasionnés par la célébration d'un tel événement. Enfin, tout au long de la nuit, nous eûmes droit au défilé incessant de péniches qui transitaient des marchandises entre Goole et d'autres agglomérations plus retirées dans les terres.

Compte tenu de tous ces troubles nocturnes, notre état moral s'apparentait ce matin-là à celui du ciel : Brumeux ! Notre seule consolation était de nous rappeler que nous étions peut-être à l'aube de notre victoire.

. . .

L'écluse ouvrait à partir de 7 h. Nous étions sur le pont une demi-heure plus tôt, prêts à prendre la direction d'Immingham. Après quelques vaines tentatives, le moteur se mit à s'emballer et démarra. Cécile largua aussitôt les amarres, j'enclenchais la marche avant, nous partions enfin vers Immingham, il était 7 h 30.

En avançant vers l'écluse, nous découvrîmes un climat vraiment maussade. Le vent ne soufflait pas fort mais le brouillard était tellement dense que nous ne pouvions pas voir à plus de 50 mètres autour de nous. Les bâtiments industriels ainsi que les navires surgissaient brutalement comme d'imposantes masses grisâtres. A certains endroits, lorsque le canal s'élargissait et que l'on ne voyait plus aucune des deux rives, nous dûmes utiliser notre compas pour nous repérer. Il ne nous restait plus qu'à espérer que cette purée de pois ne soit qu'une brume matinale et qu'elle se dissipe au plus vite.

. . .

Toutefois, lorsque nous arrivions un quart d'heure plus tard, non sans quelques frayeurs, à l'écluse d'"*Aldam*", nous constations que les portes étaient closes et nous barraient la route de la rivière Humber. Pressés d'en démordre avec cet adversaire naturel, nous nous dépêchions d'aller à la rencontre du responsable de l'écluse que nous avions vu la veille.

Dans un premier temps, celui-ci accepta de nous laisser passer et nous demanda de signer quelques papiers pour régler les formalités d'usage nécessaires pour informer les autorités gestionnaires du canal de notre départ. L'ambiance était plutôt bon enfant, on nous félicita même pour notre anglais qui devenait semblait-il presque correct.

Mais lorsque nous revînmes au bateau, le responsable de l'écluse nous rejoignit l'air un peu embarrassé. Il commença alors à nous poser quelques questions : "*Possédions-nous une radio à bord ? Notre moteur aux allures fatiguées était-il fiable ? Nos signaux de détresse étaient-ils complets et révisés ?*"

Le nez au-dessus de notre voilier, notre interlocuteur était trop près pour que nous puissions lui cacher la vérité. Nous ne possédions à bord aucun dispositif sérieux de sécurité et encore moins les équipements pour nous signaler à travers un brouillard aussi épais.

Dans ces conditions, le responsable de l'écluse nous avoua franchement qu'il préférait ne pas nous laisser partir ce jour. Les prévisions météorologiques n'annonçaient pas la dissipation de ce brouillard avant la nuit.

Nous pouvions bien sûr décliner ses conseils et ordonner notre passage, mais notre interlocuteur se sentait un peu responsable de nous et avait bien compris que nous n'avions pas encore estimé à sa juste mesure le danger que représentait la rivière Humber. Il ne souhaitait pas que notre aventure, qu'il affectionnait, ne se solde par une dramatique collision avec un navire de commerce, faute de moyens de signalisation insuffisants à bord.

Nous fûmes évidemment déçus de ne pas pouvoir partir ce jour-là, mais les propos tenus par le responsable de l'écluse nous avaient un peu mieux renseigné quant aux risques que nous encourions en nous engageant sans précaution dans la rivière Humber, et avec en plus de telles conditions météo.

Ainsi, ce fut sans broncher que nous rebroussions chemin pour retrouver le quai où nous avions passé la nuit.

Nous n’avions pas de quoi nous ennuyer. Tout d'abord, je devais réparer le satané lanceur du moteur qui venait de céder. Le problème n'était pas très grave, mais le système avait été conçu de telle sorte qu'il était impossible de récupérer la partie du bout encore intacte et d'y faire un nœud. J'allais demander conseil au shipchandler du port, mais celui-ci, bien que très sympathique, ne me fut d'aucun conseil véritablement utile. A court d'idée, je remis alors ce travail à plus tard, préférant me consacrer à la rédaction de mon livre de bord.

. . .

Toutefois, Cécile ne m'en laissa pas le temps. Elle s'approcha de moi et un courant d'air d'une grande sensibilité nous effleura alors les sens, comme une sorte de flux qui nous transperça l'un comme l'autre et qui réveilla nos pulsions les plus intenses. Nous étions subitement dévorés par l'envie de nous retrouver charnellement. Personne n'était là pour nous gêner, le roof était refermé, tout nous était permis. La force de notre rapport fut aussi puissante qu'instantanée. Nos corps se frottaient puissamment, poussant nos plaisirs à l'extrême. C'était sauvage et merveilleux, sans limite ni réserve. Chacun de nos gestes était profondément imprégné de nos émotions. Il n'y eut aucun coup bas, aucune tentative de plaire ou de dominer, simplement une inépuisable volonté de tout donner.

. . .

Nous étions encore transis de sueur l'un contre l'autre quand soudain, quelqu'un vint frapper sur notre pont.

Il s'agissait du capitaine de l'"*Opua*", ce grand voilier néo-zélandais qui s'était amarré juste derrière nous au cours de la nuit. En qualité de voisin de quai, il nous invitait à venir prendre un verre à son bord.

Ce voilier flambant neuf était tellement haut de ses francs-bords qu'il fallait presque faire de la varappe pour monter à bord. Notre hôte paraissait aguerri à cette tâche.

De construction amateur, ce navire avait l'allure d'un baroudeur des océans. Après une rapide visite du pont, nous fûmes conviés à pénétrer dans les entrailles de la bête. Le carré avait la forme d'un vaste bar qui n'avait rien à envier aux meilleurs pubs. Il y avait plus de deux mètres de hauteur sous barrot et tout semblait avoir été aménagé pour de solides gaillards aux mensurations impressionnantes.

Pourtant, à l'intérieur de cette antre flottante, destinée à rejoindre la Nouvelle-Zélande, le patron, ce n'était plus le capitaine qui nous y avait invité, mais Madame, sa femme, une petite boule de dynamisme fermement décidée à faire valoir son

opinion sur les décisions à prendre. Elle fut pour nous un remarquable guide, nous faisant visiter l'habitacle de ce navire dans ses moindres détails et insistant sur les aspects fonctionnels des aménagements. Nous traversions plusieurs cabines, une salle de bain au luxe étonnant, mais le plus beau était à l'arrière ; une couchette royale, couvrant toute la largeur du bateau. Une épaisse couette remplie de plumes recouvrait un immense matelas entouré de boiseries généreusement vernies. Cécile me jeta alors un regard malicieux, il nous fallut lutter pour résister à l'envie de nous y plonger.

Un jour peut-être, nous disions nous alors, le sort allait nous offrir un aussi bel outil pour découvrir le Monde et arpenter ses chemins au gré de la bonne grâce d'Eole. C'était en tout cas l'un de nos rêves inavoués les plus chers. Cet étalage de puissance et de confort nous faisait perdre la raison.

Le "*Râmaje*", ce voilier jamais inachevé, victime du manque de courage de mon père, allait peut-être un jour nous apporter la concrétisation de cet espoir. Je me plaisais à y croire.

L'ambiance à bord était à la fête. Les épaisses nuées de tabac ou d'autre chose se mélangeaient aux vapeurs d'alcool. Nous étions conviés à prendre un drink. Depuis Ilfracombe, les occasions n'avaient pas manquer pour nous permettre de nous accoutumer à la bière, mais cette fois malgré tout, nous étions de bien petits joueurs à côté de ces roublards, futurs marins.

Très vite échaudés par l'alcool, nous libérions sans réserve nos esprits. Avec un ton légèrement plus chaleureux qu'à la coutume, nous racontions une nouvelle fois toutes les péripéties qui nous avaient amené jusque-là ainsi que nos intentions, parmi lesquelles celle de rejoindre Immingham.

. . .

"*Curieux hasard !*", s'exclamait alors le capitaine. Leur première destination, avant de prendre le Large, était Grimsby, à quelques encablures seulement après Immingham.

Plus qu'un hasard, cela sonna dans nos têtes comme une aubaine. Toutefois, nous n'eûmes même à jouer d'habileté pour amener nos hôtes à nous proposer leur aide, puisqu'ils le firent d'eux-mêmes aussitôt. Ils pouvaient en effet nous remorquer jusqu'à ce que nous nous trouvions en face de l'entrée du port d'Immingham, et nous relâcher alors.

A la vitesse de leur navire, nous avions bien plus de chances d'atteindre Immingham avant la renverse, et le capitaine de l'"*Opua*", sans oser nous le dire, n'avait pas vraiment confiance en notre moteur, dont il avait vu le triste état. Cette solution inattendue élimina d'un seul coup toutes nos craintes.

Nous n'avions pas fixé d'heure précise pour nous retrouver le lendemain matin. Nous savions simplement que nous devions être prêts à quitter le port à l'étale de Pleine Mer.

. . .

Dim. 21 Octobre : Goole > Kington Upon Hull : 42 Kms

La météo de la veille avait annoncé la dissipation du brouillard et ne s'était pas trompée. En revanche, le ciel était encore gris et le vent sifflait dans le haubanage des voiliers voisins. Les conditions avaient nettement forci au cours de la nuit et le bateau était secoué par un petit clapot.

La marée était haute ce jour-là vers 8h. et l'écluse était donc ouverte dans un court créneau d'une heure à peine. A la montre de Cécile, il était 6 h 45, nous ne disposions donc plus que d'une demi-heure à peu près pour nous tenir prêts devant l'écluse. Etant donné la distance à parcourir, il valait mieux ne pas perdre la moindre minute de courant favorable si nous voulions atteindre Immingham avant la renverse.

Dehors, l'équipage de l'"*Opua*" était déjà en train de s'affairer sur le quai. Nous avions convenu avec le Capitaine de ne commencer la manœuvre de remorquage qu'après l'écluse, de manière à éviter toute complication lors de la sortie du port.

Une quinzaine de minutes après l'"*Opua*", nous partions donc à notre tour vers l'écluse, abandonnant sans amertume cet univers sombre. Il y avait déjà quelques bateaux en attente, mais il fallut patienter un bon moment avant que les lourdes portes ne s'ouvrent.

Nous en profitions pour mettre au point avec le capitaine de l'"*Opua*" la technique de remorquage à laquelle nous allions recourir. Un filin d'une dizaine de mètres lui paraissait une bonne solution, à condition bien sûr que nous nous employons à rester scrupuleusement dans son sillage sans le moindre écart.

. . .

A 8 h 30, nous pénétrâmes dans la gigantesque chambre de l'écluse. Quelques-uns des bateaux qui attendaient comme nous avaient déjà rebroussé chemin, découragés par les mauvais présages du ciel. Lorsque les portes se refermèrent, il n'y avait plus que 4 bateaux dans la chambre, une grosse vedette, un narrow-boat, l'"*Opua*" et notre voilier. L'ambiance était tendue et l'appréhension commençait à monter à nous. Que pouvait-il y avoir de si terrible au-delà de ces portes ?

Avant d'ouvrir les vannes, le responsable de l'écluse vint à notre rencontre pour nous mettre en garde quant aux prévisions météorologiques guère clémentes pour la journée. On annonçait en effet un vent très fort, avec même l'arrivée probable d'une tempête par l'Est, autrement dit face à nous.

Seuls, de telles informations nous auraient peut-être encourager à rester encore un jour à Goole, mais le Capitaine de l'"*Opua*" était déterminé et refusa catégoriquement de passer une journée de plus dans ce port.

En laissant partir l'"*Opua*" sans nous, la certitude de rejoindre Immingham en une seule journée s'envolait. L'impatience de rejoindre Immingham eut donc raison de nos craintes, nous décidâmes de prendre le risque de partir malgré les mauvaises prévisions météo.

Nous remercions le responsable du port de se soucier de notre sécurité, mais nous déclinions sa proposition de séjourner à Goole jusqu'au retour d'un temps meilleur.

"*A vos risques et périls !*" nous lançait-il alors, avant de repartir vers sa tour de contrôle. Quelques instants plus tard, des tourbillons apparurent, et le niveau de l'écluse se mit aussitôt à descendre. Il y avait très peu de dénivelé, et dès que le calme fut de retour dans la chambre, les deux portes inférieures s'ouvrirent lentement dans un lourd bruit de grincements.

A peine eut-il un entre jour entre les portes qu'un puissant courant d'air s'y engouffra, nous giflant d'une claque fraîche et humide comme pour mieux nous mettre en garde.

. . .

Lorsque les portes s'immobilisèrent, l'équipage de l'"*Opua*" larguait les amarres et s'élança vers les flots de la rivière. Aussitôt, nous prîmes leur sillage, forçant notre moteur à pleine allure. Cécile se tenait sur le pont à l'avant, prête à attraper le filin de remorquage que le capitaine de l'"*Opua*" devait nous lancer. Tellement concentrée à sa tâche, elle y parvint sans difficulté et nous fumes donc rapidement accrochés derrière l'"*Opua*".

Notre première surprise fut de constater que le courant était encore contraire à notre route et que la renverse n'avait donc pas encore eu lieu. Le capitaine de l'"*Opua*" nous cria alors que nous n'en avions plus pour bien longtemps avant que le courant nous soit favorable.

Puis il accéléra son allure, nous traînant avec lui à une vitesse que la coque de notre voilier n'avait sans doute jamais atteint, probablement 10 nœuds, peut-être même plus.

Derrière, la vedette et le narrow-boat qui avaient franchi l'écluse en même temps que nous, étaient partis de l'autre côté, vers l'amont de la rivière. Jusqu'alors, avec ce narrow-boat, il y avait au moins un bateau qui prenait plus de risques que nous, mais à présent, nous étions bien les seuls inconscients à nous élancer sur la rivière Humber avec cette tempête naissante.

. . .

Toutefois, le début de la matinée ne fut pas si terrible, il y avait bien quelques vagues, mais pas de quoi nous effrayer. L'atmosphère était étonnement tranquille. Le vent continuait de souffler en bourrasques, mais il n'y avait rien d'alarmant.

Quant au paysage, celui-ci était extraordinairement vide. Absolument aucun relief, pas la moindre petite bosse, l'immensité à perte de vue et parfois quelques rares bâtisses égarées entre la rivière et les chemins isolés.



Le début de la descente de la rivière Ouse remorqués par le voilier Opua

La rivière, qui mesurait déjà près de 200 mètres à Goole, ne cessait de s'élargir au fil de notre progression. A présent, la renverse avait eu lieu et nous filions vers Immingham. Les rives défilaient à toute vitesse. Notre loch indiquait 8 nœuds, ce qui, cumulé aux 6 nœuds de courant la rivière, donnait une vitesse réelle de 14 nœuds, soit une allure phénoménale pour notre voilier. A ce train-là, nous n'allions certainement pas tarder à apercevoir au détour d'un de ces méandres géants le fameux pont "*Humber Bridge*", le plus grand ouvrage du Monde à travée suspendue unique, avec un peu plus de 1,600 kilomètre entre les deux piles. Avec tout l'éloge qu'accordaient les anglais à ce pont, nous étions impatients de le découvrir, et compte tenu de sa taille, nous étions persuadés que nous allions l'apercevoir de très loin. A un moment, nous crûmes le distinguer, mais il ne s'agissait que d'une ligne à haute tension qui traversait la rivière.

Jusqu'au phare d'"*Apex*", une heure environ après Goole, la descente suivait son cours sans aucun problème. Mais à cet endroit, la rivière "*Ouse*", que nous étions en train de descendre, rencontrait la rivière "*Trent*", en provenance du Sud. Le confluent de ces deux rivières donnait naissance à la rivière Humber qui ne commençait véritablement qu'à partir de cet endroit. L'éloignement des rives devint beaucoup plus important et d'innombrables bancs de sables firent leur apparition.

La rivière commença alors à honorer sa réputation. A peine eûmes nous dépassé le phare d'"*Apex*", sur la rive droite, qu'une petite houle commença à nous encercler. Ce furent nos premières vagues depuis la baie de Liverpool et la Mer d'Irlande.

Plus nous avancions, et plus la houle se formait. Elle grandissait et se creusait de manière désordonnée. Après trois semaines passées sur les canaux, il y avait un certain laisser-aller sur le pont et le roulis du bateau, de plus en plus prononcé, déséquilibrait tous les objets qui n'étaient pas attachés. Les pommes traversaient le cockpit d'un bord à l'autre, la vaisselle cognait bruyamment dans son bac et le mât, lui-même, jamais confronté à la houle dans cette position, se mit à orchestrer de dangereux mouvements. Il fallut alors tout ranger en quatrième

vitesse, attacher dans l'habitacle tout ce qui pouvait tomber et surtout renforcer les fixations du mât.

Mais nous fûmes bien vite dépassés par la situation qui ne cessait d'empirer. Le vent soufflait maintenant si fort dans nos oreilles qu'il fallait crier pour nous entendre. A leur tour, les kayaks se mirent à bouger, menaçant de s'échapper de leurs emplacements. Nous saisissions tous les morceaux de drisses dont nous disposions sous les mains pour les attacher le mieux possible et refermer les hiloires afin que rien ne s'en échappe.

Quelques signes du capitaine de l'"*Opua*" nous firent comprendre que lui-aussi, malgré la taille de son navire, était étonné par la dégradation étonnante de la situation.

. . .

Alors que le filin de remorquage avait toujours été tendu depuis Goole, notre voilier se mettait parfois à surfer, et le filin commençait à se détendre pour se retendre brutalement sans que nous ne puissions rien y faire. Les à-coups encaissés par notre chaumard furent d'abord insignifiants, mais ils devinrent rapidement violents, faisant littéralement décoller notre voilier à chaque tension du filin.

Bien que lourd et puissant, l'"*Opua*" se trouvait ralenti à chacune de ces secousses. Conscient du danger, le capitaine nous fit signe de raccourcir la longueur du filin, ce qui selon lui, était la seule façon de diminuer ces à-coups. Mais lorsque nous voulûmes tirer sur le filin, le moment de relâchement était trop court pour que nous puissions le raccourcir. Il aurait fallu interrompre momentanément notre progression, mais avec cette houle, le capitaine ne souhaitait pas vraiment stopper sa marche. Nos deux bateaux risquaient en effet de rentrer en collision, ce qui aurait été fatal au nôtre.

Tandis que Cécile avait pris la barre et suivait scrupuleusement le sillage de l'"*Opua*", le capitaine essaya alors de me lancer un autre filin, d'un diamètre supérieur, environ 15 millimètres. Pour réussir à l'attraper, il fallait que je me mette

debout sur le pont. Malgré plusieurs essais, je n'y parvenais pas. A peine m'étais-je redressé que les mouvements brutaux du bateau me plaquaient à plat ventre. A deux reprises, je manquais même de peu de passer par-dessus le bord. Ce ne fut qu'au terme d'une bonne dizaine de tentatives que je finissais par saisir au vol ce second filin.

La difficulté à présent était de tendre ce nouveau filin autant que le précédent afin de répartir les forces sur les deux filins et diminuer ainsi les risques de rupture. Solidement cramponné à l'avant du pont, le chaumard entre les genoux, j'y parvenais non sans mal.

Après chaque tension, notre voilier rattrapait l'"*Opua*" dans sa course et les filins se détendaient jusqu'à traîner dans l'eau avant de se retendre à nouveau avec violence. Je regardais le chaumard avec angoisse. A ce rythme infernal, je n'avais aucune idée de ses capacités de résistance.

Fort heureusement, le capitaine de l'"*Opua*" avait bien étudié la carte avant de quitter Goole, et au moins, dans notre malheur naissant, nous n'eûmes pas de problème avec les bancs de sable, nous poursuivions tant bien que mal notre progression vers la Mer du Nord. Nous croisions bientôt les premières bouées latérales bâbord du chenal de "*Whitton*", il s'agissait en fait de petits bateaux ancrés au fond par de solides mouillages.

Immingham était encore loin, et dans cette tourmente angoissante, mêlée à ces chocs brutaux qui n'en finissaient pas, le temps commençait à s'éterniser.

Soudain, le pont "*Humber-Bridge*" surgit de la grisaille devant nous. Nous en étions encore à plusieurs kilomètres mais il nous paraissait déjà gigantesque. Ceux qui nous en avaient parlé n'avaient pas exagéré leur description. Ce gigantesque ouvrage constituait aussi un formidable effet venturi qui décuplait la force du vent et perturbait les flots de la rivière.

Plus nous nous en rapprochions, et plus notre progression devenait périlleuse. Les chocs étaient maintenant si brutaux que notre voilier se mettait à surfer jusqu'à rattraper l'"*Opua*" dans sa course. Il fallait anticiper chaque mouvement à

la barre afin de soulager les chocs et de ne pas percuter contre le tableau arrière de l'"*Opua*". A chaque vague, nous retenions notre souffle, espérant que la collision ne se produise pas.

Nous n'avions pas prévu cette situation en quittant Goole et nous n'avions donc pas revêtu des vêtements imperméables. Résultat, nous étions complètement gelés, trempés jusqu'aux os par les déferlantes et les embruns chargés de sel. Cécile avait les mains et les lèvres violettes. Je la recouvrais d'un blouson en essayant de lui frotter le dos pour la réchauffer, mais à l'évidence, cette situation ne pouvait plus durer très longtemps. À tout moment, Cécile pouvait être pris d'un malaise hypothermique et quant au matériel, je ne donnais plus très cher de ses capacités de résistance à ce traitement d'une effroyable brutalité. Parfois, sous les forces que subissait le chaumard, le pont se déformait.

Devant, le capitaine de l'"*Opua*" poursuivait sa route inlassablement, s'efforçant d'ignorer ces chocs qui, malgré tout, le troublaient autant que nous. Il avait probablement en lui l'idée d'aller le plus vite possible afin d'écourter ainsi notre calvaire. Mais je n'y croyais plus, j'étais maintenant certain que la catastrophe nous pendait au nez d'un moment à l'autre.

. . .

Mon instinct ne m'avait pas trompé. Tout à coup, après un sifflement ahurissant, les filins se mirent à vibrer violemment et l'un des deux céda alors brutalement, fouettant à la verticale tout ce qui se trouvait sur sa trajectoire. Par chance, aucune des deux parties ne vint frapper nos voiliers respectifs.

Jusqu'alors, j'avais toujours cru de des filins de ce diamètre ne pouvaient pas céder avec des bateaux tels que les nôtres. Je venais d'avoir la preuve du contraire.

Cette fois, le capitaine de l'"*Opua*" ne put continuer à rester indifférent aux souffrances du matériel. Son visage manifestait une grande inquiétude, il paraissait désemparé face à ce déchaînement. Le filin avait cédé comme un vulgaire fil à

coudre, nous n'en revenions pas.

A présent, il ne restait plus qu'un seul filin, et il supportait à lui seul la force des chocs. A ce train-là, nous ne lui donnions plus une grande espérance de vie, d'autant plus qu'il était certainement très usé après ce qu'il venait de subir avant que l'autre ne cède. Il suffisait que ce filin rescapé lâche à son tour pour que nous nous retrouvions à la dérive dans ces flots impétueux et à la merci de ce courant violent qui pouvait nous conduire tout droit vers le plus proche banc de sable. Dans ces conditions, je ne voyais pas trop comment nous allions pouvoir utiliser notre moteur alors que celui-ci n'avait plus de capot pour le protéger des déferlantes.

Pressé par la crainte, je m'en allais sur le pont chercher dans un des kayaks un filin de remplacement. La précipitation rendait mes gestes maladroits et nerveux. Après avoir déniché un gros filin en propylène d'une vingtaine de mètres de long, je m'empressais de l'amarrer au chaumard au-dessus de l'autre, puis j'essayais de l'envoyer à l'"*Opua*" qui avait réduit son allure.

Mais en vain, la houle était trop saccadée pour me permettre d'acquérir l'équilibre nécessaire à un lancer correct. Chaque échec diminuait le temps dont je disposais avant que le second filin ne lâche à son tour.

Mais ce que nous craignions arriva, dans un sifflement similaire au précédent, le second filin céda, c'était trop tard. Les yeux grands ouvert, nous assistions impuissants à notre libération involontaire. J'ai encore en moi cette vision cauchemardesque de l'agonie de ce bout sans que nous ne puissions rien y faire. Et ce sifflement retentit encore dans ma tête comme s'il s'y était égaré pour l'éternité.

Le visage du capitaine de l'"*Opua*" resta figé. Il aurait pu continuer sa route, conscient que ce remorquage n'était plus possible, mais il ne souhaitait visiblement pas nous abandonner. Avec énergie, il poussa sa barre à fond, et effectua un demi-tour par tribord pour revenir sur nous. En quelques secondes, notre voilier s'était mis de travers dans la houle et son roulis était maintenant impressionnant. Il était complètement impossible de

tenir debout dans le cockpit.

Nous n'avions aucune idée de la force du vent, mais cela était en train de tourner à la tempête et j'estimais au moins à 35 nœuds le vent qui nous soufflait dans les oreilles par l'Est.

L'"*Opua*" tourna d'abord autour de nous avant de se rapprocher pour que nous puissions envoyer le gros filin que j'avais tenté sans succès de leur faire parvenir. Tout l'équipage se trouvait sur le pont pour l'attraper. Après quelques tentatives infructueuses, l'un des membres d'équipage parvint habilement à saisir le bout d'extrême justesse. Mais l'"*Opua*" faisait alors route contraire à la nôtre et l'homme d'équipage ne put retenir le filin, il essaya, mais le choc encaissé par ses mains fut trop douloureux pour qu'il puisse y résister. Le frottement du filin s'échappant lui avait causé de sérieuses brûlures dans la paume des mains. Descendre une corde de gymnastique en la laissant coulisser entre ses mains peut provoquer des brûlures importantes, mais là, il s'agissait de plusieurs tonnes. C'était encore une chance que ce solide gaillard n'ait pas eu l'idée d'enrouler ce filin autour de ses mains, car il serait alors passé par-dessus le bord.

Le capitaine de l'"*Opua*" tenta alors de nouvelles stratégies d'approche, mais en vain. A son bord, comme au nôtre, nous dûmes nous résoudre à l'évidence, le remorquage n'était plus possible, nous allions devoir nous quitter pour de bon. Il valait mieux en effet ne pas tenter le diable en risquant soit la collision, soit la chute de quelqu'un à la mer.

Je fis signe au capitaine de continuer sa route sans nous. L'air désolé, mais convaincu, il repartit alors vers l'Est, nous abandonnant bien malgré lui à notre sort.

. . .

Dans un premier temps, cette nouvelle situation ne fut pas si désagréable. Nous n'avions plus à supporter ces horribles chocs et la crainte que le pont s'arrache à tout moment. Et puis, nous n'étions plus pressés par le souci de faire parvenir un filin à l'"*Opua*". Il était à présent définitivement parti et en cinq minutes à peine, nous avions déjà du mal à le distinguer.

Toutefois, ce sentiment ne fut que de courte durée, il fallait maintenant réagir vite, le courant filait à vive allure et pouvait nous projeter sur un banc de sable. Nous devions utiliser coûte que coûte notre ancêtre mécanique, malgré ses rhumatismes et ses vieux engrenages grippés. Sa place était davantage dans un musée que dans cette tourmente, mais la circonstance lui imposait néanmoins une reprise de service immédiate. Il restait de l'essence dans la nourrice de carburant, et il y en avait aussi un peu dans un autre bidon, de quoi satisfaire nos besoins, pourvu qu'Immingham ne soit plus trop loin.

Le lanceur étant cassé, je dus m'y reprendre plusieurs fois afin de pouvoir démarrer le moteur malgré le roulis du bateau. Mais par chance, il s'élança au quatrième essai. J'enclenchais aussitôt la marche avant et je poussais les gaz pratiquement à fond, forçant notre mécanique à près de 5000 tours/min.

A nouveau l'étrave vers l'Est, l'"*Opua*" n'était plus devant nous qu'un minuscule point blanc que nous avions pratiquement en ligne de mire. Il ne semblait pas cependant avoir franchi le pont. Avec ces vagues, il nous était impossible d'apprécier la distance qui nous séparait encore de ce gigantesque ouvrage. Nous estimions malgré tout notre position à un point approximativement situé au Nord de l'île de "*Read*". Le rivage que nous suivions par bâbord depuis quelques centaines de mètres prenait fin devant nous à un quart de mille environ. Après quoi, la rivière s'élargissait encore, procurant plus d'espace à la houle pour se déchaîner anarchiquement.

La qualité des photocopies des cartes marines, qui seules nous guidaient à travers ce dédale de bancs de sable et d'eaux

tumultueuses, ne nous étaient plus vraiment d'un grand secours. Il était plus prudent de suivre scrupuleusement les bouées du chenal que d'essayer de tracer notre route à l'aide de ces documents détrempés. Nous constations d'ailleurs que nous étions sortis du chenal en trouvant la bouée bâbord suivante sur notre gauche alors que nous avions laissé toutes les précédentes sur la droite. Notre dérive avant que le moteur ne démarre nous avait amené hors du chenal dans de mauvais parages, il convenait par conséquent de se dépêcher de faire route vers le Nord-Est et de retrouver le bon chemin.

Notre allure était bonne et le moteur fonctionnait bien malgré quelques sursauts lorsqu'une vague le submergeait par l'arrière. La confiance commençait même à nous regagner et nous espérions rejoindre Immingham en quelques heures.

Mais loin de nos soucis, nous en oublions de remplir la nourrice et ce fut soudain la panne sèche, le moteur se mit à sursauter, puis il cala avant que nous ayons pu remplir à nouveau la nourrice. Avec hâte pour ne pas dériver une nouvelle fois vers de mauvais endroit, nous transvasions une bonne dizaine de litres du bidon à la nourrice. Malgré un réamorçage laborieux, le moteur repartit sans causer de grande difficulté.

Cette manipulation avait suffi pour que l'"*Opua*" disparaisse complètement devant nous. Il faut dire que la visibilité s'était dégradée pour n'être plus que d'un mille à présent.

Nous reprîmes rapidement notre vitesse, mais bientôt, les vagues se creusèrent de plus belle encore, le vent forcit de nouveau, et le ciel s'assombrit de gros nuages menaçants.

Nous étions presque sous le tablier du pont à présent, il ne restait plus que 500 mètres à peine, cette houle désordonnée n'était sans doute qu'un mauvais passage à passer occasionné par le courant d'air du pont, c'était en tout cas ce que nous pensions.

Nous nous trouvions alors au Nord du Banc de sable de "*Redcliff*", à quelques centaines de mètres de la rive Nord de la rivière et bien davantage de la rive Sud. Cette zone de vague fut particulièrement agitée, ça moutonnait partout autour de nous

comme si nous étions en train de franchir les “shore-breaks” d'un banc de sable. Pourtant, nous étions bien dans le chenal. Nous tentions alors de nous diriger un peu plus vers le milieu du chenal, mais rien n'y fit, la houle continuait d'être cassante.

Au départ, notre stratégie fut de foncer tout droit à travers cette tumulte liquide, mais cette technique s'avéra rapidement inefficace, les vagues étaient trop grosses et freinaient systématiquement notre allure, en brutalisant toute la structure du bateau. Nous dûmes nous résigner à réduire notre allure et à essayer de prendre les vagues avec plus de souplesse. Notre vitesse chuta aussitôt et le voilier se mit alors à suivre le mouvement ondulent et désordonné de cette houle anarchique.



Passage sous le grand pont suspendu de la rivière Humber

Le soleil était invisible, mais ce fut pourtant l'ombre du pont qui nous signalait que nous étions en train de passer dessous. Cet édifice était si gigantesque que nous l'avions oublié. Son tablier suspendu nous dominait de plusieurs dizaines de mètres. Le spectacle fut si grandiose que malgré notre situation assez périlleuse, Cécile prit la peine de prendre quelques photos pour immortaliser ce passage impressionnant.

Loin de nous alors l'idée de penser à ce qui allait nous arriver quelques instants plus tard.

. . .

Nous commencions à peine à savourer le fait d'avoir enfin franchi ce pont que soudain, notre voilier pénétra dans une véritable marmite en pleine ébullition, pire que le Raz de Sein aux plus forts coefficients. Nous entrions dans une zone où l'anarchie la plus totale régnait en maître, nous fûmes secoués dans tous les sens, de tribord vers bâbord, de l'avant vers l'arrière, du creux vers la crête des vagues, et cela sans aucune régularité, ni aucun ménagement comme si une main sous-marine nous secouait par dessous comme de vulgaires Caracas.

Nous ne savions plus quoi faire, nous avions un mal fou à contrôler notre trajectoire et notre moteur était recouvert d'eau chaque fois que notre étrave pointait vers le ciel. Démuni de capot, nous avions peur qu'il cale, mais il tint bon. Bien souvent, il toussait, menaçait de caler, mais par miracle, il ne s'arrêta pas.

Il n'était plus question d'être debout à la barre, la gîte atteignait de telles inclinaisons qu'un simple déplacement dans le cockpit risquait de nous propulser hors du bateau. Cette furie désordonnée s'éternisait et nous commencions à craindre qu'elle n'ait pas de fin.

Notre voilier se soulevait, frappait, claquait et finissait par retomber violemment en produisant d'horribles bruits de craquements à nous faire grincer les dents et prier les cieux pour que la coque ne se désintègre pas. Tandis que Cécile barrait, je veillais sur le moteur pour qu'il ne cale surtout pas.

. . .

Soudain, alors que Cécile m'avait confié la barre quelques secondes pour examiner nos documents, j'entendis le bruit d'un craquement derrière moi.

Il s'agissait de la chaise du moteur accrochée au tableau arrière. Inlassablement chahutée par les ballottements du moteur, cette vieille pièce en bois, où étaient fixées les deux vis du moteur, ne résista pas. Elle se brisa en deux parties dans le sens horizontal, juste sous les vis.

Le moteur bascula alors en arrière vers ces flots impétueux, et le regard horrifié, je n'eus d'autres réflexes pour éviter de le laisser tomber à l'eau que d'essayer de le retenir en projetant ma main droite par-dessus sans me souvenir qu'il n'y avait plus de capot et que je touchais par conséquent un volant magnétique équipé de deux encoches et tournant à 5000 tours par minute.

Le choc fut d'abord indolore, mais le sang gicla aussitôt de ma main, précisément de l'index, au niveau de la première phalange. Dans un premier temps, je ne me souciais pas d'observer ma blessure. Déçu de n'avoir pu rattraper le moteur, j'essayais surtout de trouver un moyen de le récupérer. Par précaution, j'avais pris la peine de l'attacher au balcon arrière avec une drisse. Mais la longueur était trop longue et le moteur était maintenant tracté à un bon mètre de profondeur.

Je voulus alors tirer sur cette drisse pour le remonter à bord, mais à peine eus-je exercé la moindre pression sur ma main que la douleur se fit réelle et très prononcée. L'index était enflé et rigide, je ne parvenais plus du tout à le bouger et j'avais du sang jusqu'au pouce. Je ne décelais même plus ma plaie, et Cécile n'osait pas regarder.

N'ayant d'autre solution immédiate et plus appropriée, je nettoyais alors ma main en la laissant traîner quelques instants dans les eaux saumâtres de la rivière agitée. Je découvrais alors avec stupéfaction que l'os de mon doigt était complètement

déboîté au niveau de la première phalange. Malgré la plaie, l'os n'était pas visible, mais il poussait sous la peau avec une telle pression que la sueur me coula rapidement sur le front.

Cette fois, la situation était réellement préoccupante. Notre moteur était sous l'eau, j'étais sérieusement blessé, et nous étions en train de nous faire ballottés dans tous les sens, par un coup de vent qui avait visiblement trouvé en ce maudit endroit un excellent terrain de jeu.

Cécile était désespérée, elle pleurait de peur, et même si je ne l'extériorisais pas de la même façon, j'étais moi-aussi complètement désemparé.

Ce n'était pourtant pas le moment de se laisser aller à ces faiblesses émotionnelles. La situation était certes grave, mais il y avait certainement une solution, notre bonne étoile ne pouvait pas nous avoir guidé jusque-là pour nous abandonner ainsi. Le visage un peu crispé, je tentais de faire croire à Cécile que ma blessure n'était pas si grave que cela, espérant ainsi la rassurer.

Mais ma démarche, bien que louable, n'arrangeait rien à la situation. Nous étions bien là, prisonniers de cette tourmente, vigoureusement secoués par le travers, comme un bouchon de liège dans un torrent tumultueux. Jusqu'alors, je n'avais jamais douté de la stabilité de l'"*Ar Melhin 2*", mais cette fois, les gîtes que nous encaissions étaient si prononcées que je mettais à craindre le pire. Qu'allait-il se passer si nous venions à dessaler, avec ce courant et ces vagues ? ... Je n'osais même pas y penser.

Quant à ce flot frénétique, il nous conduisait tout droit vers l'Est, vers l'embouchure de la rivière et la Mer du Nord. Un long virage vers le Sud-Est s'amorçait au loin devant nous, et comme dans toute rivière, le courant allait se concentrer vers l'extérieur du virage risquant de nous projeter sur les rives vaseuses, véritables pièges, ou contre l'une des nombreuses digues sur pilotis qui jalonnaient cette rive de la rivière. Avec de telles vagues, et un courant si fort, notre voilier n'avait aucune chance de résister à un choc contre une structure fixe.

Il devenait impérieux de trouver une solution dans les meilleurs délais. Et ce sauvetage hypothétique ne pouvait

résulter que de notre seule volonté. Je refusais la fatalité d'un échouage qui paraissait pourtant inévitable. Je m'en voulais terriblement, me reprochant l'inconscience de n'avoir même pas de radio à bord pour prévenir les secours, ou encore de ne pas avoir attaché notre moteur avec une drisse plus courte. Cette issue fatale, qui nous pendait au nez au détour de ce virage, signifiait inévitablement la fin de notre rêve, sans parler des conséquences. Tous nos efforts depuis la Bretagne risquaient d'être enfouis dans la vase ou d'être pulvérisés contre une digue.

C'était trop injuste, je m'y refusais !

Il fallait à tout prix enrayer cet engrenage de la catastrophe. J'avais toujours voulu être discret mais là, je n'avais plus le choix. Je décidais alors d'envoyer nos fusées de détresse. Avec ma main, qui continuait de se vider dans le cockpit, bientôt pareil au lavabo d'une officine, j'attrapais alors un vieux sac de fusées.

Sur les fusées comme sur les fumigènes, on pouvait lire : "*A ne surtout pas utiliser après 1981*". La date limite d'utilisation était donc dépassée de 9 ans ! Nous n'avions aucune idée des risques encourus à les utiliser, mais de toute façon, dans notre cas, il n'y avait aucune autre solution et on ne voyait pas vraiment comment notre situation pouvait encore s'aggraver.

Il n'y eut en fait aucun problème pour les faire partir, mais les années avaient altéré leur puissance et elles ne décollaient presque pas, à une dizaine de mètres tout au plus, avant de retomber sans produire la moindre lumière incandescente. Ce signal était trop faible pour nous permettre d'alerter qui que ce soit. Quant aux fumigènes, ils s'enflammaient instantanément et nous évitâmes de peu l'incendie à bord. Nous ressemblions davantage à des artificiers essayant de lancer un feu d'artifice raté plutôt qu'à des marins en détresse.

. . .

La totalité de notre stock fut rapidement épuisé et pas un seul bateau de survie n'était en vue. L'attente était insupportable.

Un seul de nos fumigènes brûlait encore dans l'eau. Sa combustion dégageait une épaisse fumée colorée. C'était notre dernière chance d'être repérés. Nous espérions que quelqu'un nous aperçoive depuis la rive, qui n'était plus maintenant qu'à 200 mètres. Conformément à nos craintes, le courant nous en rapprochait, nous allions finir par nous y faire plaquer.

Cécile examina rapidement la carte. Nous nous trouvions devant le début d'un long quai industriel de plusieurs centaines de mètres de longueur. D'après la carte, il s'agissait du dock "*Albert*", première structure portuaire de la ville de Kingston Upon Hull. L'entrée du dock se trouvait au bout de ce quai.

En ce dimanche, il n'y avait pas grand monde dans cette zone industrielle. Mais tout à coup, à force d'espérer que quelqu'un nous repère, Cécile s'écria, elle venait de distinguer sur le quai la silhouette d'un promeneur, avec un gros chien noir.

Nous lui fîmes aussitôt de grands gestes, espérant qu'il regarde en notre direction. Mais celui-ci, immobile, semblait avoir déjà aperçu notre fumigène. De toutes nos forces, nous soufflions à tour de rôle dans la corne de brume afin de lui faire comprendre l'extrême précarité de la situation ainsi que notre impérieux besoin de secours. Comme pour nous répondre, il agita les bras à son tour et disparut aussitôt en courant derrière les hangars qui bordaient le quai. Il était sans doute parti prévenir les secours du dock.

Nous nous attendions à voir surgir une vedette des garde-côtes, mais au lieu de cela, nous vîmes apparaître sur le quai le gyrophare d'un véhicule de secours. Nous ne comprenions rien, Ce n'était pas d'une jeep dont nous avions besoin mais d'une vedette. Comme des spectateurs impuissants, les garde-côtes assistaient impuissants à notre perte.

La fin du quai était déjà en vue à quelques centaines de mètres et après cela, nos documents n'indiquaient rien de bon sinon des docks aux entrées trop exposées à cette houle. Il fallait donc à tout prix essayer de regagner l'entrée de ce dock et tenter

de lancer un bout aux garde-côtes.

Sans moteur, ni voile, il était utopique de vouloir déplacer notre bateau dans cette tourmente. Mais la situation envoyait au diable nos persuasions, nous devions tenter toutes les idées qui nous passaient par la tête, même celles qui relevaient de notre “impossible” rationnel.

. . .

Nous eûmes alors l'idée de pagayer, nous n'avions pas à bord toute cette panoplie du parfait kayakiste pour ne pas nous en servir. La meilleure solution aurait été d'accrocher une drisse à mon kayak afin que je puisse remorquer le voilier comme je l'avais fait avant Ferry-Bridge. Dans un kayak, cette houle ne m'impressionnait pas.

Mais outre ma blessure, ma main commençait maintenant à enfler et à se paralyser, ce qui m'empêchait de pouvoir pagayer. Quant à Cécile, elle n'était pas assez experte en kayak pour tenter une telle manœuvre. Et puis, de toute façon, avec cette houle par le travers, et le roulis du bateau, nous n'aurions jamais pu, ni l'un ni l'autre, embarquer dans un kayak.

Tout en cherchant un autre moyen de nous déplacer, le bateau continuait de dériver inlassablement, et bientôt, cette opportunité du dock “*Albert*” allait nous échapper. Et c'était peut-être là la seule façon de nous sortir de ce pétrin.

Il n'y eut alors qu'une solution ; celle de pagayer de chaque côté du cockpit comme des canotiers. Chacun saisissait une pagaie, Cécile se mit à tribord et moi de l'autre côté. Cécile avait la rage au ventre, elle ne pagayait pas avec ses muscles, mais avec ses tripes, et elle donnait tout ce qu'elle avait en elle. Quant à moi, calé dans le cockpit pour faire lien avec le bateau, je coinçais le manche de ma pagaie entre l’annulaire et l’auriculaire de ma main droite afin de limiter les pressions sur ma blessure et pouvoir distribuer toute la force requise à notre tâche. Je tirais si fort sur mon autre bras que je fus à la limite de tétaniser à chaque traction.

Nos efforts étaient déments, bien au-delà de ce que nous aurions pu faire en toute conscience. Nous malmenions nos organismes sans le moindre ménagement, comme des tortionnaires insensibles aux plaintes de notre chair. La fatigue nous étourdissait mais nos esprits étaient plus que jamais déterminés. Notre essoufflement couvrait le vacarme des vagues. C'était hallucinant, les efforts les plus violents de notre existence. Notre réussite n'était plus un objectif mais une résolution ancrée au plus profond de nous-mêmes.

La progression sensible de notre voilier vers la rive, décupla cette rage. Bientôt, moins de 100 mètres nous séparaient de cet immense quai. L'entrée du dock se rapprochait inexorablement, mais nous pouvions encore y arriver.

Parfois, nous avions l'impression de réussir, mais d'autres fois, le spectre de l'échec nous apparaissait comme une évidence. Ces tranches de notre vie ne furent qu'un mélange insupportable de satisfactions, de désillusions et d'angoisses. Un suspens assez insoutenable pour décupler encore la puissance de nos coups.

On percevait maintenant à travers le vent et le bruit des vagues les encouragements des garde-côtes. D'abord sceptiques sur notre sort, ils se mettaient maintenant à croire en notre auto-sauvetage inespéré. "*Allions-nous réussir à atteindre notre objectif ? en dépit de toute attente !?*" En tout cas, sceptiques convaincus ou nouveaux optimistes, tous se tenaient prêts à nous tendre les bras pour nous sortir de ce piège.

Nos douleurs décuplaient notre hargne et plus nous approchions, plus nous refusions l'idée de l'échec.

Le quai était maintenant tout proche, et son extrémité à quelques dizaines de mètres à peine. Si le moteur était tombé à l'eau plus tôt, et si nous n'avions pas corrigé notre trajectoire un peu vers le Nord, ou encore si le courant n'avait pas légèrement faibli à proximité de la rive, nous n'aurions pas réussi notre coup.

Mais tout cela s'était produit, et nous parvenions à atteindre l'entrée de ce dock, littéralement exténués, peinant toutes les souffrances pour couvrir les derniers mètres et mouvoir les 1500 kilos de notre petit voilier. Nos articulations annonçaient déjà de très prochaines conséquences à cet effort d'une excessive brutalité, sans échauffement, ni préparation.

Comme à Liverpool, l'entrée du port se caractérisait par un retrait vers le Nord-Ouest d'une vingtaine de mètres avant l'écluse, créant une zone abritée.

Quelques pêcheurs locaux, tels des bittes d'amarrage plantées là depuis des décennies, n'ôtèrent même pas leurs lignes pour nous laisser passer. Ce furent les garde-côtes qui durent les y contraindre à la manière forte. La bêtise n'avait décidément pas de frontière.

. . .

Nous donnions nos derniers coups de pagaie pour attraper la première échelle du quai sur la gauche. Un tour de taquet, et l'autre extrémité fixée à un échelon par un solide nœud de chaise, nous pûmes enfin nous estimer sortis d'affaire.

Subitement ; comme une accalmie après l'orage, ce fut le silence qui s'empara de notre bord. Nous ne percevions plus le bruit des éléments déchaînés, et il régnait une ambiance unique dans le cockpit, comme en haut de l'échelle, où personne ne parlait. Aucun cri de victoire de notre part, aucune félicitation de la part des garde-côtes qui nous regardaient, nous et notre petite embarcation, étonnés et dubitatifs.

Délicatement, les mains tremblantes, Cécile déposa sa pagaie sur le pont et s'effondra en larmes, les deux mains contre le visage, recroquevillée sur elle-même. Je me souviens avoir voulu la réconforter en la serrant dans mes bras pour lui dire que tout était fini, mais ma main était encore sanguinolente, et je ne souhaitais pas marquer ses vêtements de l'expression brutale du calvaire que nous venions de subir.

Je ne réalisais pas vraiment ce qui nous était arrivé, et encore moins de quelle façon nous avions évité d'extrême justesse la catastrophe. Tout ça était encore trop chaud et confus dans mon esprit pour que je puisse en faire la synthèse.

La seule chose que j'avais compris, c'est que nous n'avions pas fini de mener malgré nous une existence explosive d'émotions et de sensations fortes.

Avec nos seules pagaies, et notre énergie, nous avions fait échec à la fatalité, le bien-fondé du hasard en prenait là encore un coup. Quelle était donc en effet cette volonté invisible qui depuis le départ nous guidait à travers ce dédale d'obstacles ?

Loin de mes réflexions, les garde-côtes semblaient surtout soucieux de notre santé. L'un d'eux était descendu à bord et nous demanda si tout allait bien. Avec la main recouverte de sang, je ne pouvais pas être hypocrite au point de lui répondre par l'affirmative.

Nous allions certainement avoir à fournir aux autorités maritimes locales quelques explications. Comme pour nous excuser de la forme quelque peu marginale de notre arrivée, je lui montrais alors notre moteur qui pendait encore derrière le tableau arrière, à moitié immergé sous l'eau. Il le remonta à bord et le montra à ses collègues qui comprirent aussitôt la cause de nos ennuis. Quant au mât, les garde-côtes pensaient que nous avions démâtés, et il fallut donc que je leur explique que nous venions en fait de Liverpool et que nous avions nous mêmes affaler notre gréement afin de pouvoir emprunter la voie des canaux. Nous aurions très bien pu démâter, les garde-côtes nous annonçaient qu'il y avait un bon force 8 dans la rivière avec des vents de 45 nœuds, et des rafales atteignant 50 nœuds. Et pour corser la difficulté, le courant s'opposait à ce vent, ce qui déchaînait la mer et créait ces vagues en crête, terriblement dangereuses. Ils ajoutaient que ce n'était vraiment pas un temps à sortir sur cette rivière folle.

Avec leurs conseils, je m'engageais sur l'échelle pour monter sur le quai et recevoir quelques premiers soins. Avec une seule main valide, l’ascension de l'échelle, fut un peu difficile.

Au sommet, les garde-côtes me prêtèrent leur aide afin que je ne bascule pas en arrière.

Outre les 5 garde-côtes, il y avait aussi quelques badauds et surtout le promeneur et son chien noir. Je m'empressais de le remercier, mais celui-ci, très humble, déclina ma reconnaissance en m'affirmant qu'il n'était pour rien dans notre sauvetage. Il avait certes tenté de nous venir en aide en prévenant les garde-côtes, mais c'est nous, et nous seuls, qui nous étions sortis d'affaire. Notre victoire, nous ne la devions à personne, et la seule assistance, concluait-il, que lui ou les garde-côtes pouvaient maintenant nous apporter, était le réconfort moral et les premiers soins médicaux dont nous avions besoin. Il nous tirait son chapeau pour la détermination dont nous avions fait preuve.

Quelques-uns des garde-côtes étaient descendus à bord pour assister Cécile et tenter de la réchauffer avec d'épaisses couvertures. Les autres m'expliquèrent la raison pour laquelle aucun bateau n'était venu à notre rencontre. Il n'y avait qu'une vedette pour la zone, et celle-ci était déjà occupée par le sauvetage d'un gros voilier, plus en aval.

Je n'en demandais pas davantage, je voulais surtout un peu de calme pour me ressaisir. Mais les garde-côtes ne me laissèrent pas ce luxe. Ils m'indiquèrent en effet que notre voilier ne pouvait pas rester là, à l'entrée de ce dock. J'étais tout à fait d'accord avec eux, mais je leur rappelais que non seulement, nous n'avions aucun endroit où aller, mais qu'en plus, il était hors de question de repartir dans la rivière dans notre état et sans moteur.

Ils me rassuraient rapidement, ils avaient déjà trouvé une solution, un puissant pneumatique s'approchait déjà du quai pour nous remorquer jusqu'à une marina voisine, à un quart de mille environ plus à l'Est.

Avec une simple compresse et un morceau d'adhésif autour de ma blessure, je repris place à bord de notre voilier, où Cécile tremblait encore de froid et d'émotions. Les pilotes du pneumatique, très professionnels, s'occupèrent de tout, nous

n'eûmes rien à faire, ils amarrèrent notre bateau à leur couple et nous détachaient de l'échelle.

Le trajet, très près de la rive, pour éviter les vagues, n'excéda pas une dizaine de minutes. Les garde-côtes firent pendant ce temps le tour du quartier afin de nous rejoindre à l'entrée de la Marina. Cette entrée était tellement étroite que nous n'aurions pas pu y pénétrer avec nos seules pagaies. Nous entrions en fait dans un bassin d'attente séparé de la rivière par une digue sur pilotis de quelques mètres de large. Le clapot y était quasiment inexistant.

. . .

Il y avait là un autre voilier, le "*Savage Amusement*", une belle unité de 40 pieds environ. Ses occupants, qui avaient été mis au courant de la situation par les garde-côtes, nous invitèrent volontiers à nous amarrer à leur couple.

Ces deux marins manifestèrent dès le premier instant un remarquable esprit d'assistance. Ils firent preuve d'une toute particulière attention pour s'assurer que notre voilier soit bien amarré et que nous n'ayons plus le moindre souci. Ces précautions prises, le capitaine, un grand gaillard à la cinquantaine, se présenta ; Il s'appelait David Lavash, et il était de Lincoln, commerçant avec vitrine sur rue dans cette cité. Son assistant n'était autre que son fils et ils attendaient là la renverse des courants afin de s'en aller avec le flot et le vent dans le dos vers son port d'attache ; "*South Ferriby*", sur la rive Sud de la rivière, en amont du pont "*Humber Bridge*".

Les garde-côtes ne tardèrent pas à investir en nombre les ponts de nos voiliers. L'état de Cécile était préoccupant, elle ne disait plus rien, notre mésaventure lui avait causé un choc émotionnel et elle peinait à s'en remettre. Son cœur battait à un rythme effréné. Quant à moi, j'accusais une profonde fatigue, j'avais perdu pas mal de sang et ma tête commençait à tourner.

Nous avions l'un comme l'autre besoin de soins et les garde-côtes voulurent alors nous emmener à l'hôpital. Mais David proposa d'utiliser les moyens de son bord pour nous épargner des lourdeurs administratives de l'hôpital et nous permettre dès à présent de nous reposer. Nous acceptions volontiers, et les garde-côtes s'en allèrent alors, nous conseillant de ne plus nous engager sur la rivière par tempête.

Tandis qu'il proposait à Cécile d'absorber un bouillon de légumes bien chaud dans l'atmosphère confortable et réchauffée de son bateau, David ouvrit une grosse trousse à pharmacie et désinfecta ma plaie avec de l'alcool à 90°. Il semblait avoir quelques connaissances médicales et il procédait avec un grand professionnalisme. En quelques minutes, ma main était bandée par une bande épaisse qui protégeait ma plaie de toute infection.

Tout en m'offrant ses services, il me questionna sur notre voyage. Je lui expliquais alors que notre intention du jour était d'atteindre Immingham, et qu'elle restait intacte, même si nous allions devoir attendre le retour de l'accalmie et trouver un autre plaisancier acceptant de nous remorquer. Nous n'étions plus à présent qu'à 8 milles d'Immingham. L'usage de notre moteur, après une telle baignade, paraissait en effet exclu. Je le pensais tout juste bon pour la casse.

Mais David, lui, n'était pas aussi catégorique. Dans son expérience de la navigation, il avait déjà eu l'occasion de voir des moteurs du même genre que le nôtre redémarrer après être tombé à l'eau. Avec son fils, ils voulurent donc essayer de donner une dernière chance à notre ancêtre. Ils le hissèrent à leur bord, et ils commencèrent, sous mes yeux dubitatifs, à démonter les bougies. Miraculeusement, les bougies étaient sèches et les parties vitales n'avaient donc peut-être pas été inondées. Avec un simple briquet, ils réchauffaient ensuite les cylindres pour les sécher et en évacuer l'humidité. Pour ma part, je n'avais jamais entendu parler de tels miracles, et je n'y croyais guère peu.

Mais j'avais tort d'être incrédule, car au terme d'un quart d'heure d'un examen technique complet, David et son fils avaient replacé le moteur sur ce qu'il restait de la chaise, en le

bloquant avec des drisses, et au troisième essai, en dépit de toute attente, celui-ci se mit à tousser, puis il s'élança, produisant un épais nuage de fumée blanche. Je n'en revenais pas et Cécile sortit sa tête de l'habitacle pour voir si ce qu'elle entendait était bien réel. Malgré tous les mauvais traitements que nous lui avions fait subir malgré nous, notre moteur s'accrochait à la vie aussi fort que nous-mêmes à notre objectif. Rien pour cela, ce vieil outil eut dès cet instant pour nous beaucoup plus de valeur. C'était tout simplement incroyable, nous n'aurions jamais pensé qu'il puisse redémarrer, et nous n'aurions même pas essayé. Nous en rigolions de joie et de surprise, comblant par là même de satisfaction nos deux sympathiques mécaniciens, qui en moins d'une heure, nous avaient déjà rendu bien des services.

. . .

Cécile allait mieux à présent, elle était satisfaite que notre périlleuse mésaventure se soit soldée par un concours de circonstances aussi heureux.

Mais dehors, la renverse avait déjà eu lieu, et le courant courrait maintenant vers l'Ouest. Il était donc temps pour David et son fils de nous quitter et de prendre le cap de leur port d'attache. Il n'y avait pas deux heures que nous les avions rencontrés et nous avions pourtant l'impression de dire adieu à de vieux amis, tant ils nous avaient été d'une grande assistance.

Comme de coutume, cette amitié n'empêcha pas nos aurevoirs de porter malheureusement un écho d'éternité. Nous nous promettions réciproquement de nous revoir un jour, mais nous ne savions vraiment pas quand ce jour allait avoir lieu, et même si il allait au moins exister. David nous prodigua quelques conseils ainsi qu'un lot généreux d'encouragements, puis ils appareillèrent, lui et son fils, en direction de l'Ouest.

Nous prîmes leur place contre la digue. Les pares-battages posés, nous allions sur le quai saluer nos deux amis une dernière fois. Le spectacle de leur éloignement me fascinait. L'"*Ar Melhin 2*" allait-il un jour repartir ainsi, porté par ses

voiles sous le vent ? Je me plaisais à y croire, mais rien n'était moins sûr.

Seuls avec nous-mêmes, et avec ce défi dont les difficultés ne cessaient de croître, nous restions là, immobiles de la tête aux pieds, l'esprit voguant vers des rêves que nous n'osions même nous dévoiler à nous-mêmes.

Nous pensions à l'avenir, et l'idée de l'échec, renforcée par ce qui venait de nous arriver, nous glaçait le sang. Nous avions peur de ne pas y arriver et nous savions pourtant qu'il le fallait, pour que tout le reste de notre vie ait un sens.

La fraîcheur de cette fin de journée d'automne nous ramena au bateau. Cécile regagnait sa couchette et s'effondra presque instantanément dans un profond sommeil.

La tentation me démangeait de l'imiter, mais j'étais trop soucieux de savoir où nous allions pouvoir passer la nuit. La tempête ne semblait guère faiblir, et il paraissait peu probable que cet avant-port soit aussi clément à marée haute, lorsque que la mer allait traverser la digue sur pilotis qui nous protégeait encore. Je devais rester éveillé pour ajuster les amarres au fil de la marée afin que notre coque ne vienne pas cogner et s'abîmer sur les angles aigus de cette digue en galva.

Nous avions bien pensé à passer la nuit à l'intérieur de la Marina, mais David nous avait communiqué les taxes de séjour par nuit, et cela avait suffi pour nous décourager. Près de 8 livres par nuit pour notre petit voilier, soit presque autant que le contenu de notre maigre bourse.

La solution idéale aurait été de pouvoir passer la nuit dans l'avant-port et de repartir dès le lendemain matin vers Immingham. Mais d'une part, nous n'avions aucune certitude que la météo allait s'améliorer le lendemain et d'autre part, l'évolution de la marée ne laissait guère penser, conformément à mes craintes, que cet avant-port était toujours aussi clément. Une agitation naissante commençait déjà à faire son apparition dans le bassin. Les vagues tapaient dans les quatre coins et repartaient dans le sens opposé, ce qui formait des crêtes très malsaines.

Bien vite, notre voilier se mit à bouger et je dus rapidement trouver une solution pour éviter qu'il ne soit projeté par cette agitation désordonnée sur la digue. Mais plus le temps s'écoulait, et plus mes solutions étaient inefficaces. Les vagues grossissaient dangereusement et je devenais rapidement impuissant face à ce tumulte. Je ne pouvais plus dorénavant empêcher que le bateau ne vienne cogner sur la digue.

Les chocs réveillèrent Cécile qui vint me demander ce qui se passait. L'enfer n'était donc pas fini, le sort avait décidé de nous en faire baver jusqu'au bout pour cette journée.

. . .

Par découragement, elle secoua d'abord la tête, mais ensuite, elle se rebiffa énergiquement, comme pour refuser cet acharnement, et me demanda alors combien d'argent il nous restait exactement. Je ne le savais pas plus qu'elle, et nous comptions donc nos quelques pièces et billets dans le cockpit.

Il y avait exactement 11 livres. Avec 8 livres en moins, notre budget allait certes connaître un régime draconien, mais au moins, nous pouvions avec cette somme passer une nuit tranquille et recueillir le sommeil dont nous avions tant besoin l'un comme l'autre. Et puis, concluait-elle afin de me convaincre, nos efforts de la journée méritaient bien cette dépense.

Elle n'eut pas besoin d'en dire plus, les lamentations du bateau, à nouveau malmené par les éléments firent le reste. Sans dire un mot, me contentant de sourire en guise d'approbation, je démarrais le moteur, et Cécile allait défaire les amarres.

Il faisait nuit à présent, et la marée était quasiment haute.

Nous prîmes alors le chemin de l'entrée de la marina, à une cinquantaine de mètres à peine. Cette décision n'était vraiment pas la plus sage que nous avions pris jusqu'alors, mais certainement la plus bienfaitrice. Il ne nous restait plus qu'à espérer que la tempête se calme et que nous puissions repartir dès le lendemain. Avec les 3 livres qu'il allait nous rester après

cette première nuit, nous ne pouvions pas en passer une seconde dans cette marina.

Pour pénétrer dans la marina, il fallait franchir une écluse dont le contrôle s'effectuait à partir d'une tour qui la dominait. David nous avait indiqué qu'elle ne fonctionnait qu'une heure avant la pleine mer. Nous étions dans ce créneau, et nous nous postions par conséquent devant l'écluse.

Dans un premier temps, les portes de celles-ci restèrent fermées, et par peur que notre moteur ne cale, nous évitions de le mettre au point mort, et nous effectuâmes quelques ronds dans l'avant-port, espérant ainsi attirer l'attention de l'éclusier. Il faut dire que celui avait peu de chance de nous repérer. Non seulement, il avait coutume de recevoir des appels par V.H.F. de la part des plaisanciers qui souhaitaient entrer dans la marina, mais en plus, les navires tels que le nôtre naviguaient de nuit avec des feux de position, ce qui n'était pas notre cas. Nous n'avions pas de radio à bord et aucun feu de position.

Après plusieurs tours sur nous-mêmes, la porte resta résolument fermée, et Cécile, d'énervement, saisissait la corne de brume, et souffla dedans énergiquement afin d'être certaine d'avoir attiré l'attention de l'éclusier. Cette fois, celui-ci nous remarqua, mais d'un geste de modération, il nous pria d'être encore un peu patient.

Sans avoir pourquoi, il fallut l'être en fait plusieurs minutes. Mais les portes de l'écluse finissaient quand même malgré tout par s'ouvrir, et nous pûmes y pénétrer. Lorsque les portes se refermèrent derrière nous, nous pûmes enfin nous estimer complètement à l'abri de cette rivière infernale.

A 19 h 45 enfin, plus de 11 heures après avoir quitté Goole, nous pénétrâmes dans la marina de Kingston Upon Hull.

Avant de nous laisser nous y perdre, le gardien de l'écluse vint nous indiquer l'endroit où nous devions nous mettre, c'était tout au fond de la marina. Il s'agissait en fait du bassin d'un vieux dock, comme ceux de Liverpool, converti en port de plaisance ultra moderne équipé de tous les aménagements d'un port de plaisance de haut de gamme, dont

l'écluse, particulièrement moderne, était l'ambassadrice.

Le premier bassin avait la forme d'un grand rectangle en longueur. Tout en avançant lentement, nous longions un quai sur tribord tandis que de l'autre côté, nous laissions plusieurs rangées de pontons où étaient amarrés des centaines de bateaux, dont quelques splendides unités. Le ponton des visiteurs, où nous devions nous rendre, se trouvait au fond de ce bassin, près d'un vieux bateau feu, le "*Spurn Light*", transformé en musée.

Au ponton visiteur, il n'y avait pas grand monde. Un autre voilier, une grosse vedette des douanes ainsi qu'un trimaran en cours de construction. A peine avions nous eu le temps de nous amarrer que le gardien de l'écluse débarquait sur le ponton. Je pensais qu'il venait pour demander le paiement de la taxe de séjour, et je m'apprêtais par conséquent à soustraire les 8 livres de notre bourse. Mais Cécile repoussa ma main et me chuchota d'attendre de connaître ce qu'il avait à nous dire.

Elle n'avait pas tort, puisqu'il ne nous demanda en effet pas d'argent, mais nous expliqua en détail le fonctionnement de la marina. Il nous remit aussi une clef pour accéder aux sanitaires qui se trouvait dans un grand bâtiment en briques rouges à une centaine de mètres de là, ainsi que pour franchir les grilles qui barraient l'accès au ponton à d'éventuels cambrioleurs.

Je profitais aussi de son passage pour lui demander quelques renseignements quant aux prévisions météorologiques pour le lendemain. A notre grande déception, il ne fut guère optimiste, on annonçait en effet un maintien de cette tempête pour une durée pouvant osciller entre 3 et 4 jours. Ce vent violent d'Est était aussi fréquent dans la région que l'était le mistral dans la vallée du Rhône, on l'appelait "*Gale*", et ce souffle était bien plus tenace d'un simple coup de vent passager.

A titre indicatif, nous lui demandions également de nous préciser le prix exact d'une nuit dans cette marina pour un bateau tel que le nôtre. Notre interlocuteur ne connaissait pas la taille de notre voilier, mais nous indiquait néanmoins qu'il nous en coûterait 1,02 livres par mètres. Autrement dit 6,12 livres, ce

qui était un peu moins que prévu. Le gardien ne nous demanda rien d'autre, et notamment pas de payer, il repartit vers son poste de contrôle et nous souhaita une bonne nuit.

Je ne comprenais pas bien pourquoi Cécile préférait attendre le lendemain pour payer, puisque de toute manière, nous allions devoir le faire inévitablement. Elle m'expliqua alors que selon elle, ce n'était pas si certain. En fait, elle avait d'ores et déjà songé à négocier dès le lendemain le coût de notre séjour en invoquant auprès des autorités la contrainte de la météo qui nous obligeait à rester dans la marina. Par ailleurs, elle avait la certitude que les gérants de la Marina étaient au courant de notre mésaventure par les informations des garde-côtes, et que par conséquent, il n'allait pas être difficile de les convaincre de notre incapacité matérielle à repartir dans cette tourmente. De toute manière, concluait-elle, il n'y avait pas d'autre solution, car même si le coût d'une nuit était un peu moins onéreux que prévu, il restait tout de même très élevé au regard de notre bourse et ne nous permettait pas de passer plus d'une nuit dans la marina si nous nous bornions à vouloir respecter le règlement classique sans essayer de trouver un arrangement.

Cécile avait retrouvé un peu de son dynamisme et ses peurs du jour lui faisaient catégoriquement refuser de retourner dans l'enfer de cette rivière. Et curieusement, c'était ce même enfer, qui selon ses plans, devait nous servir pour convaincre les gérants de cette marina de nous accorder une faveur jusqu'au retour de l'accalmie.

Je lui faisais confiance, mais sa détermination annonçait d'ores et déjà un lendemain agité. Pour l'heure, j'étais surtout préoccupé par l'envie de dormir et d'éliminer toutes nos frayeurs du jour pour les convertir dans le souvenir d'une expérience particulièrement intense.

. . .

Lundi 22 Octobre : Hull : 1er Jour d'escale

La nuit fut un véritable enfer. De loin la plus terrible de toutes les mauvaises nuits que j'avais passé jusque-là. La veille, la journée avait été tellement active que mon organisme n'avait pas eu le temps de se refroidir. Mais en essayant de trouver le sommeil, mon rythme cardiaque était redevenu normal, et la douleur de ma blessure avait alors décuplé.

Sans cesse, je me retournais sur ma couchette afin de trouver la position la moins douloureuse. Mais en vain. Je parvenais seulement, à force d'agitation, à me mettre en sueur, et je baignais rapidement dans une sueur froide qui m'empêcha de fermer l'œil.

J'attendais l'aurore avec impatience, comme pour mettre un terme à ce calvaire nocturne. Lorsque les premières lueurs firent enfin leur apparition, j'avais l'impression d'avoir un clou planté dans les sinus. Et ma blessure continuait à me lancer des pics extrêmement douloureux dans tout le bras jusqu'à l'épaule. C'était bien pire que la veille. Non seulement, je ne pouvais plus bouger les doigts, mais en plus, au moindre choc, je sursautais de douleur, presque aux larmes.

Assis, le dos contre les casiers latéraux, la tête sur les genoux, je n'avais qu'une envie ; rejoindre l'hôpital pour que cela cesse au plus vite. Mais il était encore trop tôt, je devais me résigner à supporter mon calvaire encore un peu.

Ce matin-là, il faisait froid, notre seule respiration générait une forte condensation dans l'habitacle. Je me recouvrais de tous les vêtements que je trouvais à ma portée sans réveiller Cécile, mais je restais quand même frigorifié, mes dents claquaient et j'avais les pieds gelés. Rester insensible dans ces conditions était le meilleur moyen d'attraper un virus, et dans notre situation, il valait mieux s'en passer.

Je m'emparais alors du plus chaud de mes blousons, j'enfilais avec difficulté une paire de chaussettes encore sèches, ainsi que mes baskets, elles aussi épargnées des éclaboussures de la veille, et je partais me dégourdir et me réchauffer en

faisant un peu marche à la découverte des lieux.

Les cheveux éméchés, les yeux enfarinés, la tête rentrée dans les épaules, et l'air débraillé, j'avais le profil d'un jeune paumé en quête d'une dose. Dans une condition physique meilleure, j'aurais sans doute un peu soigné mon look afin de pas attiser les critiques sur notre cas, mais mes douleurs me tiraillaient trop pour j'attache la moindre importance à mon look. Et puis, à cette heure matinale, il n'y avait pas encore grand monde dans le quartier.

Malgré les terribles souvenirs de la veille, j'étais dévoré par l'envie d'aller sur le front de rivière pour examiner le paysage en plein jour et tenter d'y apercevoir au Sud-Est les rives d'Immingham.

Au bateau, j'avais cru que le vent avait faibli mais en fait, ça n'était qu'une impression. A l'intérieur de la Marina, nous étions abrités, mais sur la rive, la réalité fut toute autre. Les éléments n'avaient rien perdu de leur démence de la veille. Le vent ne provenait plus de l'Est, mais du Nord-Est, entraînant avec lui un souffle glacial qui n'excédait pas les 5°C.



L'avant-port de la Marina de Kingston upon Hull et la rivière Humber

Il me fallut emprunter une passerelle pour franchir l'écluse et rejoindre le quai où nous avions fait la veille nos adieux à l'équipage du "*Savage Amusement*".

De là, je bénéficiais d'un formidable poste d'observation sur toute la rivière. La ville de Hull se trouvait à l'extérieur d'une large courbe de l'Ouest vers le Sud-Est. Vers l'amont, en toile de fond, la silhouette du pont "*Humber-Bridge*" et de ses deux grands piliers qui montaient vers le ciel. Plus près de nous, sur la même rive, l'entrée du dock "*Albert*" dont nous avions réussi par miracle à atteindre l'entrée au terme d'efforts inhumains. De l'autre côté, à l'Est, il semblait y avoir d'autres docks, mais la courbe n'était pas assez prononcée pour les voir distinctement.

Trois kilomètres à peu près séparaient Hull de l'autre rive au sud. Ce flot n'avait donc rien d'une rivière, cela ressemblait davantage à un fleuve tropical, hostile et indiscipliné. Le courant remontait la rivière et l'écoulement de ce flux avait par sa régularité et sa taille quelque chose d'effrayant. Ces milliers de mètres cube d'eau arrivaient par cette ouverture béante dans la Mer du Nord. L'embouchure était à 18 milles de la marina de Hull. J'essayais de distinguer Immingham dans le lointain Sud-Est, mais la visibilité n'était pas très bonne, et je n'y parvenais pas.

En face de moi, sur l'autre rive, c'était le désert à perte de vue, aucune bosse n'altérait la régularité de ce paysage sans vie. L'univers inspirait une profonde désolation. Pas le moindre relief, ni même un seul arbre. Un monde sans âme sur une toile de fond uniformément grise. De l'eau boueuse en premier plan, une ligne noire en guise d'intermède pour la rive, et tout le reste rempli par l'immense grisaille qui obstruait le ciel. La région se présentait peut-être sous de meilleurs aspects les jours de beau temps, mais ce matin-là, elle n'était guère propice à redonner le moral à ses spectateurs contemplatifs.

Et pourtant, j'en avais cruellement besoin. Outre ma blessure, qu'allions nous devenir en effet ? Il y avait tout juste assez dans notre bourse pour nous acheter quelques maigres vivres et payer la nuit que nous venions de passer dans la marina. Nous n'avions pas de quoi prolonger notre séjour au calme amarrés à ce ponton sur ce bassin aux eaux tranquilles et imperturbables. Quant à l'espoir de Cécile d'obtenir des faveurs de la part des responsables de la marina, je n'y croyais guère. Ma migraine et la froideur de la région m'avaient fait perdre le peu de conviction que j'avais placé la veille dans cette hypothèse. Mais d'un autre côté, nous ne pouvions pas non plus repartir vers Immingham dans cette tourmente avec pour seule propulsion un moteur fragile dont nous étions plus que jamais incertains de la fiabilité. En fait, nous étions coincés, et l'idée d'être condamnés à séjourner dans l'inconfort de l'avant-port commençait déjà à apparaître comme une évidence dans mon esprit alors très pessimiste.

Cette perspective me désespérait, et plus j'y pensais, plus je sombrais dans un marasme qui me tordait le foie. Toutes mes craintes profitaient de cette brèche que ma défaillance leur offrait pour m'attaquer l'esprit de toute part.

Allions nous réussir à rejoindre Immingham ? Et la compagnie "*Eimskip*", allait-elle au moins être sensible à notre périple et accepter notre proposition ?

Je n'avais aucune réponse à toutes ces questions, mais j'étais au moins certain que rien, absolument rien, n'était acquis, même si j'avais l'impression que nous avions déjà soulevé des montagnes pour arriver jusque-là.

Je revenais au bateau d'un pas défaitiste. En longeant le quai de la marina, je voyais défiler sous mes yeux tous ces bateaux mieux équipés les uns que les autres. C'était comme un rêve, et je me demandais si le sort nous permettrait un jour d'appareiller à bord de tels navires. Pour l'instant, je n'avais que la liberté d'y croire. En arrivant sur le bateau, je ne savais pas vraiment comment me comporter auprès de Cécile. Elle avait toujours cru en notre défi parce que je n'avais jamais fait preuve

de pessimisme. Comment allait-elle réagir si je lui présentais maintenant un profil découragé, alors que la précarité de la situation imposait au contraire un surplus d'énergie et d'enthousiasme ? Je craignais qu'elle ne comprenne pas ce changement et qu'elle se mette à douter elle-aussi.

Il ne le fallait pas. J'essayais de camoufler tant bien que mal ma déprime. Lorsque je pénétrais dans l'habitacle, elle avait déjà déjeuné et elle s'était habillée. Nous nous échangions un bonjour chaleureux, mais très bref. Elle semblait très pressée et particulièrement déterminée. Elle avait revêtu ses vêtements les plus présentables et les moins sales pour aller défendre notre cause auprès des autorités gestionnaires de la marina.

Je demeurais très sceptique, mais je m'efforçais de ne pas lui montrer. Elle ne m'en laissait pas le temps, elle partit presque aussitôt, fermement décidée à obtenir ce qu'elle voulait.

J'eus juste le temps de lui dire que nous partirions à l'hôpital dès son retour. Ma petite promenade avait légèrement amoindri la douleur de ma blessure ainsi que mon mal de crâne, mais je savais bien qu'il ne s'agissait que d'un court répit jusqu'à ce que la fraîcheur du jour m'envahisse à nouveau.

. . .

20 minutes plus tard, Cécile n'était toujours pas revenue, je commençais à trouver le temps long. Mais cette longue attente signifiait au moins que ses interlocuteurs ne s'étaient pas contentés de lui dire "non !" de manière catégorique. La fibre pied-noir de Cécile, ainsi que son caractère têtu de demi-bretonne, avaient peut-être fini par avoir raison des objectifs rationnels des gérants de cette marina.

Soudain, j'entendis des pas sur le ponton, c'était bien elle. Elle revenait aussi dynamique qu'elle était partie, et avec un grand sourire aux lèvres. Cette fois, je ne pouvais qu'avaler mon tort de ne pas avoir cru en elle. Elle s'asseyait devant moi et m'annonçait qu'elle avait une bonne et une mauvaise nouvelle à m'annoncer.

La bonne était effectivement qu'elle avait obtenu gain de cause auprès des autorités de ma marina. Ces derniers, qui dans un premier temps, eurent du mal à croire le récit de Cécile, finirent par admettre son authenticité, et décidèrent, à titre exceptionnel, de nous aider. Craignant que la gratuité de notre séjour attire un flot de voyageurs peu fortunés, ils préférèrent nous proposer une sorte de marché, à savoir le non-paiement des taxes de séjour contre quelques travaux 2 heures par jour. Cécile avait accepté volontiers et elle avait eu parfaitement raison. Le patron de la marina avait alors pensé que je pouvais être intégré à l'équipe de manutention tandis que Cécile irait travailler au bar privé du Yacht Club, situé à l'étage au même endroit. Cette proposition était parfaite car elle nous permettait de nous intégrer au personnel du port, de sympathiser avec de nouvelles personnes et de mieux préparer ainsi notre départ pour Immingham.

Quant à la mauvaise nouvelle, le patron de la marina indiqua à Cécile avant qu'elle ne reparte de son bureau que le mauvais temps risquait de durer encore quelques jours, ce qui retardait encore un peu notre arrivée à Immingham.

Mais après tout, ce séjour à Hull ne commençait pas si mal, grâce au talent de Cécile et à l'ouverture d'esprit des gérants de la marina. L'endroit était très tranquille, et il y avait largement matière dans ces conditions à trouver dans ce port les bases d'une solide récupération physique et morale.

Faisant fi de cette mauvaise nouvelle, qui n'en était donc pas vraiment une, je félicitais Cécile. Elle avait agi à la perfection et n'en était même pas fière. Elle changea elle-même de sujet et jugea qu'il était temps de rejoindre l'hôpital. Ce matin-là, elle avait rangé tous ses petits défauts dans un casier et troqué son mauvais caractère contre une humilité que je ne lui connaissais pas. Je ne pus faire autrement que de l'admirer. En quelques instants, elle m'avait donné une violente claque au moral et envoyé au diable mes craintes et ma déprime passagère. Nous avions mieux à faire selon elle que de nous lamenter sur notre sort et attendre que le ciel nous tombe vraiment sur la tête.

Elle se comportait de manière tellement exemplaire que je n'eus qu'à me faire petit et à suivre ses directives, non sans une certaine frustration d'avoir été battu sur ma propre foi.

. . .

Sans perdre un instant, elle me prit par la main et m'emmena avec elle sur le chemin de l'hôpital.

Les alentours de la marina étaient animés par une petite activité économique, mais cela n'avait rien à voir avec ce qui nous attendait de l'autre côté de la route à quatre voies, sorte de périphérique qui séparait la zone portuaire du cœur de la ville.

Kingston upon Hull comptait quelques 260 000 habitants et figurait parmi les 20 plus grandes villes d'Angleterre. De l'autre côté de la route, la vie battait son plein. Des hommes d'affaire pressés, aux visages insensibles et aux allures mécaniques, se bousculaient par centaines, tous mus par un infatigable soucis de rendement, tels une colonie de fourmis.

Il y avait bien longtemps que nous n'avions pas assisté à de tels mouvements de population. Même à Liverpool, la densité nous avait paru moins importante. On se serait cru dans un quartier d'affaire aux heures de pointe.

D'après les indications recueillies par Cécile, l'hôpital se trouvait à deux kilomètres environ de la marina. Méthodiquement, nous suivions alors le tracé indiqué au stylo en pointillé sur le plan. Les panneaux de rue se succédaient les uns aux autres ; "*Castle Street*", "*Osborne Street*", "*Ferensway*", "*Anlaby Road*".

Les devantures des magasins ne nous présentaient que des rêves inaccessibles. Sur le trottoir de droite, un marchand de voitures vendait une Ford Capri, la voiture que je m'étais juré d'acquérir depuis mon plus jeune âge. Cécile était pressée, mais je ne pus m'empêcher de m'arrêter, l'air ébahi devant cette voiture splendide. Plus jeune, on m'avait toujours dit que les rêves se concrétisent par l'effort. Il ne me restait plus qu'à espérer que cette morale soit exacte et que nos efforts nous

permettent un jour d'accéder à nos envies.

Nous repartions sans tarder, de peur d'être saisis par la tristesse de n'être encore que des rêveurs. Nous arrivions rapidement à l'hôpital. C'était un grand bâtiment relativement récent. Dans la grande cour, d'innombrables panneaux indiquaient aux visiteurs les directions à suivre pour rejoindre les différents services. Nos connaissances anglophones ne nous permettaient pas de traduire tous ces termes médicaux, mais le panneau "*Urgency*" restait quand même à notre portée. Nous suivions aussitôt la direction indiquée.

Une hôtesse nous posa une série de questions et nous pria ensuite de patienter dans la salle d'attente jusqu'à ce qu'un médecin puisse examiner mon cas. Le lieu était bondé. Discrètement, nous nous installions au milieu de tous ces gens.

Nous dûmes attendre pas moins de deux heures. Dans des conditions moins confortables, l'impatience nous aurait certainement énervé, mais cette salle était généreusement chauffée et cela faisait longtemps que nous n'avions pas eu l'occasion de nous réchauffer le corps aussi longtemps. Nous nous sentions bien, disposés à faire durer ce confort aussi longtemps qu'on nous le permettait.

Une infirmière, aux allures sévères, appelait régulièrement les patients par leur nom. Soudain, le mien retentit dans la salle. L'infirmière pria Cécile de bien vouloir m'attendre. Cette séparation n'était que momentanée, mais nous nous étions si peu quittés depuis bientôt deux mois que cet instant eut quelque chose de dérangeant.

Au terme d'un parcours sinueux à travers un dédale de couloirs encombrés, je fus abandonné dans une petite pièce sans autre explication. Un docteur arriva rapidement, examina ma blessure et me questionna sur sa cause tout en désinfectant la plaie. Je lui expliquais alors notre mésaventure, ainsi que le reste de notre périple en résumé. Il paraissait intéressé par mon récit, mais il me pria de l'excuser, il devait déjà repartir consulter un autre malade. Une infirmière se chargea de finir le travail.

Ces soins prodigués, je voulus remercier cette infirmière, mais elle ne m'en laissa pas le loisir, elle me mit dehors afin de recevoir un autre patient. Les malades se suivaient à une cadence effrénée. On aurait pu imaginer qu'un tel fonctionnement impliquerait un travail bâclé, mais au contraire, je repartais, ma blessure bien soignée, après un quart d'heure à peine de soins. Quant au frais, nous n'eûmes rien à payer, les hôpitaux anglais étant en effet gratuits, un système nettement plus humain qu'en France, car il est certain que s'il m'était arrivé la même chose outre-Manche, j'aurais dû supporter ma douleur en raison de mon incapacité à payer les soins.

Nous ne sortions de l'hôpital qu'à 13 h., pressés de rejoindre la marina afin d'honorer nos engagements.

. . .

Nous nous étions engagés à fournir quelques heures de travail pour cette première journée, et nous ne voulions en aucun cas donner une mauvaise impression.

Nos 11 livres n'ayant pas été dépensées pour les taxes de séjour de la marina, nous en profitâmes pour faire halte dans le premier supermarché venu, et nous permettre un extra avec une pizza, du ketchup, du sucre, du beurre et des œufs. Nous marquions également un arrêt au bureau d'information touristique, au 75 de la rue "*Carr-Lane*", pour y récupérer quelques documents concernant la ville de Hull.

Nous passions rapidement au bateau pour y déposer nos affaires, puis nous nous rendions aussitôt à la capitainerie pour connaître les tâches que l'on nous destinait.

Lisa, la très sympathique hôtesse, une jeune femme à peine plus âgée que nous, nous y accueillit chaleureusement. Elle me demanda tout d'abord si ma blessure s'était arrangée, puis elle appela Bob, le chef de l'équipe de manutention.

Ce dernier arriva aussitôt. Tout ce petit monde avait été mis au courant de notre périple par Richard Exley, le Directeur de la marina, qu'avait donc rencontré Cécile le matin même. Le

peu d'information qu'avait reçu Bob de notre voyage l'avait suffisamment intrigué pour qu'il désire en savoir plus. De nombreuses questions lui tiraillaient l'esprit et nous commencions donc notre après-midi de travail par une bonne demi-heure de récits d'anecdotes.

Enchaînant sans difficulté notre départ de Bretagne à la tempête dans "*Bristol Channel*", l'escale à Ilfracombe, le tour des Pays de Galles, Liverpool et son marché, le canal et notre façon de le parcourir, et enfin notre mésaventure de la veille, les paroles de Cécile et les miennes s'accordaient parfaitement comme celles d'une pièce de théâtre longuement répétée grâce à toutes nos rencontres. Tout cette énergie provenait directement de nos tripes, nous n'avions rien à faire, sinon de laisser parler nos cœurs et notre foi.

Bob nous félicita pour tout ce que nous avions déjà fait jusque-là. Mais il était de ces travailleurs dont les tâches sont souvent difficiles. Par la difficulté de son quotidien, il était donc plus incrédule que d'autres. Ainsi, il ne parvenait pas à s'expliquer comment nous avions pu produire tant d'efforts et accepter tant de souffrances alors que notre objectif n'avait cessé d'être incertain, et qu'il le demeurait encore.

Sa remarque fut un peu froide, mais immensément rationnelle. Toutefois, cette incertitude, nous la connaissions tellement que nous avions appris à vivre avec, et la remarque de Bob n'altéra donc en rien l'enthousiasme de nos propos, comme elle aurait pu le faire aux premiers jours de notre voyage, alors que nous n'avions encore franchi aucun obstacle. Nous ne marquions aucun signe de faiblesse, et Bob fut obligé d'admettre que notre défi était bien plus qu'une fragile passion éphémère.

Nous aurions pu discuter ainsi des heures durant, mais Bob fut rappelé par son équipe. Il estima que nous méritions bien un peu de tranquillité entre nous et ne nous donna rendez-vous pour notre premier emploi que le lendemain à 9 heures.

. . .

Ma foi, cette perspective de pouvoir passer une après-midi au calme n'était pas pour nous déplaire. Ma blessure n'était plus douloureuse, et j'avais repris un moral d'acier, pour la plus grande joie de Cécile.

Sur le ponton, alors que nous retournions au bateau, nous trouvions un homme grisonnant en train de l'examiner. Il s'agissait en fait d'un voisin de ponton, le propriétaire du "*Markman*", un gros voilier de type pêche-promenade, autant vedette que voilier. Il ne nous donna que son prénom ; Jeoff.

Il se présenta ainsi à nous en nous expliquant qu'il se demandait si ce petit navire n'était pas celui dont il avait entendu les mésaventures la veille par les échanges radios des garde-côtes. Nous lui confirmions.

Mais s'il avait pu écouter la V.H.F. la veille, il savait certainement pourquoi précisément la vedette des garde-côtes n'était pas venue à notre secours. Conformément à ce que nous avait dit les garde-côtes, la seule vedette de la zone était alors occupée au sauvetage d'un gros voilier en aval. Un article de presse était même paru dans la presse locale pour relater les ravages que causa cette tempête. Il partit dans son voilier, nous demandant de l'attendre, pour justement essayer de retrouver cet article de presse. Lorsqu'il nous le rapporta, nous découvrions avec stupeur que ce voilier en perdition n'était autre que l'"*Opua*", projeté sur un banc de sable.

Nous ne comprenions vraiment pas comment une telle unité avait pu vivre une telle mésaventure alors que le capitaine semblait bien connaître la rivière. Peut-être avaient-ils rencontré un ennui mécanique qui les avait privés de propulsion.

En tout cas, nous n'en revenions pas. Et l'article ajoutait en plus que deux des membres de l'équipage furent sérieusement blessés, et qu'ils avaient dû être conduit à l'hôpital. Ce ne fut qu'au prix d'un fastidieux sauvetage que les garde-côtes parvinrent à extraire l'"*Opua*" de son piège et à le ramener jusqu'à Grimsby, son objectif.

Lorsque nous racontions à Jeoff que nous avions été remorqués par ce voilier une bonne partie de la journée, il s'accorda avec nous pour admettre que c'était en effet une très curieuse coïncidence, ainsi qu'un regrettable incident pour l'"*Opua*" qui effectuait sa première sortie.

Jeoff nous invita à prendre une tasse de thé à son bord. Célibataire, bien rangé dans sa vie professionnelle, notre hôte vivait de beaux jours. Il avait le profil d'un père tranquille, à la bonne humeur coutumière. Il allait bien avec les formes de son bateau, généreuses et conviviales. Le carré était vaste et aéré, la vapeur de l'eau bouillante n'occasionnait aucune condensation.

Le thé de Jeoff était comme je l'aimais, fort et à l'arôme relevé. Accompagné de biscuits au beurre, cette collation fut un véritable instant de douceur.

Nous plaisantions avec une certaine arrogance vaniteuse sur notre propre sort, imaginant à voix haute et de manière presque cynique toutes les hypothèses qui auraient pu nous arriver si notre bonne étoile ne nous avait pas donné l'idée de pagayer pour nous en sortir. Cela nous faisait sourire extérieurement, mais à la simple évocation de ce qui aurait pu arriver si nous n'avions pas réussi à nous en sortir, notre sang se glaçait et nos articulations devenaient rigides et cassantes.

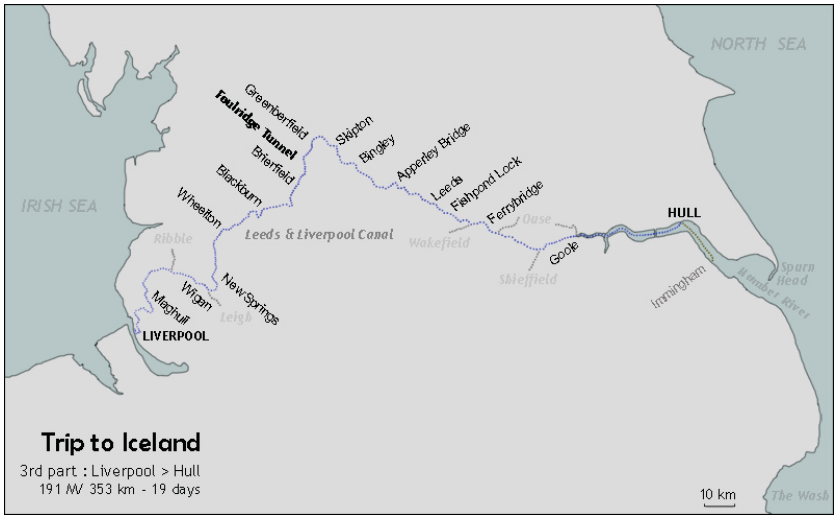
Jeoff restait là plusieurs jours, c'était un habitué des lieux. Sur une pochette "*Trans-Manche 89*", j'inscrivais alors nos coordonnées ainsi qu'un petit mot sympathique. Jeoff en fit de même, mais utilisa pour sa part comme support une carte marine, précisément celle de la rivière Humber. Pour nous qui ne possédions pour seuls documents décrivant la région, que de vulgaires photocopies de cartes, ce fut là un véritable cadeau, que nous fit notre hôte, sans même le savoir.

. . .

De retour au bateau, nous nous empressâmes de la ranger parmi nos documents nautiques les plus précieux. Tout paraissait maintenant mieux aller, la tourmente de la veille, et ses conséquences semblaient s'éloigner de nous.

Depuis notre arrivée à Hull, nous avions couru dans tous les sens, sans vraiment savoir ce qui nous arrivait vraiment. Rédigeant mon livre de bord, mon stylo à la main, l'écriture et la réflexion me permettaient enfin de réaliser que nous étions bel et bien de l'autre côté de l'Angleterre. Ce fut là notre objectif pendant plusieurs semaines, et pourtant, les événements ne nous permirent même pas de nous rendre compte que c'était acquis.

Nous avions réussi à franchir l'Angleterre par ses entrailles, et nous ne nous en étions même pas félicités. Peut-être par fierté, peut-être aussi pour nous récompenser, mais surtout pour mieux justifier encore cette profonde satisfaction, je me voulais à présent pragmatique.



Combien de milles précisément depuis le port du Belon ? Plus de **700** et près de **1400** kilomètres ! Et cela durant presque deux mois et pas moins de 22 étapes. L'Atlantique, la Manche, la Mer Celtique, le Chenal de Bristol, le Canal St Georges, et la

Mer d'Irlande. Puis, cet étonnant canal, de plus de 250 kms, avec ses innombrables méandres, ses quelques 400 ponts, ses 28 aqueducs, ses 2 kilomètres de tunnel, ses 108 écluses pour 150 mètres d'ascension et presque autant de descente. Et enfin cette fameuse rivière Humber qui s'évertuait à faire durer notre aventure et à ignorer notre impatience. A ne surtout pas oublier non plus toutes ces nouvelles amitiés, et toutes ces images marquées dans nos esprits à l'encre indélébile. En majorité des souvenirs heureux, d'autres moins. De quoi nous rappeler pour toujours que ce ne fut pas gratuit.

M'arrêtant un instant, et relevant la tête, j'avais l'impression de sortir d'un drôle de rêve, mais d'en avoir gardé les marques, comme si j'avais eu de la graisse sur les doigts après un rêve de mécanique. Un épais nuage confus où se mélangeaient onirique et rationnel. En ouvrant les yeux de la sorte, et en lisant ces données mathématiques, je devenais momentanément objectif, mesurant mieux ainsi l'incohérence de certaines de mes certitudes. Nous étions certes tout près d'Immingham, mais d'une part, ce n'était pas ce que j'avais programmé en quittant le Belon, et d'autre part, cela faisait longtemps que nous aurions dû atteindre Immingham si mes plans d'Ilfracombe s'étaient révélés envisageables. Par ailleurs, jamais, je n'aurais songé que nous n'atteindrons l'autre côté de l'Angleterre qu'à deux, sans Manu. Pas un seul instant non plus, je n'aurais pu prévoir qu'une aventure aussi périlleuse que celle de la veille puisse nous surprendre de la sorte. Rien ne s'était déroulé vraiment comme prévu, c'était plutôt un mauvais présage pour l'avenir.

Néanmoins, je ne voulais pas sacrifier ces bons moments en créant un terrain propice à une nouvelle désillusion. Je chassais alors ces idées noires de ma tête et je prenais soin d'épargner Cécile de ces réflexions.

S'il existe un terme pour désigner celui qui cache volontairement la réalité à ses proches pour mieux se garantir de leur confiance, je suis prêt à m'en faire qualifier pour l'attitude qui fut la mienne ce jour-là. Mais avais-je d'autres moyens ?

Nous risquions beaucoup dans cette aventure. J'en étais à moitié conscient et l'autre moitié était aveuglée par mon optimisme. Celui-là même qui m'empêcha systématiquement de faire partager à Cécile mes raisonnements les plus rationnels afin de ne pas l'affoler.

L'avenir me donna raison. Mais cela en valait-il la peine ?

. . .

"*Déjà 17 h. !*" s'écria Cécile, qui m'extirpa ainsi de mes pensées. Nous avions chacun pensé de notre côté, nous devions maintenant penser ensemble, pour nous corriger réciproquement et vider sans honte tous nos sentiments secrets.

Il n'y avait rien de mieux pour cela qu'une petite balade sur les berges de la rivière à la tombée de la nuit. Le ciel n'avait pas changé, il était encore gris et le vent toujours aussi frais. Le trafic était important sur la rivière. On voyait une multitude de feux verts et rouges s'y déplacer dans les deux sens. A l'Ouest, illuminé par mille feux, se dressait l'imposant "*Humber Bridge*" qui enjambait la rivière comme si il l'avait maté. De l'autre côté, dans cette direction où j'avais essayé en vain quelques heures plus tôt de distinguer Immingham, on apercevait nettement à présent les lumières d'un vaste complexe industriel. Il n'y avait rien avant Immingham, il ne pouvait donc s'agir que de cela. Nous eûmes alors un sentiment étrange en songeant au fait que nous apercevions notre objectif pour la première fois à l'œil nu. C'était comme si la terre promise apparaissait enfin devant nous.

L'émotion était forte, nos yeux brillaient, mais l'incertitude empêchait nos larmes de couler sur nos joues, comme le petit détail qui gâche la joyeuse fête.

Nous touchions presque à notre but, mais l'obstacle qui nous en séparait n'était pas des moindres. Et puis, à force de nous harceler, la réalité avait fini par nous ouvrir les yeux. A quoi devions-nous réellement nous attendre là-bas ? Convaincre le capitaine d'un cargo de nous embarquer ne paraissait plus

aussi évident qu'auparavant. L'adversité nous avait rendu plus prudents. Mais nous savions aussi que si notre raisonnement avait toujours été aussi pragmatique, nous ne serions peut-être jamais arrivés jusque-là.

Nous nous forcions alors délibérément à oublier ce rationnel pour revenir doucement vers notre petit navire et dominer nos peurs et nos craintes par la chaleur d'un bon repas.

De l'extérieur, notre bateau apparaissait si petit, si frêle, en proie aux moindres intempéries, et pourtant, nous nous y sentions bien, endormis l'un contre l'autre, le ventre plein et l'âme en paix, confortés par la chaleur de nos corps et de notre amour, chaque jour un peu plus sensé.

. . .

Mardi 23 Octobre : Hull : 2ème jour d'escale

Beau temps et vent faible. La condition idéale pour lever les amarres et foncer vers Immingham. La météo s'était donc trompée, nous aurions pu partir.

Toutefois, ni Cécile, ni moi, n'en avions vraiment envie. Enfouis dans nos duvets, nous ne manifestions plus le courage nécessaire. En fait, nous savions que la réponse d'"*Eimskip*" ne dépendrait que de notre faculté à en convaincre les décideurs, et notamment le capitaine du cargo. Par conséquent, nous avions tout intérêt à nous présenter en bonne forme, et sous une bonne allure, afin que notre simple état de fatigue ne fasse pas barrage. Ce prolongement volontaire de notre séjour bienfaiteur dans la marina de Hull n'est plus un luxe, mais une nécessité.

Néanmoins, cela ne signifiait pas pour autant que nous étions débarrassés de toute contrainte. Nous nous étions engagés en contrepartie de la gratuité de notre séjour dans le port à fournir quelques heures de travail pour le compte de la marina. Cette solution fut pour nous une véritable aubaine et la seule raison pour laquelle nous avions bien plus le moral ce matin-là. Nous n'avions donc pas le droit de décevoir ceux grâce à qui cet

arrangement salvateur avait pu être trouvé.

Après un solide petit-déjeuner, nous partions rejoindre l'accueil de la marina. Il n'était pas encore 9 h., mais tout le monde était déjà à l'ouvrage. Lorsque nous pénétrâmes dans le bureau de Lisa, Bob était justement en train de lui expliquer qu'il avait un problème de main d'œuvre et ne pouvait effectuer tout le travail qui lui avait été confié.

Nous ne pouvions pas mieux tomber. Il ne perdit pas un instant, et nous présenta aussitôt à Kelvin, l'un de ses manutentionnaires, et lui demanda de m'emmener avec lui pour sa mission matinale. Bob voulut dispenser Cécile, expliquant que cela n'était pas un boulot de fille, mais celle-ci insista, précisant qu'elle voulait être traitée de la même façon que moi.

Le programme de la matinée consistait à prendre place à bord de la barque motorisée de la marina et à ramasser à l'aide d'une épuisette tous les détritus qui traînaient à la surface du bassin, en particulier dans les coins. Cette première tâche fut loin d'être agréable, cela me rappelait les bords de la Seine à Bezons. Les poubelles du bord furent rapidement remplies de morceaux de polystyrène, de sacs plastiques et d'emballages en tout genre.

A 10 h., comme partout en Angleterre, Kelvin interrompait le travail, l'heure sacrée du thé avait sonné. Toute l'équipe se réunissait alors sous le hangar du chantier. Il y avait là un petit bureau où les membres de l'équipe recevaient chaque matin le planning de travail à effectuer pour la journée. Il y avait énormément de choses à faire, mettre à l'eau ou hiverner des bateaux, les entretenir, réparer les moteurs, peindre des coques et s'occuper des pontons.

Bob nous présenta à cette équipe de bricoleurs à tout faire, une dizaine de personnes environ, d'une moyenne d'âge assez jeune. Bob était non seulement le chef, mais aussi le vétéran de l'équipe. L'accueil qu'ils nous réservèrent fut chaleureux, et nous fûmes cordialement intégrés à prendre notre place parmi eux. Sur le rebord de la fenêtre, un transistor diffusait à tue-tête la musique d'une bande FM locale, et sur les

murs, quelques posters érotiques savamment disposés en disaient long sur l'esprit bon enfant et plutôt viril de cette joyeuse équipe.

Quelques regards discrets, mais très intéressés vers Cécile m'encourageaient dès les premiers instants à la plus grande vigilance et à devancer toute sorte de pari malveillant. Mais de son côté, Cécile ne semblait nullement impressionnée par cette masculinité écrasante.

La pause thé ne dura pas plus d'un quart d'heure, chacun reprit son travail. Cette fois, nous ne faisions plus équipe avec Kelvin, car Bob souhaitait nous faire découvrir toutes les tâches réalisées par son équipe. Il nous dirigea alors vers trois autres ouvriers, Brian, David et Garfield, dont la mission était de mettre deux bateaux à l'eau avant midi. Ce n'était pas une mince affaire, mais la marina était équipée des meilleurs outils et pouvait donc se permettre se relever de tels défis. Elle disposait notamment d'un portique roulant capable de déplacer des navires de plus de 10 tonnes. Le quai avait été spécialement aménagé en fonction de ce portique, ce qui facilitait les mises à l'eau. La démonstration fut très convaincante, et Bob affichait à juste titre une certaine fierté à nous montrer le professionnalisme de son équipe.

Pour l'heure du déjeuner, l'équipe s'accordait une heure et demie de pause. Il n'y avait pas de cantine, quelques-uns retournaient chez eux, les autres pique-niquaient sur place.

Bob estima que nous en avions largement fait assez pour la journée et nous dispensa donc pour le restant de la journée.

. . .

Pour la première fois depuis bien longtemps, nous n'eûmes alors absolument rien à faire. Cécile trouva à s'occuper en commençant le grand nettoyage du bateau. Elle voulait être seule et plutôt que de m'ennuyer, je m'en allais à nouveau vers la marina pour donner un coup de main à l'équipe de Bob.

Etonné de me voir aussi volontaire, Bob n'en fut pas moins content d'avoir deux bras supplémentaires pour ses missions de l'après-midi. Lui et son équipe devaient en effet poser de lourds câbles électriques sous les pontons afin d'alimenter chaque anneau. Ce fut un travail harassant et fastidieux qui me fit regretter mon entrain plus d'une fois.

A 17 h. précises, tout le monde s'arrêtait instantanément. Je proposais alors mes services à Bob pour le lendemain, mais celui-ci, le sourire en coin, me remercia vivement et m'indiqua que j'en avais fait assez que je devais plutôt consacrer la journée du lendemain à mon complet rétablissement ainsi qu'à la préparation de notre départ vers Immingham.

. . .

Sur le chemin du retour vers le bateau, je rencontrais Kelvin qui me présenta Mike, un autre membre de l'équipe, et surtout kayakiste. Kelvin avait remarqué les kayaks sur le pont de notre voilier et avait pensé que nous serions intéressés par une discussion avec un kayakiste local.

Mike, personnage très sympathique, d'une trentaine d'années, était malheureusement pressé à ce moment-là. Il nous proposa de nous retrouver le soir venu au pub de la marina, ce que j'acceptais volontiers.

En attendant, je m'en allais rejoindre Cécile qui avait réalisé un nettoyage complet et continuait encore à évacuer la crasse accumulée au fil des milles dans les moindres recoins de l'habitacle. Je lui ôtais sa brosse des mains, et je l'emmenais alors à travers les rues bondées du centre-ville tout proche.

David, un autre manutentionnaire, nous indiqua le supermarché le plus proche. Avec nos quelques deniers, tel un vieux couple de retraités rendus avares par une trop modeste pension, nous n'achetions que quelques sachets de pain, les moins chers. Notre pénurie financière nous avait fait comprendre pourquoi le pain, à une certaine époque de précarité,

avait longtemps été à la base de l'alimentation. Sans pain, nous n'aurions jamais réussi à combler notre faim.

Quant à notre bourse, nous avions beau chercher jusqu'au fin fond de nos poches, nous ne trouvions pas plus que quelques livres. C'était dérisoire. Mais il fallait absolument les conserver car nous avions besoin d'une bonne dizaine de litres de carburant pour rejoindre Immingham.

Avant que la tentation nous fasse dépenser ces précieuses livres, nous nous hâtions de quitter le centre commercial et de rejoindre à grands pas notre voilier.

l'"*Ar Melhin 2*" n'avait rien d'une résidence confortable, mais c'était malgré tout notre logis et nous prenions à chaque fois un grand plaisir à nous y retrouver chaque soir dans notre intimité et notre chaleur réciproque.

. . .

A 19 h., comme convenu, nous partions pour la première fois au club de la marina afin d'y rencontrer Mike. Le club, à l'accès strictement réservé à ses membres, se trouvait au premier étage de la tour, juste au-dessus de l'accueil. Il s'agissait d'une salle assez grande à l'ambiance sobre et confinée et dont les fenêtres donnaient sur la marina. Il y avait un bar très soft et tout le mobilier était en bois et en cuir épais. Sur le mur, on avait accroché un portrait de la reine Elizabeth qui, quelques années plus tôt, avait inauguré la marina.

Conny, la maîtresse des lieux, nous demanda alors avec gentillesse si nous attendions quelqu'un.

Mais nous n'eûmes pas le temps de lui répondre que Mike arriva et lui expliqua qui nous étions. Elle avait été informée de notre histoire, mais elle paraissait étonnée d'avoir affaire à un couple aussi jeune.

Mike semblait être un habitué des lieux, mais davantage en ami qu'en client. Ses centres d'intérêt ne ressemblaient pas à ceux de ses collègues de travail, bien qu'il s'entendait parfaitement avec eux. Il était beaucoup plus intellectuel.

Il avait certes voulu nous rencontrer parce que nous étions kayakistes, mais aussi et surtout pour en savoir plus sur notre aventure, qui en de nombreux points avait suscité sa curiosité.

Il désirait connaître certains aspects, notamment humains, que nous n'avions jusqu'alors jamais décrit. Les questions fusaient, et les éclats de rires aussi, lorsque nous lui relations la réaction des commerçants à la fin du marché de Liverpool ou encore celle de Mavis à Ferry-Bridge, après que nous ayons peint son armoire.



Rencontres au Yacht club de la Marina de Hull

Notre échange aurait pu durer des heures, mais Mike avait à faire et remit cette conversation à plus tard.

. . .

Avant de revenir au bateau, Cécile téléphona à ses parents en P.C.V. Le pot de compote était bien arrivé à destination et l'effet escompté était total. Désormais, la famille

de Cécile savait que notre aventure portait en elle une authentique signification. Ce périple ne nous appartenait, il était aussi le leur, et les tenait en haleine. De l'inquiétude du départ était née un suspens sans commune mesure qui nous obligeait maintenant à la réussite.

. . .

Mercredi 24 Octobre : Hull : 3ème jour d'escale

Comme la veille à la même heure, il faisait beau. Pourtant, nous ne nous sentions pas encore prêts à partir pour Immingham. De toute façon, nous n'avions rien préparé, nous ne disposions pas assez d'essence et Cécile dormait encore.

Pour tuer le temps, j'aurais pu essayer de me reposer encore un peu, mais trop de pensées me parcouraient déjà l'esprit pour que je puisse y parvenir. Alors, tout en dévorant quelques tranches de pain de mie, je me mis à lire les brochures que nous avions récupéré la veille au bureau d'information touristique.

Sur l'un de ces documents, une page entière était consacrée aux renseignements pratiques de la ville de Hull. On y apprenait ainsi où se trouvaient les principaux centres administratifs, la Mairie, la Poste, mais aussi les consulats.

Et à ma grande surprise, je découvrais que Hull était jumelé avec Reykjavik, la capitale de l'Islande, et qu'il y avait donc un consulat islandais. Je n'en revenais pas !

Il y avait un numéro de téléphone ainsi que l'adresse. Sans perdre un instant, je saisissais le plan de la ville. Le consulat de Reykjavik, d'après ce plan, se trouvait le long du dock "*Albert*", à l'entrée duquel nous avions atterri après notre mésaventure dans la rivière Humber. En se référant à l'échelle du plan, il y en avait environ pour une demi-heure de marche.

Dès lors, j'eus l'intention de m'y rendre afin de présenter notre périple auprès des représentants de l'Etat islandais et d'essayer d'obtenir leur appui pour notre démarche auprès

d'"*Eimskip*". J'étais convaincu que ce premier contact faciliterait notre démarche et augmenterait nos chances de pouvoir convaincre le capitaine du cargo "*Eimskip*". J'espérais même que le consulat allait pouvoir, sur la base de notre récit, prendre contact avec les représentants de la société "*Eimskip*" et demander à ces derniers de nous apporter leur aide.

Lorsque Cécile se réveilla, je lui fis part de ma découverte et nous décidâmes de consacrer la journée entière à cette visite auprès du consulat d'Islande. Notre plan fut alors de rester cette journée à Hull et de ne partir vers Immingham que le lendemain.

Malgré notre pénurie de vivres, nous nous offrîmes un copieux petit déjeuner, et nous partîmes tous les deux, d'un pas rapide, en direction du vieux quartier du dock "*Albert*". Il s'agissait d'un vaste complexe industriel, dont l'activité essentielle était la pêche, et toutes les activités qui en déclinaient.

Un gardien se trouvait à l'entrée du complexe et contrôlait toutes les entrées afin d'éviter des intrusions malveillantes. Nous lui expliquions notre souhait de rejoindre le consulat d'Islande, mais sa première réaction fut l'étonnement, il n'avait jamais entendu parler d'un tel consulat.

Nous lui montrions le document touristique où j'avais trouvé ces renseignements, et notre interlocuteur eut alors un déclic et nous informait qu'il venait de comprendre de quoi il s'agissait, sans nous en dire plus. Et justement, un de ses collègues le remplaçait et il se rendait pour sa part au même endroit. Il se proposait donc de nous y conduire en voiture.

La sympathie de ce gardien nous évita un bon quart d'heure de marche. Le dock "*Albert*" était un grand bassin étendu tout en longueur, parallèlement à la rivière. Le quai sur lequel nous roulions était encombré d'une multitude d'objets, d'énormes amarres, de grosses chaînes rouillées, des manilles de plusieurs kilos, des filets de pêche entassés les uns sur les autres, de la ferraille, des madriers de bois, des parpaings de béton, ...

A l'entrée du complexe, il y avait le local et la rampe de

mise à l'eau des garde-côtes. Un peu plus loin, une dizaine d'ouvriers s'affairaient sur les superstructures d'une grosse barge en construction. Pas moins de huit compresseurs autour du chantier fonctionnaient à plein régime dans un vacarme assourdissant. Les navires de pêche qui étaient amarrés dans ce dock n'avaient rien à voir avec ceux d'Ilfracombe. Ils ressemblaient davantage par leur grande taille à ceux de Concarneau ou de Lorient, qui partaient pour de longues campagnes de plusieurs semaines ou plusieurs mois sur les bancs de Terre-Neuve ou d'ailleurs. Les plus petits mesuraient une bonne trentaine de mètres. Certains, si vieux, semblaient faire corps avec les palplanches du quai, et n'attendaient plus que de partir à la casse. D'autres, au contraire, sentaient le neuf à plein nez, tant leur équipement paraissait moderne, et leur coque épargnée du moindre choc.

Une série de bâtiments longeait le dock et on pouvait lire sur les façades toutes les enseignes des compagnies de pêche qui se partageaient les infrastructures du dock.

Je m'attendais à ce que le gardien nous dépose devant un bâtiment administratif, mais au lieu de cela, il s'arrêta devant l'une de ces compagnies de pêche, la société "Tom Boyd Line". Nous remercions le gardien de sa gentillesse, mais nous restions malgré tout dubitatifs quant à la présence éventuelle d'un consulat derrière cette façade.

A l'intérieur, nous tombions sur un accueil et une charmante dame à qui nous expliquions l'objet de notre venue. Celle-ci nous répondit alors que le document touristique que nous possédions nous avait induit en erreur car ce consulat islandais se trouvait en fait à Grimsby, de l'autre côté de la rivière et encore plus loin qu'Immingham.

Nous repartions donc bredouilles vers la marina, persuadé néanmoins que si le bureau d'information touristique avait publié de telles informations, c'est qu'il possédait certainement des renseignements plus précis et plus exacts. Nous décidâmes de nous y rendre dès le début de l'après-midi.

A 14 h., nous partions donc au bureau d'information

touristique, fermement décidés à résoudre cette énigme. Là-bas, l'hôtesse qui nous reçut nous exprima son étonnement. Notre question n'était guère coutumière, elle avait davantage l'habitude de fournir des renseignements touristiques et ne connaissait pas grand-chose des rapports qu'avait la ville de Hull avec les différentes villes dont elle était jumelée.

Elle ne parvint qu'à consulter un annuaire international et à nous fournir le numéro de téléphone et l'adresse du siège de la compagnie "*Eimskip*" en Islande, ce qui ne nous fut d'aucune utilité. Nous étions certes naïfs, mais pas au point de croire qu'un simple coup de téléphone direct à la compagnie "*Eimskip*" depuis l'Angleterre pouvait suffire pour que nous obtenions notre transfert et celui de notre bateau jusqu'en Islande.

Ainsi, aussi bredouilles que nous l'avions été à notre sortie du dock "*Albert*", nous quittions ce bureau, tracassés par l'inexistence de ce consulat, pourtant bien présent sur les documents tout à fait officiels que nous avions récupérés. Nous ne pouvions même pas entreprendre une recherche par l'auteur de ces documents car ils étaient signés de l'organisme de tourisme, d'où nous sortions précisément sans le moindre renseignement.

. . .

Forts de ces deux échecs, il nous fallut admettre que nous ne trouverions pas ce consulat à Hull. Il fallait à présent se préparer pour notre grand départ du lendemain.

Sur le chemin du retour au bateau, nous rencontrâmes Bob et Lisa. Ils ne nous avaient pas vu depuis la veille et nous demandèrent si tout allait bien pour nous. Nous leur apprenions alors que nous nous apprêtions à partir pour Immingham dès le lendemain, et que nous avions presque tout ce qu'il nous fallait, exceptés quelques litres d'essence. "*Pourquoi ne lui avions-nous pas demandé plus tôt ?*" nous rétorquait Bob en nous priant instamment de venir au chantier pour qu'il remplisse à ras bord notre nourrice. Sa générosité fut une véritable aubaine et ôta un

lourd souci de nos esprits.

Au chantier, toute l'équipe, à l'annonce de notre départ, nous souhaita alors bonne chance. Certains d'entre eux ne croyaient pas une seule seconde en notre réussite, même s'ils reconnaissaient notre détermination.

Nous étions pour eux de jeunes français sympathiques, mais aussi de grands rêveurs complètement en dehors du monde et de ses réalités. Nous ne nous rendions même pas compte de leur incrédulité et nous leur promettions alors à tous de leur envoyer une carte postale dès notre arrivée à Reykjavik.

Bob nous fit cadeau de plusieurs bidons d'essence, en fait une bonne trentaine de litres, ce qui était bien plus que ce dont nous avions besoin. Kelvin nous aida à les transporter jusqu'à notre bateau et nous demanda intimement de réussir notre entreprise pour que notre foi montre à tous que les rêves sont accessibles pourvu que l'on y croit fort. Nous lui promettions de tout essayer pour y parvenir.

. . .

L'après-midi était déjà bien entamée, et nous devions encore effectuer une multitude de préparatifs pour être prêts à partir vers Immingham le lendemain à la première heure. Il fallait notamment recaler le mât sur le pont d'une manière bien plus solide qu'avant, renforcer ce qui restait de la chaise moteur et s'assurer que le morceau de bois qui restait n'allait pas céder à son tour. Nous devions aussi raccourcir le bout de sécurité qui reliait le balcon arrière à la poignée du moteur de manière à éviter une nouvelle chute dans l'eau. Enfin, il était impératif d'étudier la carte méticuleusement afin de connaître parfaitement le chemin à suivre entre les chenaux et les bancs de sable tout en évitant le centre du trafic maritime.

Mike, qui avait remarqué notre remue-ménage vint discuter avec nous et nous donna un coup de main. Nous parlions kayak et dans ce domaine, mes lacunes de langage ne me causèrent aucune difficulté. Il nous rappelait pour notre

information que l'heure limite pour quitter la marina le lendemain matin était 10 h 30. Il nous conseilla vivement de partir une heure avant afin de profiter au maximum du courant favorable.

. . .

Le grand départ approchait, ça devenait vraiment sensible. Notre activité laborieuse ne s'acheva que vers 21 h. Nous voulions absolument que notre voilier soit sous sa meilleure allure afin de ne pas surprendre désagréablement les représentants de la compagnie "*Eimskip*" ainsi que le capitaine du cargo. Le pont avait retrouvé sa blancheur d'origine et plus une seule épluchure de pomme ou de pomme de terre ne traînait dans le cockpit. Tout était à sa place, parfaitement rangé.

Nous savions que notre voyage allait prendre une toute autre tournure moins de 24 heures plus tard, et ce, quel que soit la décision de la compagnie "*Eimskip*". Si celle-ci acceptait notre proposition, comme nous l'espérions depuis si longtemps, alors c'était gagné. Si au contraire, elle refusait, notre programme allait quand même être radicalement bouleversé car nous allions alors devoir trouver une autre façon de parvenir à nos fins. Nous avions donc légitimement ce soir là de quoi être tendus et impatients que le jour se lève.

* * *

Trip to Iceland

Immingham

Jeudi 25 octobre 1990

Trop perturbé par cet océan de questions sans réponse, et par ce pays que nous nous apprêtions à conquérir sans même en connaître le moindre contour, je fus toute cette nuit durant le jouet d'un véritable tourment de pensées, ballotté dans tous les sens par des interrogations plus nerveuses les unes que les autres, par des évidences et des paradoxes.

Je me retournais sans cesse, essayant de chasser cette agitation de mon esprit, mais rien n'y fit, je finissais par m'avouer vaincu, m'asseyant sur ma couchette, le dos en sueur collé contre la froideur des casiers latéraux.

Je priais pour que les heures deviennent minutes et les minutes secondes, que le jour se lève et que nous puissions enfin partir vers Immingham. Mon supplice était pire qu'une rage de dent, impossible à déjouer.

Dès l'aurore, je m'affairais pour préparer le départ. Il n'y avait plus grand chose à faire mais je ne pouvais plus rester immobile. Je fis un tel remue-ménage sur le pont que Cécile n'eut pas d'autre choix que de se réveiller à son tour.

La distance qui nous séparait d'Immingham n'était que de 8 milles, mais même si le temps restait au beau fixe, ce qui semblait être le cas, nous n'en fûmes pas moins apeurés par l'idée de nous élancer à nouveau sur les flots agités de la rivière Humber. Quant à notre moteur, nous n'étions pas à l'abri d'une panne, somme toute légitime après tout ce que nous lui avions fait subir.

Et puis, à quel accueil devions-nous nous attendre à Immingham ? Dans le meilleur des cas, nous allions séduire nos interlocuteurs et obtenir de leur part notre transport jusqu'à Reykjavik. Quant au pire, nous étions encore trop optimistes ce matin-là pour être capables de l'imaginer.

Mais l'heure n'était pas celle des prédictions. Nous devions aller à la marina informer Lisa de l'imminence de notre départ. Elle nous fit lui promettre elle aussi de lui donner des nouvelles dès notre arrivée en Islande.

Sans nous attarder, nous regagnions notre voilier. Le moteur ne fit aucun caprice pour démarrer, il paraissait comme nous décidé à en finir au plus vite. A petit régime, nous quittions le ponton et nous nous dirigeâmes lentement vers l'écluse.

De sa tour de contrôle, Kelvin, qui assurait le service ce matin-là, nous attendait pour ouvrir les portes. Lorsque nous fûmes enfermés dans la chambre, nous eûmes la surprise d'avoir la visite de Bob, qui voulut nous encourager une dernière fois. Et comme pour s'assurer que nous ne manquerions de rien, il nous remit dans un sachet quelques sandwichs pour notre voyage du jour. Cette délicate attention nous donna du baume au cœur. Bob n'était pas du genre à exprimer ses sentiments, mais il venait là de trahir la grande chaleur humaine qui se cachait derrière cette façade de baroudeur insensible. Nous l'en remercions vivement par une chaleureuse empoignade.

Mais il fallait partir à présent, la renverse des courants venait d'avoir lieu et le flux était disposé à nous porter vers Immingham. Un dernier geste d'aurevoir à nos amis, et à 10 h., je poussais les gaz à fond, nous nous lancions à travers la rivière Humber, peut-être, nous disions nous alors, pour notre dernière étape vers l'Islande à bord de l'"*Ar Melhin 2*".

La rivière n'avait rien à voir avec la furie liquide qui l'avait caractérisé lors de notre arrivée en catastrophe quelques jours plus tôt. Le courant filait toujours aussi vite, mais le vent était quasiment nul et ne soulevait même pas le moindre clapot.

. . .

Le moral était bon, la nourrice regorgeait de carburant et le soleil nous indiquait la route à suivre. Quant à nos réserves de vivres, elles étaient encore suffisantes pour nous permettre de tenir quelques jours dans le port d'Immingham, jusqu'à ce que le cargo "*Eimskip*" y fasse escale et nous ramasse au passage.

Nous avions retrouvé notre motivation du départ, et nous la confortions par cette fierté d'être arrivés jusque-là en dépit de tous les obstacles qui avaient jonché notre route.

Il n'y avait maintenant plus rien à faire, sinon de suivre tranquillement le déroulement de notre petit voyage vers Immingham.

Cécile s'appuyait sur mon épaule. L'un contre l'autre, nous ne formions qu'une seule entité unie par cette quête de notre idéal. Nos regards fixaient la même direction, droit devant nous, plus décidés que jamais à réussir.

Bientôt, l'étroite entrée de la marina de Hull disparut derrière nous. Nous passions maintenant devant l'embouchure de la rivière "*Ouse*" et son impressionnant barrage à marée qui en marquait l'entrée. Un peu plus loin, à nouveau sur bâbord, les grands docks de la partie Est de la ville de Hull, avec notamment le terminal des ferryboats qui effectuaient les liaisons à travers la Mer du Nord. Au Sud-Est, l'horizon apparaissait entre les deux rives de la rivière qui se perdaient au loin devant nous. De l'autre côté, dans notre sillage, le majestueux pont "*Humber-Bridge*" continuait de dominer la situation.

Nous croisions un certain nombre de bateaux mais le plus étonnant fut sans aucun doute ce splendide vieux gréement, le "*Spirit of Mersey Side*" avec sa longue coque noir et son gréement ketch.

Afin de ne pas gêner le trafic maritime, nous relions toutes les bouées bâbord, longeant ainsi le chenal sur son extrémité Sud. Des navires de toutes sortes nous croisaient ou nous doublaient. Il y avait bien sûr des cargos, mais aussi des porte-containers, des vraquiers, des pétroliers, et même quelques valeureuses péniches fluviales qui défiaient à plein régime les flots turbulents de la rivière.



Croisement du Spirit of Mersey Side sur la rivière Humber

Afin de ménager notre moteur, nous limitions notre vitesse à 5 nœuds. Le courant affichait un déplacement de 7 nœuds, autrement dit notre vitesse réelle sur le fond dépassait les dix nœuds. A cette vitesse-là, nous n'allions pas tarder à toucher notre but. D'ailleurs, il n'y avait pas une demi-heure que nous étions partis, que déjà, les premières grues d'Immingham apparaissaient devant nous.

Le site semblait immense et le gigantisme des installations portuaires était impressionnant. Plus nous nous rapprochions, et plus nous découvrions que cet endroit n'était vraiment pas fait pour des bateaux comme le nôtre, ni pour tout autre navire de plaisance d'ailleurs. Il s'agissait d'abord de deux immenses grues montées sur des digues sur pilotis longues de plusieurs centaines de mètres. On devinait également des montagnes de containers, d'imposantes bâtisses aux murs noircis par la fumée que rejetaient les imposantes cheminées industrielles. Certaines d'entre elles crachaient même des flammes, sans doute une raffinerie. Cet univers obscur n'avait rien de sympathique.

. . .

Au terme d'une longue et lente approche, nous finissions par trouver l'entrée des docks. Il n'était pas encore midi. La taille des portes de l'écluse nous donnait une vague idée de celle des navires qui l'empruntaient pour pénétrer dans ce port.

Aucun navire, derrière lequel nous aurions pu nous faufiler, n'était en vue, nous allions donc nous amarrer à l'une des deux digues sur pilotis qui se présentaient en forme d'entonnoir devant l'écluse. Il y avait là une échelle qui permettait de gravir les quelques mètres de hauteur de la digue.

Même si le lieu n'était guère accueillant, contrairement à ce que nous avions espéré, c'était malgré tout notre objectif depuis de nombreuses semaines, et nous l'avions atteint, c'était bien là le principal. Nous n'avions plus qu'à attendre tranquillement qu'un navire se présente devant l'écluse pour se préparer à passer discrètement derrière lui. Après quoi, nous pourrions commencer à effectuer nos démarches auprès des représentants d'"*Eimskip*".

Sur la digue, il n'y avait pas grand monde, à vrai dire, personne. Seuls quelques ouvriers du port passaient de temps en temps à quelques dizaines de mètres de là, sur la passerelle de l'écluse.

Au terme d'un petit moment d'attente, sans que rien ne se passe, nous eûmes la visite d'un petit groupe d'ouvriers qui avaient remarqué notre présence le long de cette digue. L'un d'entre eux, sans doute le chef du groupe, nous indiqua que l'endroit était dangereux et que nous ne pouvions pas rester là. Nous lui répondions alors que nous étions tout à fait d'accord avec lui et que c'était la raison pour laquelle nous souhaitions rentrer dans le port, prétextant que nous avions l'intention de charger notre bateau à bord d'un cargo de la compagnie "*Eimskip*". Peu habitué à ce que les marchandises arrivent par elle-même, notre interlocuteur, nous pria alors d'attendre un instant jusqu'à ce qu'il revienne.

Nous pensions qu'il était parti demander à ses supérieurs de bien vouloir nous laisser entrer dans les docks, mais lorsqu'il revint, dix minutes plus tard, il nous annonça que la compagnie "*Eimskip*" n'était absolument pas au courant de notre histoire. Cet énergumène avait traduit ce que je lui avais dit comme si le chargement de notre bateau était déjà une affaire convenue avec "*Eimskip*". Après ça, il n'était plus du tout disposé à nous permettre de rester le long de cette digue plus longtemps. Ça commençait mal.

Mais soudain, un de ses collègues l'interrompait et lui fit part d'une information importante qui ne nous concernait pas. Il dut partir sur le champ et nous demanda une nouvelle fois d'attendre son retour.

L'impatience commençait à nous gagner et la négociation s'avérait d'ores et déjà difficile. Cette façon de nous présenter à la compagnie "*Eimskip*" était exactement ce que nous avions voulu éviter jusqu'alors. La démarche maladroite de cet ouvrier risquait fort de nous porter préjudice pour les futures négociations auxquelles nous nous préparions depuis si longtemps.

Le visage de Cécile, comme le mien, venaient brutalement de se métamorphoser. Nous passions d'un état de relative assurance au stress angoissant d'une très mauvaise nouvelle. Qu'allait-il nous annoncer à son retour ?

Il nous était permis maintenant de craindre le pire. L'espoir n'était pas perdu pour autant, nous pouvions peut-être encore trouver un alibi valable qui nous permette de pénétrer dans le port afin de pouvoir négocier sans soucis.

10 bonnes minutes plus tard, un autre ouvrier arriva. Celui-ci accompagnait un homme en uniforme ; le capitaine d'un navire qui venait de s'amarrer un peu plus loin le long de la même digue. Ils ne faisaient que passer devant nous sans s'arrêter et s'en allaient rejoindre les bureaux du port. Ce navire n'appartenait malheureusement pas à la compagnie "*Eimskip*", ce qui aurait été une aubaine pour négocier. Néanmoins, je les arrêtais à leur passage et je leur expliquais alors brièvement

notre histoire ainsi que notre souhait de pénétrer dans les docks.

Si le capitaine fut insensible à mes propos, l'ouvrier qui l'accompagnait fut en revanche beaucoup plus attentif et comprit aussitôt notre impérieux besoin de rentrer à l'intérieur des docks. Il m'invita à le suivre. Cécile préféra rester au bateau afin d'y monter la garde et d'y régler les amarres au fil de la marée.

Je n'avais aucune idée de l'endroit où nous nous rendions, mais je suivais malgré tout cet ouvrier, persuadé maintenant que j'arriverais à convaincre sa hiérarchie, comme nous avions réussi à le faire à l'écluse des docks de Liverpool. Ma seule crainte était de croiser l'autre gardien, beaucoup moins sociable.

Nous franchîmes la passerelle qui enjambait la porte extérieure de l'écluse. Je n'avais jamais vu de chambre aussi immense, bien plus grande encore que celles de Liverpool ou de Goole, avec au moins 250 mètres de longueur sur près de 30 de largeur. Quant à la profondeur, il devait au moins y avoir 20 mètres. Ce volume d'eau devait être si important que je comprenais aisément la volonté des responsables de cette écluse de ne pas l'ouvrir uniquement pour des bateaux aussi petits que le nôtre. Nous longions ensuite un petit bassin, avant de franchir la porte d'un bureau, qui était en fait le centre opérationnel des passages dans l'écluse. Je ne pouvais pas mieux tomber.

Je fis là la connaissance du chef d'équipe, à qui l'ouvrier qui m'avait accompagné, expliqua la situation. Mon nouvel interlocuteur semblait un homme fort sympathique, mais il m'informa aussitôt que la décision de nous laisser entrer dans les docks ne pouvait être prise que par sa direction, cela ne relevait plus seulement de sa seule autorité. Il téléphona alors sur le champ à cette instance qui lui répondit par l'affirmative à la seule condition que la compagnie "*Eimskip*" accepte de négocier avec nous et que notre séjour dans les docks ne soit pas trop long. Cet accord sous condition était déjà une première avancée, mais rien n'était gagné pour autant.

Le chef d'équipe avait mis le hautparleur du téléphone en marche afin que j'entende ce qu'on lui répondait. Dès qu'il eut raccroché, il chercha dans un agenda le numéro de téléphone du représentant de la compagnie Eimskip et composa le numéro.

Mon cœur palpitait. Lorsque l'on décrocha au bout du fil, le correspondant qui répondit annonça alors qu'il était déjà au courant de notre affaire. C'est à lui que le premier ouvrier que nous avions rencontré avait maladroitement téléphoné. Durant un instant, je crus bien qu'il allait refuser en bloc ma proposition, mais au contraire, il me fit part de son intention de venir me rencontrer aussitôt dans ce bureau.

Je voyais là une chance inespérée de pouvoir le convaincre en lui racontant le plus sincèrement possible notre aventure. J'étais satisfait de cette tournure que prenaient les événements, et le chef d'équipe le paraissait aussi, par pure sympathie à mon égard.

Je n'avais plus qu'à attendre ce représentant de la compagnie "*Eimskip*". J'étais très nerveux, et si j'avais eu des ongles longs, je les aurais probablement dévorés pour tuer cette impatience. Le chef d'équipe, qui me voyait ainsi tourner en rond, me posa quelques questions sur notre voyage. Je lui relatais quelques anecdotes et il se mit à m'expliquer qu'après 28 ans de carrière en qualité de docker, il connaissait parfaitement Immingham et les immenses profits de ce port. Sans aucun doute pour lui, ce port pouvait tout à fait se permettre à titre exceptionnel mais gracieux d'accueillir des voyageurs de notre trempe sans que cela ne nuise à sa politique de rendement. Je ne pouvais qu'être d'accord avec lui, et il apprécia l'humour de ma répartie, me rappelant néanmoins une nouvelle fois que de telles décisions dépassaient le cadre de ses responsabilités.

. . .

Après un quart d'heure environ de discussion, un homme d'affaire fit irruption dans le bureau. Le chef d'équipe le connaissait bien. Il se présenta ; Frank Garnham, représentant en Angleterre de la compagnie "*Eimskip*". Le chef d'équipe nous laissa seuls dans le bureau.

Sans perdre un instant, je commençais alors à raconter notre périple tout en m'efforçant d'être bref et concis. Cependant, je n'eus même pas le temps d'expliquer les raisons d'un tel voyage avant de faire le récit du parcours, que mon interlocuteur préféra m'interrompre, avec un geste désintéressé, comme s'il savait déjà tout çà et qu'il était inutile que je me fatigue à lui raconter l'histoire de notre périple. Ce fut la première fois que je dus faire face à une telle réaction. A présent, je m'attendais au pire.

En fait, il m'annonça que rien ne pouvait changer l'information qu'il m'apportait. D'une petite sacoche entre deux maigres dossiers soigneusement rangés, il sortit un document qu'il venait tout juste de réaliser. Il me le remit.

En entête, et en grosses lettres bleus, le nom de la compagnie ; "*Eimskip Felag Islands*", et à côté, à ma totale surprise, le logo ; une croix gammée de la même couleur ! Avant même de lire le contenu de cette lettre, je demandais les explications de ce logo à Monsieur Garnham. A la hâte, mais aucunement embarrassé, il m'expliquait alors que je n'étais pas le premier à être surpris par ce sigle à l'histoire terrifiante, mais il ajouta aussitôt que sa compagnie l'utilisait depuis le début du siècle, autrement dit bien avant que les nazis ne s'en servent pour la propagande de leur idéologie raciste. Mais il revint rapidement à l'objet essentiel de notre rencontre en m'invitant à lire maintenant le contenu de ce document, plutôt qu'à m'attarder sur ce qu'il considérait lui comme un détail de présentation.

. . .

Ce que je lisais à présent était en effet pour nous d'une importance capitale. C'était terrible ! J'en restais sans voix.

Je m'attendais à lire les conditions d'embarquement à bord du cargo de la compagnie "*Eimskip*" et à signer ensuite un désengagement de responsabilité afin de pouvoir entrer dans le port, mais au lieu de cela, je n'eus rien d'autre sous les yeux qu'un devis pur et simple ; quelques 3100 livres, soit près de 30000 francs, et cela uniquement pour transporter le voilier sans ses propriétaires. C'était exorbitant et détaillé froidement : 500£ pour sortir le bateau de l'eau, 300 pour le mettre à bord du cargo, quelques 2000 pour le transporter jusqu'à Reykjavik et enfin 300 autres pour les frais administratifs et frais divers.

Monsieur Garnham, qui connaissait pourtant parfaitement notre situation, précisa que cette proposition d'"*Eimskip*" était la seule qui soit envisageable, et qu'aucun autre arrangement ne pouvait être trouvé. Il rajouta aussi, comme s'il avait besoin de se justifier, qu'il n'était pas l'auteur de cette proposition et ne faisait qu'accomplir à la lettre et sans jugement personnel les ordres de sa direction islandaise. Pour conclure, il m'informa de fait que la compagnie "*Eimskip*" refusait tout simplement notre proposition et nous invitait à ne surtout pas compter sur elle pour rejoindre l'Islande.

J'étais complètement désemparé, mes membres pesaient subitement plusieurs tonnes. Cette décision sans appel et sans la moindre concertation anéantissait d'un seul coup tous nos efforts, elle écrasait notre optimisme et nos espoirs, elle ruinait notre foi sans même y porter attention.

J'eus du mal à relever la tête, et à faire face à nouveau à mon interlocuteur, partagé entre la haine et l'impuissance. Mais lui non plus ne me regardait pas, il était assez lâche pour ne pas m'avouer que la décision de sa direction n'avait été prise que sur sa seule description, et que celle-ci n'avait guère été élogieuse, simplement conforme à un rapport froid et indifférent.

Je n'osais même pas imaginer ce que signifiait réellement cette décision. Qu'allais-je dire à Cécile à mon retour au bateau ? Et à tous ceux à qui nous avions juré de réussir ?

Jusque-là, notre périple avait toujours été semblable à un cours d'eau encombré d'obstacles, mais à chaque fois, plusieurs passages s'étaient offerts à nous pour les contourner. Là, en revanche, nous n'avions qu'un mur infranchissable en face de nous, et aucune issue pour nous en sortir.

Dès le moment où nous comprîmes l'impossibilité de rejoindre l'Islande à la voile en cette saison, seule la solution du cargo nous était apparue pour réussir notre pari. A présent, même cette possibilité s'envolait, nous n'avions absolument plus rien pour nous repérer et tenter d'imaginer un moyen d'y arriver.

Peut-être existait-il d'autres compagnies de cargo mais cette seule pensée apparaissait maintenant dans mon esprit ravagé comme un excès d'optimisme, parmi tant d'autres depuis si longtemps.

Je n'avais plus aucune raison de croire en quoi que ce soit. Toutes mes références s'étaient brutalement évanouies et mon âme changeait radicalement de contexte, j'avais quitté le fil conducteur de notre voyage.

3100 livres ! C'était 10 billets d'avion Aller / Retour Paris - Reykjavik. Plus simplement, c'était le voyage en avion et largement de quoi nous offrir une visite complète du pays avant d'établir des liens durables pour commencer à bâtir les bases d'une vie sur place permanente.

Pour la première fois, ma propre foi me trahissait et m'encourageait au renoncement.

. . .

Je hurlais de douleur au fond de moi-même, tout cela ne pouvait pas être vrai, c'était trop dur pour être acceptable. Je ne pouvais pas renoncer après tout ce que nous avions déjà fait pour arriver jusqu'ici. Je préférais me saborder plutôt que d'accepter le diktat d'une décision bureaucratique dépourvue de toute réflexion.

Il fallait de l'argent ? Beaucoup d'argent ? Moins d'une année plus tôt, de l'argent, j'en avais, des partenaires financiers me soutenaient, je pouvais en retrouver de l'argent, je tentais d'en convaincre Monsieur Garnham, mais celui-ci resta de marbre. Je pouvais lui garantir le versement de cette somme après quelques mois seulement, je l'implorais de me croire.

Il me répondait qu'il voulait bien me croire, mais que mes propositions ne lui convenaient pas. Seul un chèque certifié de 3100 livres pouvait le déloger de ses solides ancrages.

Cette terre, l'Islande, pour laquelle j'avais fondé tant d'espoirs et fourni tant d'efforts, me refusait l'asile, ses habitants, représentés par "*Eimskip*" nous fermaient la porte au nez sans autre considération. Je ne pouvais pas moralement l'accepter, ma simple dignité m'en empêchait.

. . .

Puisque Monsieur Garnham nous indiquait ne disposer d'aucun pouvoir de décision et ne semblait vraiment pas disposé à nous apporter le moindre soutien, nous devions nous mêmes convaincre les décideurs islandais d'"*Eimskip*" afin qu'ils puissent prendre conscience de la réelle mesure de notre détermination, et daignent étudier un peu mieux notre proposition.

Je lui demandais alors de nous accorder au moins son soutien pour que nous puissions nous mettre à l'abri dans les docks. Mais il avait très bien deviné mes intentions et il craignait que je contacte directement sa hiérarchie. Il me pria de ne pas insister davantage. Il referma sa mallette puis, sans manifester le moindre sentiment, il me serra la main, me souhaitant hypocritement un "*bon voyage*".

. . .

Dès qu'il eut quitté la pièce, le chef d'équipe y pénétra. Il s'apprêtait à me demander l'issue de notre rencontre, mais l'état de mon visage le renseigna aussitôt. Si j'avais été pour lui un ami de longue date, il ne m'aurait certainement pas reconnu. De l'enthousiasme que j'avais manifesté avant cet entretien, il ne restait que du désarroi.

A la différence de Monsieur Garnham, ce docker était quelqu'un de sensible. Il regrettait sincèrement que ses pouvoirs ne lui permettent pas de nous laisser rentrer dans les docks. Il ne put que me promettre de solliciter à nouveau sa direction afin que celle-ci nous autorise l'accès aux docks malgré la réponse d'"*Eimskip*".

Dans l'attente de me fournir une décision définitive, il me conseilla de rejoindre mon bateau et de ne pas en bouger jusqu'à ce qu'il me fasse signe.

Lentement, l'échine courbée, désemparé, je rejoignais alors Cécile. Je ne savais vraiment pas comment lui annoncer la nouvelle. Cela faisait plus d'une heure que je l'avais quitté et elle devait être maintenant très impatiente. Je savais encore moins comment lui redonner le moral et l'envie de croire encore un peu à l'Islande après çà.

Et pourtant, je ne pouvais pas lui mentir. Cette fois, notre avenir, le plus proche, était vraiment sombre. Je ne possédais plus aucune perspective. Si le chef d'équipe n'obtenait pas une réponse favorable de la part de sa direction, alors, nous allions vraiment plonger dans l'inconnu le plus total, sans la moindre idée de ce que nous allions bien pouvoir faire, abandonnés dans la rivière Humber à la merci du moindre coup de vent.

. . .

Doucement, je descendais l'échelle jusqu'au bateau. Cécile sortit sa tête par le roof avec un grand sourire aux lèvres, comme si elle était certaine que ma longue absence signifiait une réponse positive d'"*Eimskip*".

Elle m'interrogea : "*Alors ?*"

Maladroit, hésitant, je bafouillais sans parvenir à lui répondre. J'aurais voulu dissimuler la vérité, mais la gravité de la situation m'en rendait incapable. Je me sentais dériver vers des histoires sans tenant, ni aboutissant. Mon jeu ne pouvait être crédible bien longtemps.

Je finissais alors par lui dire que nous allions devoir convaincre nous-mêmes la direction islandaise de la compagnie "*Eimskip*", et ce par courrier après être entrés dans le port.

Cécile resta dubitative. Elle n'était pas dupe et avait bien compris que mes démarches ne s'étaient pas du tout déroulées comme je l'avais prévu. Sans me contrarier, elle me fit tout de même remarquer que nous étions dans un cruel état de pénurie financière et que nos réserves de vivres ne nous permettraient pas de tenir plus de quelques jours. Bien moins de temps en tout cas qu'il nous en fallait pour entamer des démarches de cette ampleur auprès d'"*Eimskip*", sans avoir la moindre certitude d'une réponse positive. Et puis, l'hiver approchait à grands pas et il allait donc falloir rapidement trouver un autre mode d'hébergement que notre bateau. Toutes ces remarques me firent d'autant plus mal qu'elles étaient toutes fondées et que je ne disposais d'aucune réponse.

La situation devenait alarmante, mais paradoxalement, nous ne pouvions rien faire sinon attendre la réponse de la direction du port. Celle-ci ne se fit pas attendre longtemps. Ce ne fut pas le chef d'équipe qui vint nous trouver, mais l'un de ses ouvriers. Celui-ci nous annonça le verdict. Les hautes autorités des lieux acceptaient notre présence à l'intérieur des docks à condition que nous nous acquittions d'une taxe de séjour payable à l'avance en espèces et d'un montant de 70 livres par semaine, soit encore plus cher que les tarifs pratiqués par la luxueuse marina de Hull.

On savait très bien en haut lieu que nous étions sans le moindre sous, et pourtant, on voulait encore spéculer sur notre dos. Cela ressemblait fort à une façon déguisée de nous refuser cet accès et de nous prier d'aller voir ailleurs. Le chef d'équipe avait bien essayé de traduire la difficulté de notre situation à sa

hiérarchie, mais sa démarche n'eut pas plus d'effet qu'un coup d'épée dans l'eau. Nous commencions à prendre conscience de notre immense naïveté. Jusqu'alors, nous n'avions rencontré que des gens sympathiques qui prenaient toujours du plaisir à nous écouter leur raconter notre histoire, mais cette fois, ce furent à des esprits vides de tout sentiment et soucieux de leur seul profit que nous nous étions adressés bien malgré nous.

70 livres ! Rien que cela. Nous n'avions pas cette somme, et nous ne l'avions jamais eu d'un seul coup depuis le départ. La nouvelle était en effet assez mauvaise pour le chef d'équipe envoie un ouvrier nous en faire part à sa place. et celui-ci ne pouvait évidemment rien pour nous, il ajouta même que nous ne pouvions pas rester là car d'importants navires allaient bientôt venir s'amarrer à cette digue.

C'était terrible !

. . .

La seule chose que j'avais réussi à obtenir de Monsieur Garnham était le renseignement que le cargo d'"*Eimskip*" passait le lendemain à Immingham. Cécile eut alors l'idée d'aller passer la nuit à Grimsby en négociant le prix de la nuit, mais la journée s'était écoulé et le courant avait à nouveau changé de sens, nous ne pouvions donc plus aller dans cette direction.

L'ouvrier qui nous avait été envoyé avait visiblement la charge de bien s'assurer de notre départ, et il ne bougeait pas, commençant même à s'impatienter. Nous étions purement et simplement chassés d'Immingham.

Il n'y avait guère qu'une solution, celle de trouver près de là un endroit abrité pour passer la nuit. Avant d'arriver, nous avions remarqué un large plan d'eau entre la digue et la rive. Ce fut là que nous nous rendions en premier lieu. Pendant quelques centaines de mètres, le rivage demeurait aussi inhospitalier que ses habitants, strictement rectiligne et recouvert d'une épaisse couche de vase le rendant inaccessible. Un peu plus loin en

revanche, juste en face des premières grues que nous avions vu en nous approchant le matin d'Immingham, il y avait un petit renfoncement. La marée était basse, mais à marée haute, il était peut-être possible de s'y rendre et de poser les béquilles. De toute façon, il n'y avait pas d'autres solutions. Une longue passerelle reliait le terminal de ces imposantes grues au rivage, nous décidâmes d'aller nous amarrer au seul ponton à taille humaine qui se trouvait là. Un caboteur de chantier y était déjà amarré.

Le vent soufflait nettement plus fort que le matin, mais ce ponton se trouvait du côté du rivage, et nous étions donc légèrement abrités du vent. Il n'était donc pas nécessaire que l'un d'entre nous reste au bateau, nous pouvions tous les deux aller reconnaître ce renfoncement.

Toutefois, à peine avions nous débarqué sur ce ponton, que le chef des lieux nous intercepta. Sans même nous saluer, il nous demanda sur un ton autoritaire la raison de notre présence. Je n'eu pas le temps de lui répondre qu'il se montra aussitôt très indisposé par notre présence. Son univers était tellement noir et sa tâche si ingrate que son esprit s'était imbibé d'une profonde léthargie qui avait anéanti toutes ses facultés de raisonnement. En compliquant mes explications de manière à rendre ses sinus douloureux, je n'eus aucun mal à obtenir sa grâce pour une courte permission de séjour, mais à la seule condition que l'un d'entre nous reste au bateau afin de le déplacer si un autre caboteur venait s'amarrer. Cécile n'attendait pas que l'on tire à la courte paille, elle préférait me laisser aller reconnaître cet endroit.

Avec hâte, je traversais donc cette longue passerelle de plusieurs centaines de mètres de longueur. Il y avait la place d'une seule voiture en largeur. Bien que construit par l'homme, cet édifice n'avait rien d'humain. Ce n'était qu'une armature de ferraille rouillée reposant sur une armée de pilotis. Le sol était fait de larges poutres en bois. Durant les quelques minutes de traversée, je ne croisais absolument personne.

Sur la carte que nous avait donnée Jeoff, ce petit renfoncement était indiqué. Il s'agissait de "*South Killingholme Haven*". En général, on trouve dans la réalité les endroits plus grands qu'ils ne sont indiqués sur les cartes, mais là, curieusement, c'était plutôt le contraire. Plus je m'approchais de la fin de la passerelle, et plus je découvrais qu'il s'agissait en fait de l'embouchure d'un minuscule ruisseau où séjournaient trois petites barques ainsi que les restes d'épaves, un véritable spectacle de désolation. Il n'y avait aucune bâtisse à des lieux à la ronde. Quant au sol, travaillé par le passage du ruisseau, il était très irrégulier et l'usage des béquilles était donc impossible au risque de les plier une nouvelle fois et d'endommager la coque. De hautes herbes indiquaient par ailleurs la faible hauteur d'eau à marée haute, et il était donc fort probable que le tirant d'eau de notre voilier soit trop important.

J'essayais de distinguer un passage plus profond, mais il n'y en avait pas, je dus admettre l'impossibilité de notre accès à ce lieu. Quant aux alentours, ils n'étaient pas plus accueillants. Dans l'hypothèse de moins en moins certaine d'un arrangement avec la compagnie "*Eimskip*", notre séjour en ce lieu n'allait pas durer longtemps, mais dans le cas contraire, ce qui était bien plus probable, cela risquait fort de s'éterniser, nous obligeant à supporter ces rudes conditions pendant un délai indéterminé.

Cette journée n'était vraiment pas la nôtre. Encore une fois, je me trouvais devant un problème sans solution, ne sachant toujours pas comment nous allions pouvoir passer la nuit à proximité d'Immingham. Et pourtant, il le fallait si nous voulions intercepter le capitaine du cargo "*Eimskip*" le lendemain.

La toute dernière solution était de rester au ponton où Cécile m'attendait, mais je devais pour cela obtenir l'accord du chef du lieu, et ça n'était vraiment pas une mince affaire.

Avec un pas décidé, j'effectuais alors le chemin du retour sur cette passerelle, fonçant droit vers cette gigantesque structure portuaire. Aux pieds des grues, notre voilier était comme un insecte insignifiant aux pieds d'un géant. Nous

n'avions vraiment rien de semblable à ce monde, et plus encore dans de telles conditions, lorsque la malchance s'acharnait aussi fort contre nous.

Je devais absolument convaincre le chef de ce terminal, car nous n'avions pas d'autres choix.

Je revins d'abord au bateau pour expliquer à Cécile que nous ne pouvions pas pénétrer dans cette anse. Je lui fis part également de mes intentions. Son visage manifestait une grande inquiétude, elle ne croyait plus du tout à mes chances de succès. Elle n'arrêtait pas de bouger, elle rangeait ce qui l'était déjà.

J'espérais en fait que le chef du terminal nous laisserait en paix. Il était bientôt 17 h., la lumière du jour commençait à s'amenuiser et les autres caboteurs arrivèrent tour à tour au ponton. Le vent s'était considérablement levé et l'immense digue sur pilotis qui supportaient les deux grandes grues, n'arrêtait plus du tout le clapot, au contraire, elle le transformait en pire.

Avec l'aide d'un ouvrier fort sympathique, nous nous amarrions solidement à couple de l'un de ces petits caboteurs. Je lui fis part brièvement de notre situation, et celui-ci se proposa alors d'aller essayer de convaincre son chef irascible.

Mais cela ne faisait pas 5 minutes qu'il était entré dans son bureau, qu'il en ressortit, l'air découragé, suivi aussitôt de son chef, qui lui reprochait, encore plus en furie, de s'être mêlé de ce qui ne le regardait pas. Cet énergumène était sans aucun doute en manque d'autorité. J'étais révolté de voir jusqu'à quel point la nature avait pu doter de stupidité certaines de ses créatures. Celui-là était encore pire que son homologue de Goole. Je ne pus m'empêcher de me mettre en colère, fonçant vers lui pour taire son arrogance. De quel droit se permettait-il de nous parler ainsi ? lui qui n'était qu'un vulgaire pion mis là par des supérieurs trop heureux de pouvoir s'en débarrasser de cette manière. Surpris par la soudaineté et la virulence de ma répartie, il n'eut rien à redire, et je poursuivais alors sur ma lancée ; Souffrait-il d'une maladie nerveuse quelconque ? Qu'attendait-il pour se faire soigner ? Il voulut réagir, mais je ne

lui en laissais pas la possibilité, lui demandant de ne pas rejeter sur des jeunes qu'il savait sans moyen toute l'aigreur d'une vie ratée et d'une existence passée à jouer les bouche-trous dans un univers glauque et méprisable dont il était le parfait porte - flambeau. Enfin, dans un dernier souffle de haine, je lui demandais de nous laisser tranquille car nous venions de rencontrer les autorités du port d'Immingham et que nous attendions là la réponse de ces derniers afin de savoir si nous pouvions pénétrer dans les docks.

C'était mentir que de lui dire cela, car la réponse, nous la connaissions déjà, mais avec ce genre d'individu, il n'y avait pas d'autre façon d'obtenir un peu de répit.

Sans même me répondre, de peur que j'en vienne à des explications plus physiques, ce qui ne tenait qu'à un cheveu, il repartit dans son antre et téléphona à la direction du port pour s'assurer que je lui disais la vérité. Heureusement, il tomba sur un ouvrier qui lui confirma notre venue mais qui ne connaissait pas la décision finale. Le chef d'équipe s'était absenté et ne revenait qu'une heure plus tard, vers 18 h 30.

Il me laissait alors une heure. J'espérais qu'il allait se décourager et rejoindre ses foyers avant cette échéance, nous laissant ainsi passer la nuit à ce ponton.

. . .

Cette hypothèse me redonnait un peu d'espoir mais lorsque je revins au bateau, la mer avait bien monté et le clapot devenait maintenant menaçant. Le bateau tanguait violemment d'un bord à l'autre. L'amplitude des vagues dépassait parfois 50 centimètres et les flots se croisaient de manière irrégulière, chahutés par leur passage au travers des pilotis. Les taquets commençaient à manifester de réels signes de faiblesse et la coque craquait au contact des caboteurs en acier.

Rester le long de ce ponton pour la nuit semblait également compromis, et ce furent cette fois les éléments qui s'acharnaient contre nous, comme si le reste ne suffisait pas. Il

fallait se tenir près du taquet pour le soulager à chaque fois que l'amarre se tendait. Et cela ne se faisait pas sans tirer à mains nues sur le bout en encaissant toutes les forces. C'était pénible et douloureux, mais c'était la seule façon pour éviter que le taquet ne soit arraché. Nous essayâmes plusieurs combinaisons d'amarrage, mais le problème ne fut pas résolu. Pour éviter cela, il aurait fallu qu'un cargo vienne s'amarrer à cette digue de l'autre côté, coupant ainsi la houle et nous protégeant, mais cela restait encore du domaine du rêve.

. . .

Pourtant, lorsque le chef du terminal réapparut une heure plus tard, il nous apprenait qu'un pétrolier était en approche.

Mais il ajouta aussi que cela justifiait notre départ sur le champ. Il sortait d'un entretien avec le chef d'équipe de l'écluse d'Immingham et celui-ci venait de lui apprendre que la direction du port avait donné son accord pour que nous entrions dans le port à la seule condition de payer cash 70 livres. Sachant très bien que nous ne les possédions pas, il exigeait à présent que nous partions sans faire d'histoire.

Cécile n'en revenait pas, nous avions en face de nous un être démuni de toute sensibilité, elle lui demanda, d'une voix empreinte d'émotion où nous pouvions nous réfugier, mais il lui répondit sèchement que ça n'était pas son problème, et qu'il s'en fichait éperdument. Quant à la nuit et au mauvais temps qui se levait dehors, il s'empressa de dégager sa responsabilité de tout ce qui pouvait nous arriver de fâcheux. Cécile ne put retenir ses larmes, et je dus moi-même contenir ma haine pour éviter de le balancer à l'eau, un sac de pierres aux pieds.

Je tentais bien une dernière fois de le convaincre de nous laisser passer la nuit-là, mais il refusa, et menaçait maintenant d'appeler la police si nous ne partions pas immédiatement.

. . .

Immingham ne voulait vraiment pas de nous, nous dûmes repartir, n'ayant d'autres solutions que de revenir sur nos pas, pour la première fois depuis le départ du Belon.

Ce qui nous arrivait aurait été impensable le matin même, il nous aurait fallu imaginer le pire des scénarios, et notre optimisme nous en aurait empêché. Portés par le courant dans la nuit noire, nous étions en train de revenir vers Hull, vers ces gens qui nous avaient fait confiance et à qui nous avions promis d'envoyer une carte postale dès notre arrivée en Islande.

Quel accueil allaient-ils maintenant nous réserver ? Et pour combien de temps ? D'ailleurs, qu'allions bien pouvoir faire nous-mêmes à Hull alors que le seul endroit où transitaient les cargos d'"*Eimskip*" était Immingham ?

Nos esprits divaguaient nerveusement, Cécile n'essayait même plus de réfléchir et quant à moi, mes pensées suivaient sans conscience les mouvements ondulants du bateau. Nous étions hagards, tels des boxeurs après un combat perdu par K.O. Nous n'étions plus maîtres de nos gestes, le désespoir et le doute venaient de s'emparer de notre être, corps et âme.

A la coutume, nous aurions scruté partout autour de nous, emprisonné dans notre regard chaque détail du paysage, mais ce soir-là, nous ne possédions plus la foi. Tout s'écroulait. Notre enthousiasme et nos espoirs, mais aussi notre passion des rencontres et des gens.

Jusqu'alors, notre quotidien n'avait été nourri que par des images fortes, parfois tristes, mais toujours vraies. Ce passage dans les bas-fonds de ce monde de profit nous avait brutalement plongé dans la cruauté de l'indifférence, administrant une claque magistrale à nos visions enchanteresses. Nous étions transportés par notre désillusion, et comme la sonnerie infernale d'un vieux réveil mécanique, Immingham venait d'envoyer un puissant flash au travers de notre rêve.

Univers obscur où se mêlaient mielleusement économie à court terme et pollution, ce petit point sur la carte avait perdu son âme, et le diable en personne, l'avait ramassé, ce n'était plus

qu'un "*No Man's Land*", où le propre de l'homme, sa richesse d'être humain, avait été englouti. En ce lieu, les sentiments n'avaient plus guère droit de cité, on les dénigrait comme une lacune, c'était peut-être même l'objet de moqueries entre gens complices malgré eux et amis par intérêt. Quiconque manifestait quelque attention pour autre chose que le travail pour lequel il avait été programmé recevait blâmes et réprimandes, ou bien se voyait porté en bouffonnerie par la masse complaisante de ce jeu aveugle.

. . .

La brume avait recouvert de son voile blanchâtre toute la surface de la rivière. Notre horizon avait disparu, emportant avec lui tous nos repères. Par miracle, le moteur n'avait pas apporté sa pierre à cet édifice de malchances. Il avait redémarré du premier coup et nous poussait maintenant à plein régime à travers les flots tumultueux.

Derrière nous, comme un palais éclairé de mille lumières, Immingham brillait de tous ses feux, semblable à une splendide fleur vénéneuse. Dans l'obscurité de cette froide nuit d'automne, on aurait dit un gigantesque parc d'attraction. Mais au-delà de cette féerie apparente, il n'y avait rien, sinon des pièges et des mains tendues pour mieux déposséder les voyageurs naïfs. Tous nos espoirs y avaient été anéantis.

Notre bateau courrait sur les flots à vive allure, mais notre cap ne semblait plus avoir de sens. Après une telle épreuve, nous pouvions tout imaginer, surtout le pire. Il était tout à fait probable, que nos amis de Hull nous refusent cette fois leur hospitalité. Cette hypothèse devenait notre pire crainte, car nous n'avions vraiment plus aucune alternative après cela.

Cette rivière, je la maudissais, elle était la cause de nos pires malheurs. Nous voulions en finir au plus vite. Nous fixions nos yeux droits sur les lumières de Hull. De toute façon, nos esprits se refusaient à toute liberté, nous n'avions pas d'échappatoire pour nous extraire de ce marasme moral.

Outre son incertitude, l'avenir apparaissait gris, rationnel et ambigu. L'aigreur nous démangeait si fort qu'elle nous endormait complètement dans un cauchemar infernal. Le moindre bruit suspect nous faisait sursauter. Devant les premiers docks de Hull, ce fut la corne de brume d'un énorme ferry-boat sortant de l'écluse. Un peu plus loin, des navires commerciaux qui parcouraient insensiblement le cours de la rivière. Et ici et là, les bouées du chenal, dont les silhouettes dansantes dans la houle surgissaient brutalement devant nous. A l'embouchure de la rivière Ouse, nous fûmes surpris par l'arrivée brutale sur notre arrière d'un cargo vide qui remontait à pleine allure. Pour la rassurer, je fis croire à Cécile que je l'avais vu, mais ce n'était évidemment pas vrai. A moins de 100 mètres sur bâbord, ce navire aurait pu nous passer dessus sans même nous voir. La fatigue et la détresse rendaient notre navigation dangereuse, il était temps pour nous d'en finir avec cette journée infernale.

. . .

Bientôt, les lumières de l'étroite entrée de la marina apparurent distinctement au-delà de notre étrave. Il fallut viser juste pour franchir la passe en plein surf. La mer était haute, il était 20 h. Quelle que soit la réaction de nos amis de Hull, nous n'avions qu'une hâte : Dormir et noyer au plus vite nos soucis dans le sommeil. Nous n'étions même pas certains d'obtenir l'autorisation d'entrer dans la marina, mais paradoxalement, nous étions exigeants, n'hésitant pas à user de notre corne de brume pour signaler notre présence. C'était Mike, ce soir-là, qui assurait la veille de nuit. Il était visiblement très étonné de nous voir là. Il aurait sans doute voulu nous demander ce qui s'était passé, mais en découvrant nos mines défaites, il nous épargna de ses questions et nous ouvrit les portes de l'écluse.

Au ponton visiteur, d'où nous étions partis le matin même, nous nous empressâmes d'amarrer notre voilier et de nous y enfermer. A l'intérieur, personne ne bougeait, ni ne parlait. Pourtant, une seule question : Et maintenant ?

* * *

Trip to Iceland

Kingston Upon Hull

du 26 Octobre au 18 Novembre 1990

La nuit avait été très froide. Cécile avait mal au ventre et se tenait crispée sur sa couchette. Le souvenir de la veille n'arrangeait pas son état.

Il était déjà presque 9 h. et personne n'était encore venu nous trouver. Pas plus Bob que d'autres membres de son équipe. Pourtant, Mike avait certainement dû les prévenir de notre arrivée. C'était un peu inquiétant. Allaient-ils faire comme le chef d'équipe d'Immingham ? ; nous envoyer un émissaire pour nous dire que nous ne pouvions pas rester davantage dans le port. Nous avions matière à le craindre.

Et de notre côté, nous ressentions une telle honte à revenir de la sorte alors que nous leur avions presque juré que nous réussirions que nous ne trouvions pas le courage d'aller nous-mêmes à leur rencontre.

Il nous fallait absolument quelque chose pour compenser notre échec et obtenir leur compassion. Nous cherchions alors tous les deux un moyen de nous rattraper un peu, mais ce n'était vraiment pas facile. Soudain, Cécile eut une idée de génie ; Puisque personne n'allait maintenant accepter de croire notre histoire, nous devions la crédibiliser en l'affichant dans la presse locale. Non seulement, la caution d'un article de presse pouvait

peser lourd dans la décision de la marina, mais en plus, une telle information allait probablement alerter l'opinion publique sur notre situation et engendrer, nous l'espérions, un enthousiasme local et une volonté unanime de nous aider.

. . .

Nous filions alors au bureau d'information touristique où nous demandions le nom et l'adresse du plus important quotidien local. Il s'agissait du "*Hull Daily Mail*" et sa rédaction se trouvait de l'autre côté de la ville. Ce fut dans ses colonnes que notre arrivée catastrophique à Hull avait été relatée.

Nous avions pris avec nous cet article, ainsi que quelques autres documents, et nous nous y rendions aussitôt, à nouveau motivés par un objectif concret.

Afin de franchir le barrage de la standardiste de l'accueil, nous lui fîmes croire que nous détenions une information de première importance, affichant notre statut d'étrangers pour renforcer le caractère événementiel de la nouvelle que nous apportions. Notre mise en scène fut une réussite, puisqu'une journaliste fut informée et descendit nous accueillir.

Elle se présenta, Catherine Shorter, reporter local. D'abord intriguée d'avoir affaire à un jeune couple de français débraillés, notre interlocutrice fut rapidement attentive à notre récit, restant néanmoins dubitative quant à l'aspect irrationnel de certaines de nos anecdotes. Elle inscrivait une multitude de notes sur des feuilles volantes, et comprit rapidement l'intérêt que pouvait nous apporter une communication au travers des colonnes du principal média local. Dès lors, elle s'engageait à rédiger un article digne de notre épopée dans les pages les plus lues afin de nous donner une chance de toucher d'éventuels représentants diplomatiques islandais et pourquoi pas ceux d'"*Eimskip*".

Elle pouvait nous en garantir la parution pour le début de la semaine suivante. C'était bien mais pas suffisant pour

renforcer dès ce jour notre crédibilité auprès des responsables de la marina et obtenir de leur part l'acceptation de notre séjour prolongé.

. . .

A présent, il était temps justement d'aller à la rencontre de ces derniers afin de leur raconter notre échec à Immingham en espérant leur compréhension et la pérennité de leur soutien. Nous ne savions absolument pas à quelle réaction nous devions-nous attendre de leur part, mais nous étions contraints de trouver un accord car nous n'avions cette fois absolument plus aucun autre endroit où aller, et même pas de quoi payer la nuit que nous venions de passer à Hull.

A quelques encablures des bureaux, notre démarche était hésitante. Ce fut Bob que nous rencontrâmes en premier. La dernière fois que nous l'avions vu, ce fut la veille au matin, il nous avait témoigné sa confiance juste avant notre départ. En le voyant à présent devant nous, alors que nous lui avions pratiquement déclaré que notre victoire était acquise, nous fûmes transpercés de part en part par un puissant sentiment de honte. Mais Bob n'avait pas perdu pour autant de sa sympathie et de ses airs de roublard chaleureux. Il nous informa d'abord qu'il était au courant de notre retour, puis, avec un sourire en coin, il nous dispensa de lui raconter ce qui s'était passé, se contentant de nous dire qu'il comprenait et qu'il continuait à nous soutenir.

Toute son équipe était également au courant et quant à Monsieur Excley, le grand patron, il l'était lui aussi. Aucune décision à notre égard n'avait encore été prise, mais Bob nous rassura, nous n'avions selon lui aucune inquiétude à nous faire, un accord, sans doute similaire au précédent, allait sans doute être trouvé pour une période déterminée.

Il nous invitait d'ailleurs à aller de ce pas à la rencontre de Monsieur Excley afin de régulariser cette situation au plus vite. Cette reprise de contact, en tout point chaleureuse, nous redonna espoir et mit presque un terme à nos inquiétudes.

. . .

Sur les conseils de Bob, nous allions donc à la rencontre de Monsieur Excley. Au lieu de nous dire qu'il ne pouvait pas prolonger son soutien pour des motifs divers, ce qui ne nous aurait pas étonné de la part d'un gestionnaire d'une telle structure à but lucratif, celui-ci nous avoua au contraire ressentir une certaine passion pour notre aventure tant celle-ci était riche en rebondissements inattendus.

Et même s'il ne comprenait pas tout de cette épopée et de ses fondements, il se plaisait à penser qu'il pouvait, avec un modeste soutien de sa part, contribuer à notre réussite. Aussi, il renouvela sans hésiter l'accord tacite qui précéda notre excursion totalement infructueuse à Immingham.

Il nous prodigua même ses conseils en nous indiquant que nous avions tout intérêt à matérialiser notre voyage par un document écrit afin de crédibiliser nos propos lors de nos démarches à venir auprès d'"*Eimskip*". Il n'excluait pas non plus la possibilité d'une aide concrète au sein même de son propre réseau de relations. A son niveau hiérarchique, il connaissait en effet un parterre de personnalités locales parmi lesquelles se trouvait peut-être une personne capable de nous aider soit auprès d'"*Eimskip*", soit auprès de la diplomatie locale islandaise. Il ne fallait pas plus que ces suppositions pour éclairer nos esprits.

Satisfait par notre approbation à ses conseils, Monsieur Excley nous montra alors une salle, mitoyenne du bar, où nous pouvions tranquillement rédiger ce manuscrit. Ce fut une véritable aubaine, accompagnée d'une riche idée.

Mis à part mon livre de bord, nous n'avions jamais songé à rédiger ainsi notre périple. Mais c'était en effet la seule façon d'accompagner nos propos d'une crédibilité et d'un suivi concret. Nous devions certes relater tout notre parcours, ainsi que le but de notre démarche, mais ce document avait avant tout pour mission de faire durer l'enthousiasme auprès de nos interlocuteurs, afin de les amener à prendre les décisions

opportunes en notre faveur.

Par ailleurs, dans un soucis d'authenticité, nous avions tout intérêt à rédiger ce document tout en restant fidèle à notre véritable situation de pénurie. Nous devions utiliser uniquement nos moyens du bord sans essayer de faire usage des outils modernes dont disposait la marina.

La fin de cette journée fut donc très studieuse, dans l'atmosphère sereine de cette salle tranquille aux fenêtres desquelles nous apercevions au loin les grues d'Immingham, immensément déçus, mais plus encore résolus avec en découdre avec les véritables responsables d'"*Eimskip*". Nous avions le chauffage, de quoi écrire, et une quantité de souvenirs comme une source d'inspiration intarissable, autrement dit, tous les ingrédients pour nous rendre besogneux de longues heures durant. Et comble de notre bonheur, il ne fut pas question pour l'instant de reprendre le travail parmi l'équipe de manutention, nous eûmes donc quartier libre jusqu'au soir.

. . .

Le lendemain matin, bien que Samedi, nous eûmes de manière impromptue, mais fort agréable, la visite de deux photographes du "*Hull Daily Mail*". Catherine Shorter les avait mandatés pour qu'elle puisse illustrer son article et crédibiliser ainsi l'enchaînement quelque peu rocambolesque des anecdotes qui nous avaient conduit jusqu'ici. Nous étions maintenant assurés de faire connaître notre aventure dans la cité, ce qui constituait pour nous une impérieuse nécessité.

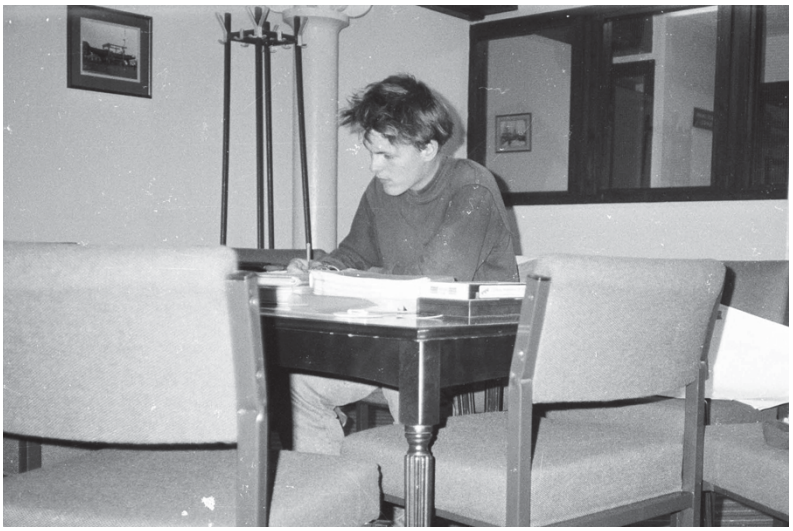
Cette visite inattendue, que nous interprétions comme la garantie de figurer prochainement dans les colonnes du "*Hull Daily Mail*", nous rappelait aussi l'importance du dossier que nous avions entamé. Si d'aventure, un hypothétique mécène local, ou encore une personnalité influente, venait à s'intéresser à notre cas après la lecture de cet article, nous avions intérêt à pouvoir fournir des documents concrets.

Par conséquent, nous retournions toute l'après-midi à

notre besogne. La tâche fut loin d'être facile. Outre la chronologie très formelle du déroulement de notre voyage, il fallait aussi y inclure notre philosophie, et pour cela, nos capacités anglophones, bien que nettement meilleures qu'au départ, n'était pas encore à la hauteur.

Il nous fallut l'aide de Jeoff, puis celle de Lisa et de tous ceux qui, nous voyant travailler sur ce dossier, vinrent nous prêter main forte, pour rédiger un document sans maladresse de vocabulaire, ni faute d'orthographe.

Nous ne nous rendions plus au bateau que pour y manger, et aussitôt après, nous revenions dans la salle. Il y avait certes le souci de finir au plus vite ce travail, mais en plus, nous y étions confortablement installés, et il y faisait bien chaud tandis qu'au bateau, nous étions obligés de nous enfouir dans nos duvets pour ne pas grelotter. Et puis, la batterie était à nouveau vide, et dès la tombée de la nuit, nous étions donc dans notre carré plongés dans l'obscurité. A vrai dire, nous aurions même bien troqué nos couchettes contre la moquette de cette grande salle, mais je doutais que cela nous soit permis, et nous n'en fîmes même pas la demande.



Séance de travail au club de la Marina de Hull

. . .

Ce soir-là, nous ne revînmes au bateau qu'à minuit, loin d'avoir achevé notre travail.

Un grand nombre de navires étaient arrivés en soirée et une certaine fébrilité agitait le ponton. Il y avait notamment un grand navire école de 72 pieds, le "*James Cook*". Jeoff, qui ne dormait pas encore nous informa qu'un avis de violente tempête d'Ouest avait été diffusé par les bulletins météorologiques, avec des vents supérieurs à 50 nœuds, de quoi nous glacer le sang, nous qui savions parfaitement ce que pouvait devenir la rivière Humber dans ces conditions. Nous étions bien contents d'être là, à l'abri de ces éléments de plus en plus déchaînés.

. . .

A plusieurs reprises au cours de la nuit, je fus réveillé par les gémissements de Cécile, qui supportait de plus en plus mal les rigueurs du froid. J'étais inquiet pour elle et le sifflement de plus en plus violent du vent dans les haubans n'arrangerait rien, je devais absolument trouver une issue à notre périple dans les meilleurs délais.

En regardant le calendrier, et en me souvenant de ce que m'avait dit Mr Garnham, je me disais alors que nous pouvions peut-être réussir à toucher la direction d'"*Eimskip*" au cours de la semaine qui arrivait et à pouvoir ainsi embarquer à bord du cargo qui transitait par Immingham le Vendredi suivant.

Ce nouveau défi, sorti tout droit d'un raisonnement à l'urgence, n'était envisageable que si nous parvenions à atteindre les décideurs islandais d'"*Eimskip*". Pour cela, nous devions non seulement trouver un organigramme de la société, ainsi que ses coordonnées précises, mais en plus utiliser un moyen de communication rapide et efficace. Et avant tout cela, notre première tâche consistait à finir ce dossier qui représentait

maintenant à nos yeux un indispensable outil de conviction.

Nous avions donc du pain sur la planche. Dès les premières heures de la matinée, nous regagnions notre salle de travail. Les services administratifs de la marina étaient fermés le Dimanche, mais il y avait toujours un gardien d'astreinte à l'accueil 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. Nous pouvions donc disposer de cette salle autant que nous le souhaitions, ce qui nous facilita énormément la tâche.

Notre document commençait à prendre forme, Cécile entamait de son côté l'ébauche de la lettre que nous allions expédier aux dirigeants d'"*Eimskip*" en y joignant une copie de notre dossier. La décision allait se prendre sur la base du contenu de cette lettre. Nous devions donc être brefs, clairs et précis.

Du matin au Soir, nous n'interrompions pas notre travail sinon pour avaler quelques vivres et taire ainsi les tiraillements de nos estomacs qui seuls troublaient notre concentration. Encore une fois, nous nous donnions corps et âme à notre défi et le temps s'écoulait à notre plus grande indifférence.

Après des heures et des heures d'un travail inlassable, jusque très loin dans la nuit, nous retrouvions notre bateau, stoppés dans notre élan par la fatigue et la lourdeur de nos paupières. Il était 4 heures du matin, nos couchettes étaient froides, mais nos cœurs regorgeaient de chaleur grâce à cette reconquête de notre espoir.

. . .

Le lendemain matin, 29 Octobre, une nouvelle semaine s'ouvrait à nous, et avec elle, un objectif à atteindre ; celui de toucher la direction islandaise d'"*Eimskip*" afin de les convaincre de nous laisser embarquer à bord de leur cargo le vendredi suivant. Le défi était de taille, nous le savions parfaitement, mais à force de vivre des expériences incroyables, nous étions désormais persuadés que tout était possible, à condition d'y croire, et cette conviction inébranlable était

justement notre force et l'avait toujours été, pas toujours pour le meilleur. Il n'y avait donc aucune raison d'envoyer au diable notre optimisme. Nous étions au contraire plus déterminés que jamais à le renforcer pour qu'il nous donne des ailes et que nous puissions franchir les montagnes qui nous barraient encore la route.

Pour parvenir à nos fins, il nous importait d'achever au plus vite la rédaction de notre dossier. Ainsi, au terme d'une nuit de quelques heures à peine de sommeil, nous étions déjà debout à 8 h., rongés par l'impatience de rejoindre notre nouvel univers de travail dans les locaux de la marina.

Dans le courant de la matinée, tout le contenu du document était rédigé, il ne restait plus qu'à y consacrer une laborieuse correction afin d'éviter toute faute d'orthographe ou de vocabulaire qui risquait de nous porter préjudice auprès des interlocuteurs à qui nous destinions ce dossier. Lisa nous aida à mettre une touche finale à la rédaction du courrier d'accompagnement afin que celui-ci soit irréprochable.

Décidément, les gens de cette marina nous témoignaient une incroyable sympathie sans laquelle nous n'aurions jamais pu produire un tel travail. La sérénité du cadre qu'ils nous avaient eux-mêmes offert était tel que nous nous étions désolidarisés en quelques jours de la situation de nomades et de précarité dans laquelle nous avions été tout au long de notre voyage depuis Ilfracombe. A présent, nous avions un lieu de travail et des habitudes qu'une force intérieure et presque inconsciente nous ordonnait de respecter jusqu'à satisfaction.

. . .

Dès le début de l'après-midi, nous partions rapidement en ville à la recherche des coordonnées précises d'"*Eimskip*", et si possible d'un organigramme afin de personnaliser notre correspondance et donner plus encore de poids à celle-ci.

Au bureau d'information touristique, on nous informait comme de coutume que l'on ne possédait aucun renseignement à

propos de l'Islande, bien que la ville de Hull soit jumelée avec la capitale de ce pays. Toutefois, on nous conseillait de nous rendre à la bibliothèque centrale où nous avions plus de chances de trouver des ouvrages concernant l'Islande.

Ce fut le cas en effet. Outre une multitude de documents géographiques et culturels, il y avait aussi un annuaire des abonnés du téléphone en Islande. En cherchant le mot "*Eimskip*" dans les pages de Reykjavik, nous trouvions rapidement les renseignements que nous cherchions. Toute une page était consacrée à la grande société "*Eimskip*" dont l'aura en Islande paraissait semblable à celle des grands groupes industriels en France. Il n'y avait pas d'organigramme, en revanche, les numéros de téléphone et de télécopie étaient inscrits pour chaque service. Avec l'aide d'un dictionnaire, il fallut alors traduire toutes ces inscriptions, ce qui nous donna un avant-goût des difficultés de la langue islandaise.

Après une bonne heure de consultation, nous revenions à la marina, parcourant à la hâte ces rues commerçantes, déjà animées par les premiers luminaires de Noël. Nous ne prêtions pas grande attention à ces fastes du commerce, mais nous fûmes en revanche intrigués par le regard que nous portaient certaines personnes, visiblement intriguées à notre passage.

Nous n'eûmes la réponse à ces réactions étranges, qu'en arrivant à la marina, lorsque le gardien d'astreinte nous interpella avant que nous ne montions dans notre salle et nous remit un exemplaire du "*Hull Daily Mail*" du jour. Catherine Shorter avait tenu ses promesses, un bel article était paru et son titre avait largement de quoi interpeller les lecteurs : "*Disaster foils French pair's trip to Iceland*". Si un tel propos n'attirait pas l'attention de l'opinion, on ne voyait vraiment pas ce que nous pouvions faire de plus pour y parvenir. Le contenu était semblable au titre, il y était résumé sans excès, ni dérive, le déroulement de notre périple dans ses grandes lignes.

HULL DAILY Mail

HULL DAILY MAIL,
MONDAY,
OCTOBER 29, 1990

Disaster foils French pair's trip to Iceland

TWO FRENCH youngsters are stuck in Hull after an ambitious bid to sail to Iceland ended in disaster.

The couple, who sailed across the English Channel on their way North, are now desperate for jobs, because a series of disasters with their boat has left them stranded in the city without any money.

Matthieu Morverand (19) and Cecile Boulet (18) set off from the Brittany coast six weeks ago and sailed in a small boat to North Devon on their way to Iceland.

But while they were in North Devon the keel on Matthieu's 21-year-old small sailing boat "Love Love" broke during storms.

Matthieu and Cecile waited until the storms had died down and limped up to Liverpool setting off across country to Immingham on the canals.

But the boat's propeller broke after fouling rubbish in the canal and the sail was ripped.

"We pulled the boat all the way along the canal from Liverpool to Leeds by rope. It was very difficult for morale," said Matthieu.

By Catherine Short
NEWS REPORTER

Engine trouble during a Humber storm meant an early call at Hull last week, followed by a drift under paddle and tide power to Immingham. There they hoped to be able to get a "lift" to Reykjavik on a container ship.

They were told, however, that it would cost them over £3,000 to get the boat loaded on the ship and that unless they could pay they would not be able to stay in the docks.

The couple returned to Hull where Marina officials have let them dock free as long as they do odd jobs around the place.

Matthew said he and Cecile were very reluctant to give up on their plan to go to Iceland because they have a promise from French publishers to produce a book about their exploits if they make it.



Mathieu Moverand and Cecile Boulet in Hull Marina on the disaster-hit boat which they hoped to sail to Iceland.

OCTOBER 22, 1990

Shipping alert as gales batter coast

ALL shipping off Humberside was put on alert today as gale force winds battered the coast.

Bridlington coastguards issued the warning after severe weather conditions caused havoc for shipping over the weekend.

Angling boats in the resort's harbour remained firmly tied to the quay this morning after predictions of gale force 8 onshore winds.

On Saturday the narrow boat, Wharrcliff, suffered engine failure half a mile up river from the Humber Bridge. A former pilot boat, the John Good, stood by and together with the Humber rescue boat, escorted the 40ft narrow boat into Hull Marina.

Shortly before midnight on Saturday, the fishing boat Burutu, was involved in a collision with the roll on roll off cargo ship, Seahorse, in the Humber estuary.

By Rena Duncan
NEWS REPORTER

Two crewmen from a yacht were taken to Grimsby Hospital after being injured when their vessel Opua ran aground on Falholme Spit, near Killingholme yesterday. The Humber lifeboat stood by to tow the vessel to Grimsby.

Strong winds are thought to have caused the French Sloop, Love Love, to be demasted yesterday as she attempted to sail into Hull's Albert Dock. The crew of the 24ft vessel paddled the yacht to safety.

A spokesman for Humber coastguards at Bridlington said: "Gale force 8 winds usually come from the west but this wind is easterly and coming straight onshore."

Les gens dans la rue nous avaient sans doute reconnu suite à cet article, il ne nous restait plus qu'à espérer ce ces lignes atteignent également les cibles qui justifiaient à elles-seules la finalité de cet article de presse, et de notre effort de communication. Mais d'ores et déjà, nous avions prévu de nous en assurer par nous-mêmes auprès d'"*Eimskip*" en joignant à notre envoi, une copie de cet article de presse avec la photo qui l'accompagnait. Le nom d'"*Eimskip*" n'était pas cité, mais on pouvait tout de même lire qu'il nous était demandé la bagatelle de 3000 livres pour concrétiser notre rêve. Autrement dit, c'était aussi une sorte d'appel à l'enthousiasme local.

Excepté l'article qui avait brièvement relaté notre arrivée catastrophique à Hull, ce fut la première fois qu'un journal racontait notre histoire, et nous avions comme un sentiment étrange de n'être plus seuls maintenant à partager notre périple.

. . .

Nous possédions à présent toutes les coordonnées dont nous avions besoin, mais nous étions certains d'obtenir des renseignements encore plus précis auprès de la société "*Tom Boyd Line*" à laquelle nous avions rendu visite la veille de notre départ à Immingham. Même si l'hôtesse nous avait informé que le consulat d'Islande ne se trouvait pas à Hull, elle nous avait spécifié en revanche que les zones de pêche que la société exploitait se situaient à proximité de l'Islande. Autrement dit, cette société devait probablement avoir des rapports avec l'Islande et ses compagnies maritimes.

Ainsi, après une nouvelle soirée de labeur tardif, jusqu'à 2 heures du matin cette fois, nous nous rendîmes dès le lendemain matin dans le complexe du dock "*Albert*", accompagné en voiture par Bob. Là, l'accueil fut aussi sympathique que la première fois. Non seulement, un nouveau numéro de télécopie, plus proche de la direction d'"*Eimskip*", nous fut donné, mais en plus, on nous proposait d'envoyer notre

courrier avec le télécopieur de la société. Un peu gênés par cette offre, nous n'osions pas donner plus de trois feuillets, la lettre ainsi que la copie de l'article de presse. Ne connaissant encore pas bien à l'époque cette technique nouvelle de la télécopie, nous n'avions aucune idée du coût que cela représentait.

Toutefois, tout le personnel que nous rencontrions nous félicitait pour notre démarche et nous encourageait à leur faire appel pour tous nos besoins de communication. En moins de deux minutes, les trois feuillets étaient arrivés à destination et une partie de nous-mêmes, en notre écriture, avait donc investi le siège de la compagnie "*Eimskip*". Avant de partir, l'hôtesse nous offrit une dizaine de copies de l'article de presse afin que nous puissions le diffuser ainsi qu'une autre de la lettre pour nos archives. Un cadre qui se trouvait là aussi, nous pria de ne pas hésiter une seconde à venir les revoir pour d'autres télécopies.

. . .

Sur le chemin du retour vers la marina, une autre aventure commençait. A présent, la direction d'"*Eimskip*" était forcément informée de notre périple, nous n'avions plus qu'à souhaiter que les dirigeants de cette compagnie soient des âmes sensibles qui puissent interpréter humainement notre requête.

Toutefois, nous n'avions pas encore expédié notre dossier, encore inachevé, et cela constituait à nos yeux l'élément indispensable pour une décision en notre faveur.

Nous nous hâtions par conséquent à rejoindre la salle pour finir complètement notre dossier. Tandis que Cécile réalisait un logo de notre périple pour illustrer la couverture du dossier, j'effectuais avec l'aide de Lisa les dernières corrections. Afin que ce dossier soit parfaitement lisible, nous l'avions intégralement rédigé en lettres majuscules.

. . .

A midi, lorsque l'heure du déjeuner sonna, Lisa nous demanda si nous avions encore à manger dans notre bateau. Il nous restait certes quelques kilos de patates ainsi que quelques boîtes de conserves, pour la plupart avariées, mais de tous les produits que nous avions acheté depuis Ferry-Bridge, il ne restait plus rien. Quant à notre bourse, nous fûmes stupéfaits de ne trouver dans nos poches que quelques malheureux 24 pences ! soit même pas l'équivalent de trois francs.

En nous voyant ainsi nous débattre pour finir ce dossier sans nous soucier à aucun moment du problème alimentaire, Lisa s'était bien douté que nous courrions aveuglément vers notre perte. Aussi, pour nous éviter cela, elle en avait discrètement parlé à Conny qui arriva alors avec deux grosses assiettes remplies de crudités, de poulet et de frites à profusion. Nous ne sûmes vraiment pas comment les remercier de leur si généreuse attention. Les gens nous manifestaient une telle sympathie que nous commencions à nous sentir immensément redevables à leur égard. Encore une fois, par l'espoir que toutes ces personnes plaçaient en notre réussite, nous étions obligés de réussir. C'était pour nous la plus belle façon de les remercier.

Conny profita de ce riche échange pour nous informer que le directeur de la marina avait besoin de la salle pour une importante réunion le lendemain. Elle nous invitait en revanche à poursuivre notre travail sur une table du bar, parmi les membres du Yacht Club. Il n'y avait pas de meilleure façon selon elle pour communiquer notre message.

Dès le soir venu, nous prîmes donc place dans le bar et aussitôt, les premiers clients vinrent à notre rencontre pour nous demander ce que ce jeune couple de voyageurs pouvait bien faire en ce lieu. Il y avait les habitués des lieux, tels que Jeoff, ou encore Mike et Kelvin, mais il y avait aussi les autres membres du Yacht Club, plus discrets, ainsi que les marins de passage.

Notre premier interlocuteur fut le capitaine du "*James Cook*", cet énorme voilier métallique de 22 mètres qui était là en escale avec tout un équipage de jeunes mousses. C'était un

homme aisé, également patron de cette grande école de Gosport, sur la côte Sud, qui possédait plusieurs unités semblables à celle-ci. Il fut très intéressé par notre aventure et effectua devant nous une lecture assidue de notre dossier. Ce fut notre premier lecteur, et il fut totalement séduit par le contenu de notre document, à tel point qu'il nous remit avant de partir un billet de 10 livres en nous demandant en contrepartie de lui envoyer le livre de notre voyage dès que celui-ci serait publié.

Cette réaction fut pour nous une totale satisfaction, cela signifiait que nous avions réussi à traduire dans ce dossier toute la force de notre voyage. Nous étions maintenant persuadés que les dirigeants d'"*Eimskip*" ne pourraient pas être indifférents à notre demande.

. . .

Mercredi 31 Octobre 1990. Nous étions le dernier jour d'Octobre, cela faisait maintenant deux mois que nous avions quitté le port du Belon. Nous avions certes à subir les rigueurs de l'hiver, mais à part cela, tout se déroulait à peu près correctement, nous étions maintenant en totale sécurité et notre démarche auprès d'"*Eimskip*" semblait prendre une bonne tournure. C'était en tout cas ce que nous pensions.

Avec les 10 livres que nous avait donné le capitaine du "*James Cook*", je partais en ville dès 8 h 30, les yeux encore dans le brouillard, pour acheter dans une épicerie pas chère du pain, du beurre, des œufs et du bacon. Nous nous offrîmes ensuite un petit déjeuner royal ; des tartines beurrées et réchauffées à la poêle avec une tranche de bacon recouverte d'œuf brouillé.

L'estomac rassasié, nous repartions travailler dans le bar complètement désert ce matin-là. Soudain, Lisa, qui nous savait à notre tâche, reçut un appel téléphonique pour nous. Nous descendions avec hâte à l'accueil. Il s'agissait d'un réparateur de moteur qui avait lu l'article du "*Hull Daily Mail*" et qui se proposait de réviser gracieusement notre moteur. Son offre était

très généreuse, nous l'acceptions aussitôt et lui donnions rendez-vous à la marina pour midi. Notre stratégie de communication commençait déjà à faire son œuvre.

Avant cela, nous rédigions rapidement avec l'aide de Lisa une nouvelle lettre à l'attention d'"*Eimskip*", et nous partîmes aussitôt jusqu'au siège de la société "*Tom Boyd Line*" pour envoyer cette fois la totalité du dossier. Nous nous sentions un peu gênés de demander un tel service, mais nous n'avions pas d'autre solution rapide et efficace pour faire parvenir ce document à destination, et par ailleurs, le personnel de cette société nous avait instamment demandé de ne pas hésiter à leur demander d'autres services si nous en avions besoin. L'accueil fut aussi chaleureux que la veille et même les dix minutes de communication nécessaires pour la transmission des documents n'effleuraient pas la gentillesse de nos hôtes.

. . .

De retour à la marina, nous trouvions à l'accueil Daves, le réparateur de moteur qui nous avait téléphoné. Il était venu en avance et paraissait impatient de nous aider. Notre premier contact fut très chaleureux. Daves possédait une petite société appelée "*Bosun's Locker*". Il était accompagné de sa femme et de ses deux enfants. Son souhait de nous aider constituait davantage un projet de famille qu'un projet professionnel, même s'il ne dénigrait pas la possibilité que son aide puisse lui offrir une promotion locale. Il avait en lui cette incroyable fibre de la générosité et il n'eut pas besoin de parler bien longtemps pour que nous nous en rendions compte.

Sa proposition initiale avait été de réviser notre moteur, mais en fait, il décida carrément de l'emporter avec lui et de lui faire une seconde jeunesse. Par modestie, il n'attendait même pas que nous le remercions, il repartit avec sa petite famille, se contentant de nous dire qu'il nous donnerait rapidement des nouvelles.

. . .

Cette réparation nous libérait l'esprit quant au prochain voyage à Immingham que nous apprêtions à entreprendre aussitôt après avoir reçu la réponse positive d'"*Eimskip*".

La réaction de la compagnie ne se fit pas attendre, puisque, à peine après avoir repris notre travail au bar, Lisa nous appelait pour un nouvel appel téléphonique, et il s'agissait cette fois du siège de la société "*Eimskip*" à Reykjavik.

Nous fûmes pétris de peur, ne sachant plus comment réagir, ni que répondre. Lisa nous donna un solide coup de main et parvint à comprendre que nos interlocuteurs islandais souhaitaient en fait savoir à qui nous adressions toute cette correspondance télécopiée.

Nous répondions instantanément que nous la destinions à la Direction Générale de la compagnie. Le message reçu, on se contenta de nous informer à l'autre bout du fil que ces documents seraient immédiatement transmis au plus haut niveau de la compagnie, conformément à notre demande.

Dès cet instant, nous avions la certitude que les décideurs d'"*Eimskip*" allaient sous peu être informés de notre demande. Toutefois, nous étions déjà au milieu de la semaine et il paraissait fort compromis qu'ils puissent nous adresser une réponse avant le vendredi suivant. En toute sagesse, nous dûmes donc renoncer à notre espoir de pouvoir embarquer avant la fin de la semaine, comme nous l'avions prévu.

Cette perspective nouvelle modifiait notre programme et nous contraignait à prolonger notre séjour dans la marina de Hull, ce qui ne figurait pas dans les accords à l'amiable que nous avions convenu avec le directeur. Nous fîmes part à Lisa de notre intention de le rencontrer au plus tôt afin de lui expliquer la situation dans la perspective d'un nouvel arrangement.

Le dossier était maintenant fini, mais nous étions dévorés par le souci d'entreprendre toutes les démarches possibles pour accélérer notre départ vers l'Islande. Avec des manipulations habiles de sa photocopieuse, Lisa nous confectionna un papier à

lettre avec le logo "*Trip to Iceland*" de Cécile en entête. Elle y rajoutait même celui de la marina ainsi que les coordonnées. Ainsi, nous crédibilisions plus encore notre démarche et nous pouvions étendre nos correspondances à d'autres interlocuteurs.

Outre une troisième lettre à l'attention d'"*Eimskip*" au travers de laquelle nous mentionnions cette fois notre intention d'embarquer à bord du cargo du Vendredi 9 Novembre, nous entamions une nouvelle lettre, cette fois à l'attention de l'Ambassadeur de France en Islande, afin de solliciter son appui auprès des autorités islandaises et indirectement auprès de la compagnie "*Eimskip*". Nous étions convaincus que le patriotisme nous offrirait de leur part une aide sans réserve.

. . .

Quelques marins de passage, qui vinrent avaler une pinte de bière au bar de la marina, venaient volontiers discuter avec nous, curieux de savoir ce que nous faisions là. Chaque fois, l'étonnement caractérisait leur réaction, et bien souvent, on n'hésitait pas à nous féliciter. Comme le capitaine du "*James Cook*" la veille, deux d'entre eux nous demandèrent de leur envoyer le manuscrit dès que celui-ci serait écrit, et ils nous remirent discrètement un billet de 20 livres. De notre très maigre bourse de 24 pences, nous avions acquis quelques 30 livres en deux jours, simplement en racontant notre périple et en communiquant notre passion et notre détermination à réussir.

On nous offrit même de pleines assiettes de crudités pour que nous puissions, selon les dires de nos interlocuteurs, puiser l'énergie nécessaire à l'accomplissement de notre lourde tâche.

Le reste de la journée ne fut pas suffisante pour achever notre travail, mais à minuit, le bar fermait et nous dûmes regagner notre voilier et sa fraîche atmosphère.

. . .

La météo ne s'arrangeait guère, ce vent glacial de Noroît ne cessait de balayer la ville de son souffle cinglant. Cécile résistait de plus en plus mal à ces attaques de l'hiver. Nous mettions ce jour un premier pas dans le mois de Novembre sans savoir si nous allions atteindre l'Islande avant d'en voir la fin.

Nous en avions l'espoir, mais l'assurance d'une réussite dans nos démarches du moment nous faisait cruellement défaut.

Dans cette même incertitude, nous rencontrâmes Richard Excley, le directeur de la marina, dès les premières heures de la matinée. Celui-ci comprit tout à fait la situation, nous félicita pour le travail déjà accompli, mais nous avoua en revanche qu'il ne pouvait plus, au regard des autres usagers, continuer de nous offrir la gratuité de notre séjour sans contrepartie de notre part.

Il nous proposait en fait, comme ce fut le cas avant notre infructueuse excursion à Immingham, de donner tous les jours ouvrables quelques heures de notre temps pour assister le personnel de la marina. Ainsi, la perspective d'un prolongement indéterminé de notre séjour ne le dérangeait plus. Il appelait Bob pour lui faire part de cette proposition, et ce dernier accepta volontiers, conseillant néanmoins à Cécile de fournir ses services au bar de la marina plutôt qu'au sein de l'équipe de manutention.

Nous remettions à plus tard notre travail, et de ce pas, nous allions donc chacun de notre côté prêter main forte aux équipes de la marina. Tandis que Cécile revenait au bar aider Conny et ses assistantes, je m'en allais avec Bob, mettre à l'eau une monstrueuse vedette de 50 pieds et nettoyer au karcher la coque d'une autre.

Nous devions travailler le matin pour avoir quartier libre l'après-midi et pouvoir ainsi nous consacrer à nos démarches. Mais, ce jour-là, pour témoigner notre reconnaissance envers la sympathie et l'attitude pour le moins arrangeante de cette marina à notre égard, nous revenions à nos postes respectifs dès le début de l'après-midi. Cécile, elle, ne s'était même pas arrêtée à midi, le bar fonctionnait en effet à plein régime à cette heure-là.

J'aidais alors à nouveau Brian et Garfield à sortir des bateaux de l'eau pour les hiverner dans la grande enceinte du chantier naval de la marina. A chaque grutage, il fallait effectuer un nettoyage à haute pression sous les coques avant que les algues sèchent et deviennent beaucoup plus dures à retirer. Nous sortions notamment un splendide voilier de 17 mètres ; le "*Amon Ra*" en provenance des Etats-Unis.

En fin d'après-midi, toute l'équipe de manutention fut rassemblée pour aider le "*Daniel*", un gros voilier de charter de 30 mètres de long, à sortir sans encombre de la marina. Cette unité avait été construite à Hull et avait coûté la bagatelle de quatre millions de livres. Ses propriétaires la destinaient à un usage exclusivement touristique en Méditerranée.

Après ces quelques heures de travail très intéressant, je revenais au bar dès la débauche pour reprendre le cours de notre travail. Cécile avait fait la connaissance de Ann Mason, une jeune serveuse intérimaire qui parlait parfaitement le français. Elle nous donna un sérieux coup de main jusqu'à près de minuit pour rattraper notre retard et rédiger cette nouvelle lettre à l'attention d"*Eimskip*".

. . .

Le lendemain midi, après une matinée de travail harassant sous un temps exécrable, nous eûmes la visite de Daves, du "*Bosun's Locker*". Celui-ci nous ramenait notre moteur et avait pris la peine de prévenir les journalistes du "*Hull Daily Mail*".

Victime d'une trop faible communication, Daves espérait que sa contribution à notre aventure pourrait lui offrir cette publicité qui lui faisait cruellement défaut. Mais si notre périple avait occupé les colonnes de la presse locale, il n'intéressait pas les chroniqueurs au point de devenir un support de promotion et, de notre côté, nous savions bien que cet espoir n'était qu'illusoire. Néanmoins, la démarche faisait plaisir à Daves, et nous le laissions donc croire à ses espoirs.

Il avait changé la poignée des gaz, révisé l'allumage et la carburation et réparé la chaise moteur.

Mandaté par la rédaction, un photographe du "*Hull Daily Mail*" était venu sur place et assista à cette renaissance de notre ancêtre mécanique. Le moteur fonctionnait à merveilles, et désormais, nous n'avions plus aucune crainte à rejoindre Immingham avec notre bateau.



A bord avec Daves, le réparateur de notre moteur

Pleinement satisfait de nous avoir ôté un épineux problème, Daves nous emmena jusqu'à son atelier en voiture. Son commerce était perdu dans un quartier isolé. A l'intérieur, on trouvait un nombre incroyable de pièces de moteurs marins, et des colonnes entières d'hélices.

A priori, son soutien à notre périple s'arrêtait là, mais après nous avoir ramené à la marina, Daves nous demanda de ne pas hésiter à lui faire appel si nous avions besoin de quoi que ce soit. Par ailleurs, il souhaitait que nous le tenions au courant de l'évolution de nos démarches afin de connaître la suite de notre voyage. Nous le lui promettions.

A présent, il nous tardait de reprendre rapidement le cours de notre travail de correspondance. Nous prenions place dans le bar, où plusieurs clients, curieux de nous voir si besogneux, vinrent nous demander ce que nous étions en train de faire. Bien souvent, ils le demandaient discrètement à Conny qui leur montrait alors l'article du journal. L'un de ces visiteurs nous remit alors, en nous félicitant, un billet de 50 livres.

Mark, le jeune cuisinier, approuvait le sens de notre démarche et considérait légitime que les gens nous fassent spontanément ces lègues. Pour lui, c'était une façon d'exprimer leur reconnaissance. Nous leur offrions momentanément un peu d'évasion, ils nous en remerciaient à leur façon. Ce genre de marché nous allait plutôt bien, il était même la seule raison pour laquelle nous avions encore de quoi manger dans le bateau.

. . .

Ce soir-là, comme les précédents, nous travaillions très tard au bar, jusqu'à sa fermeture. Entre deux commandes, Mark venait nous aider, mais malgré ça, nous n'arrivions pas à nous satisfaire de notre besogne. Nous voulions que cette nouvelle lettre à l'attention d'"*Eimskip*" soit irréprochable.

A minuit, Conny fut contrainte de nous mettre dehors, nous repartions donc vers notre petit bateau, nouvellement

éclairé par un branchement électrique que nous avait gracieusement installé Garfield. Même le poste de radio de Cécile fonctionnait, et ce fut alors sur des airs de Peter Gabriel que nous parvenions à trouver le sommeil, oubliant ce froid persistant qui nous engourdissait de la tête aux pieds.

. . .

Les jours se suivaient et se ressemblaient, une certaine routine commençaient à s'installer. Cela faisait déjà plus d'une semaine que nous étions revenus à Hull après notre escapade catastrophique à Immingham, et outre le froid, l'impatience de trouver une issue à notre défi nous démangeait cruellement. Nous savions dorénavant que nous ne supporterions plus très longtemps la charge morale de cette insupportable attente, mêlée d'espoirs et d'incertitudes.

Par ailleurs, il y avait maintenant plusieurs jours que le premier fax à l'attention d'"*Eimskip*" était parti, et nous n'avions toujours pas de réponse. Cette courtoise indifférence, au regard des efforts que nous avions consenti, avait vraiment quelque chose de frustrant, avant même d'être inquiétant.

Et puis, maintenant, nous étions Samedi et nous allions donc devoir attendre jusqu'au lundi pour espérer une réaction islandaise. Entre temps, nos soucis quotidiens, qui eux ignoraient cette trêve de fin de semaine, se poursuivaient.

Malgré cela, nous continuâmes d'y croire fermement, et le confort du bar de la marina, où nous séjournions à présent le plus clair de nos journées nous y aidait beaucoup, tout comme la sympathie des gens qui le fréquentaient et celle de son personnel.

Comme les autres jours, plusieurs marins vinrent à notre rencontre, certains nous firent dons de quelques livres, mais ce fut en soirée que nous eûmes l'honneur de faire la connaissance du plus insolite d'entre eux, un écossais ; Bill Mc.Cabe. Sa première réaction fut de nous dire qu'il détestait les londoniens, mais plus encore les français. Néanmoins, il ajouta que nous

avions quand même de bonnes têtes, et que la forme de notre voyage ainsi que sa finalité nous plaçaient tout de même à un certain niveau dans son estime et nous avaient fait perdre un peu de notre tare d'être français.

Nous étions simplement pour lui de jeunes moussaillons, un peu poltrons de ne pas avoir poursuivi notre voyage par la voie maritime comme nous l'avions entrepris. Nous lui racontions notre tempête dans "*Bristol Channel*", mais il avait la vergue facile et rétorqua avec aise et voix haute chacune de nos réparties, nous n'avions pour lui aucune excuse, sinon celle de notre jeune âge et nos cœurs encore insuffisamment aguerris à la rudesse de l'océan.

Son haleine charriait davantage des embruns de whisky que la douce odeur de l'iode, mais nous le laissions volontiers parler, il ne lui manquait que la jambe de bois et l'œil bandé pour nous donner l'impression d'avoir affaire au capitaine Flint en personne. Bill était sans aucun doute un marin averti, un coureur des océans, de pub à pub. Il se trouvait là à Hull pour quelques temps, son voilier, une belle unité rustique et robuste était amarrée dans la marina et il y vivait le temps de son séjour.

Nous passions avec lui une soirée mémorable, digne des plus grands films de pirates où les convives se tapent vigoureusement dans le dos tout en se racontant des histoires paillardes. Ce soir-là, tout le bar participa à notre échange pour le moins riche en réparties.

. . .

Il y avait bien un mois que nous n'avions pas entendu les moindres informations à propos de l'actualité, mais en ce Dimanche matin, grâce à l'installation électrique à bord depuis le ponton, nous pûmes écouter la radio sur le gros transistor de Cécile. On captait la plupart des radios françaises en grandes ondes. On y parlait beaucoup du conflit au Koweit, mais nous étions tellement déphasés par rapport à tout ça que nous eûmes du mal à y être réceptif. En fait, nous nous étions peu à peu

enveloppés dans le contexte particulier de notre voyage, et nous nous y sentions bien, peu disposés à revenir si brutalement au monde et à ses réalités trop objectives.

Ce jour-là, jour du seigneur, nous avions dans les poches près de 40 livres que nous avaient gracieusement offert tous ces marins de passage, et il était temps pour nous de nous offrir la juste récompense que nous étions promis depuis si longtemps.

Et à modestes moyens, modestes rêves, cet extra tant espéré ne fut qu'un "*Mac Donald's*" suivi d'un cinéma. Le premier pour regoûter aux plaisirs de la société moderne même si cela n'eut de valeur parce que justement exceptionnel, et le second pour nous propulser à mille lieues de notre univers et désengorger nos esprits de ces soucis encombrants. En cette matinée dominicale, le restaurant était complètement désert, tout comme les rues de la ville, et quant au cinéma, il ne fut pas davantage fréquenté malgré les prix réduits qui nous attirèrent à cette heure-là plutôt qu'en soirée. Ce fut un dessin animé de Walt Disney, la "*Petite Sirène*", "*Little Mermaid*" en anglais, un vrai régal, et un dépaysement garanti, de quoi nous donner à la sortie l'énergie nécessaire pour soulever les montagnes qui nous barraient encore la route.

. . .

Dès le début de l'après-midi, après cette matinée récréative et ressourçante, nous reprîmes notre travail au bar de la marina, travaillant sans relâche les courriers respectifs à "*Eimskip*" ainsi qu'à l'ambassade de France en Islande. Nous voulions absolument les faire partir le lendemain matin, au tout début de la semaine, afin d'avoir le plus de chance possible qu'une réponse soit prise avant la fin de semaine.

Il n'y eut pas grand monde ce soir-là au bar, et nous ne fîmes aucune nouvelle connaissance. Ce fut en revanche une condition propice pour préparer correctement nos documents sans être dérangés et avoir fini avant la fermeture du bar.

. . .

Lundi 5 Novembre 1990. Après plusieurs jours de temps maussade entrecoupé de rares éclaircies, le soleil brillait à nouveau sur Hull, mais il faisait toujours aussi froid, un solide anticyclone polaire nous plaçait largement au-dessous des températures de saison.

Comme les autres matins, nous fûmes donc particulièrement pressés de quitter notre bateau et de rejoindre le bar de la marina. Mais ce jour avait beaucoup plus d'importance que les autres.

Cette nouvelle lettre à l'attention d'"*Eimskip*" pour laquelle nous avions travaillé si longtemps, se voulait tellement directe et les termes employés étaient si forts que nous savions que ses destinataires ne pourraient pas cette fois y rester indifférents. C'était une sorte de provocation, mais strictement amicale, en précisant les intérêts, notamment en termes de communication, que cette société avait à nous répondre favorablement et à contribuer ainsi à notre réussite.

Le fait de l'envoyer simultanément avec un autre courrier à destination cette fois de l'ambassade de France en Islande constituait aussi pour nous une stratégie, car nous pensions, du sommet de notre naïveté, que la diplomatie française, dans sa grande générosité, nous viendrait en aide en intervenant auprès d'"*Eimskip*" au moment crucial où ses dirigeants prendraient leur décision.

A 8 h 45, nous étions déjà sur le chemin de la société "*Tom Boyd Line*" pour y expédier notre chargement de fax. Tout patron à l'esprit rationnel nous aurait refouler devant une telle quantité, mais nous fûmes accueillis aussi chaleureusement que les fois précédentes, peut-être même plus, comme si on sentait dans notre démarche une issue favorable proche.

Il y eut 3 pages pour "*Eimskip*" et pas moins de 23 pour l'Ambassade de France dont nous eûmes les coordonnées par le même annuaire à la bibliothèque centrale.

Il y avait dans cet envoi un courrier d'explication, la copie de tous les courriers envoyés à "*Eimskip*", ainsi bien entendu que notre dossier, gonflé par d'autres renseignements concernant notamment notre identité française afin de susciter l'esprit patriote.

A présent, nous étions convaincus que nous avions utilisé toutes les cartes disponibles et que nous ne pouvions rien faire de plus. Notre avenir ne semblait dorénavant plus nous appartenir.

Dès cet instant, le plus terrible commençait : l'attente !

. . .

Ce fut la première fois que nous n'eûmes rien à faire au bar. En quête d'un antidote pour tuer l'impatience, nous proposions nos services aussi bien à Bob pour la manutention qu'à Conny pour le bar, mais ils n'avaient pas besoin de nous.

Nous tournions alors rapidement en rond, attendant avec hâte que quelque chose se produise, qu'une manifestation d'"*Eimskip*", aussi minime soit-elle, ait lieu.

Mais en vain, le reste de la matinée fut mortellement calme, jusqu'à nous couper l'appétit alors que Conny nous avait pourtant préparé de splendides sandwichs.

Quant à l'après-midi, elle ne fut guère plus animée, nous scrutions tout autour de nous, à la recherche de tous les détails capables d'attirer notre attention et de raccourcir le temps qui s'éternisait. Mais il n'y eut rien de bien enchantant.

Au bateau, il y avait des choses à faire, du rangement par exemple, mais dans notre état moral, il nous était impossible de consacrer la moindre attention à quoi que ce soit. Cette journée fut en tout point infernale.

Tout au moins jusqu'au soir, lorsqu'après un feu d'artifice donné sur la jetée, nous trouvions au bar dans le "*Hull Daily Mail*" du jour un article qui allait très nettement perturber notre conscience et alerter notre curiosité.

. . .

Nous apprenions en effet au travers de ces colonnes que des personnalités politiques islandaises seraient à Hull le lendemain. L'information fut instantanément calibrée et propulsa dans nos esprits une remarquable idée.

Cette opportunité de rencontrer sur place des islandais de cette stature était purement et simplement un miracle que nous ne devions laisser passer à aucun prétexte.

Si jamais "*Eimskip*" ne nous répondait pas le lendemain, nous nous fixions désormais pour obligation d'aller au culot à la rencontre de ces décideurs islandais afin de les convaincre de nous apporter leur soutien.

Ce nouveau défi ancré dans nos têtes, nous quittions le bar, enfin séparés de cette impatience tenace.

. . .

L'article du "*Hull Daily Mail*" ne précisait pas le programme de visite de la délégation islandaise, et nous avions donc tout intérêt dès le lendemain matin à chercher des informations complémentaires.

L'édition du jour n'était pas disponible à l'accueil de la marina. Dans l'espoir de recueillir des informations qui auraient pu être diffusées par les radios locales, Cécile allait travailler au bar tout en questionnant Conny et ses collègues sur ce sujet tandis que j'en faisais de même avec l'équipe de Bob.

Mais à 10 h., à la pause thé, je fus appelé par Lisa, un fax d'"*Eimskip*" était arrivé à l'accueil.

"*Enfin !* " me disais-je alors, avec cet éternel optimisme.

Peut-être n'allions nous pas avoir besoin de jouer le grand jeu auprès des politiques islandais.

A vrai dire, j'étais presque convaincu que si "*Eimskip*" avait pris la peine de répondre après un si long silence, c'est que sa réponse ne pouvait qu'être positive.

. . .

Ma déception n'en fut que plus grande. Cela faisait pratiquement deux semaines que nous nous démenions sans ménagement pour essayer d'atteindre la sensibilité des instances dirigeantes d'"*Eimskip*", et la réponse qui venait de nous être envoyée ne comportait sur un feuillet peu soigné pas plus de quatre lignes à la typographie maladroite.

Il y était rappelé quasiment mot par mot ce que nous avait froidement déclaré Mr. Garnham à Immingham ; "*Il n'y a pas d'emploi disponible à bord des cargos d'Eimskip, et le coût du transport de notre bateau jusqu'en Islande est de 3000 £* ".

Il était rajouté, presque avec une ironie machiavélique, qu'un arrangement, uniquement possible avec Mr. Garnham, ne pouvait s'envisager que si nous étions en mesure de fournir au préalable des garanties financières.

. . .

Cette fois, la cruauté et l'indifférence n'étaient plus seulement les traits de caractère d'un de ses représentants, mais plutôt la philosophie globale et unanime de toute la société "*Eimskip*", un empire inhumain parfaitement représentée par sa croix gammée en guise de logo.

Ses dirigeants ne furent aucunement sensibles à notre histoire et notre dossier fut un bien piètre ambassadeur qui n'eut pour hospitalité que le destructeur de documents sans même avoir été feuilleté.

Cette nouvelle nous assourdit, nous étions sonnés, à bout de souffle, et avec nous, tous ceux qui découvrirent à leur tour la réponse d'"*Eimskip*" alors qu'ils s'étaient peu à peu convaincus de notre réussite tant nos efforts pour y parvenir furent grands. A cette joie de vivre qui avait animé tous les instants précédents, succéda alors le désarroi le plus terrible.

. . .

Cette fois l'échec paraissait inéluctable.

"*Eimskip*" en son cœur nous avait dit non, ce projet d'embarquer à bord d'un cargo s'écroulait, emportant avec lui notre seule possibilité de rejoindre l'Islande. Une seule pièce manquait à notre puzzle, mais il s'agissait de la pièce capitale.

Cécile était effondrée en larmes, et j'avais quant à moi la figure décomposée. Tous nos amis tentèrent bien de nous réconforter malgré le terrible revers que nous venions de subir, mais la douleur était trop dure pour que nous puissions la soulager. Le spectacle de notre désenchantement était affligeant.

. . .

Soudain, Richard Excley, à qui Lisa venait d'apprendre la nouvelle, nous rejoignit à l'accueil. Avec un ton dynamique et motivé, les manches retroussées, il nous affirma alors qu'il allait s'occuper de nous en nous aidant concrètement à obtenir ce que nous cherchions si fort. Il ne fit même pas allusion à la réponse d'"*Eimskip*". Mieux, il l'ignorait, comme si celle-ci ne constituait à ses yeux aucune valeur et n'était que le triste reflet de cerveaux conditionnés par le seul souci de rendement. "*Si les méchants imbéciles s'obstinent à demeurer ce qu'ils sont, qu'ils le restent, nous irons voir ailleurs*", cela semblait être sa devise. Après tout, il avait de quoi lui aussi être aigri par cette décision, car ce fut sur son idée que nous avions fait tout ce travail de correspondance et de réalisation de dossier pour crédibiliser notre démarche. Tout cela n'avait finalement servi à rien, et il était donc parfaitement compréhensible qu'il ressente, simplement par amour propre, le désir de nous montrer à nous, mais aussi à son personnel, qu'il nous fut d'un très bon conseil.

. . .

A Hull, Richard Excley était dans sa fonction de directeur de la marina la plus grande et la plus prestigieuse de toute la rivière Humber un décideur reconnu. A ce titre, il était particulièrement bien introduit auprès des autorités locales et se trouvait toujours au fait des informations importantes.

Il en savait donc beaucoup plus que nous sur la visite de ces politiques islandais, et à juste titre, puisque le déroulement de leur visite les faisait passer l'après-midi même à la marina, pour une réunion avec leurs homologues britanniques.

Hôte de cette réunion très sérieuse, Richard Excley ne pouvait tout de même pas en bouleverser le sujet en racontant notre histoire, mais il nous garantissait en revanche qu'il en parlerait et si affinité de la part de ses interlocuteurs, il nous ferait intervenir pour que nous défendions nous-mêmes notre cas.

Cette visite inattendue de politiques islandais d'un si haut rang, précisément là où nous nous trouvions, relevait purement du prodige. "*Eimskip*" avait profité du sommeil de notre bonne étoile pour nous répondre ainsi, mais de colère, celle-ci se vengeait maintenant à sa façon en nous apportant sur un plateau cette exceptionnelle aubaine.

Notre sensation pendant ces quelques heures d'attente fut totalement indescriptible, nous étions comme plongés dans une profonde léthargie, en équilibre entre le bord du précipice de l'échec et l'entrée d'un long tunnel au fond duquel une mince lueur d'espoir nous apparaissait encore.

Nous n'avions guère d'appétit, et toutes ces choses auxquelles nous aurions jusqu'alors été sensibles ne nous atteignaient même plus, nous étions devenus hermétiques à la vie et à l'enthousiasme qui nous entouraient, nous avions délibérément placé notre conscience en sursis, pour ne pas la laisser aux prises de l'échec en franchissant les limites du point de non-retour.

. . .

Richard Excley nous conseilla de rejoindre notre bateau, et d'attendre qu'il nous fasse signe.

Ce fut que vers 15 heures que nous fûmes appelés à le rejoindre en express dans la salle de réunion. Cette précipitation ne nous laissa pas le temps de revêtir des tenues présentables, nous partions avec nos frusques sales et nos cheveux ébouriffés.

Toute la délégation était déjà là, et les palabres allaient bon train, on discutait autour d'un cocktail des échanges économiques au niveau de la pêche entre les islandais et les pêcheurs de la région de Hull, les anglais utilisant avec un intérêt tout particulier les riches eaux côtières de l'Islande.

Richard Excley nous présenta à l'organisateur de cette réunion et celui-ci, en écoutant le résumé de notre parcours, fut aussitôt enchanté. Le contexte des bulles et des blagues faciles s'y prêtant fort bien, ce premier contact fut excellent, chacun allant de sa question pour en savoir plus sur ce voyage qu'ils jugeaient tous étonnant.

Aussi, le directeur renchérit aussitôt en expliquant notre impérieux besoin de trouver un cargo capable de nous emmener, nous et notre voilier, jusqu'en Islande. Il raconta brièvement le refus de la compagnie "*Eimskip*".

Dans la confusion, nous ne sûmes pas vraiment à qui nous avions à faire, sinon à quelques islandais et à des représentants des autorités de la région de Hull.

Nous avions seulement la certitude que cette assemblée comptait des gens très influents sans doute capables de résoudre facilement nos problèmes, d'où notre intérêt à les convaincre de nous aider.

Pour eux, ce n'était pas une obligation, et cela n'avait pas forcément le profil d'une bonne action. Même si Richard Excley nous y avait introduit, nous nous étions quand même incrustés à l'improviste dans leur réunion, et ils auraient très bien pu considérer cela comme un affront et nous mettre dehors.

Ce ne fut pas le cas, ils nous écoutaient au contraire avec attention et approuvaient nos choix stratégiques lorsque nous leur relations les raisons qui nous avaient amené à choisir cette

solution du cargo.

Notre récit fut tellement apprécié qu'il reçut un véritable concert d'applaudissements. Je regardais alors Cécile d'un rapide coup d'œil, lui indiquant que notre chance était là, comme une échappatoire très éphémère qu'il fallait absolument saisir.

Elle l'avait très bien compris, mais nous n'eûmes aucun effort supplémentaire à produire. Ce fut l'organisateur lui-même, qui vint à notre rencontre.

Prenant la parole devant tous ses convives, il nous expliqua alors qu'"*Eimskip*" n'était pas la seule compagnie de cargo à relier l'Angleterre à l'Islande.

Il marquait ensuite un temps d'arrêt pour que nous puissions bien réaliser ce qu'il venait de nous dire, puis il poursuivit en nous apprenant qu'il en existait deux autres, dont une de taille très importante ; la "*Samband Line*".

Nous n'en avions jusqu'alors jamais entendu parler et notre première réaction fut de penser que son port d'escale en Angleterre devait se situer très loin de la rivière Humber. Notre orateur se mit alors à rire, accompagné dans cette bonne humeur par toute son assemblée, la "*Samband Line*", nous dit-il alors, avait pour port d'escale britannique le port de Hull !!

Nous en fûmes bouche bée. Il y avait dans cette ville que nous avions atteint depuis bientôt 3 semaines une compagnie de cargo islandaise, effectuant elle-aussi une liaison hebdomadaire entre les deux pays. Cela remettait absolument tout en cause, le dossier "*Eimskip*" fut projeté dans la poubelle, désormais, nous placions tout notre dévolu sur la "*Samband Line*".

Mais l'organisateur s'empressa de tempérer notre enthousiasme naissant. Même si il était l'instigateur de cette nouvelle proposition, il n'avait aucun pouvoir sur la "*Samband Line*", et ne pouvait donc pas nous garantir que cette compagnie accepterait notre proposition.

En revanche, il prit l'engagement formel, devant tous les gens présents dans la salle, de solliciter lui-même les instances dirigeantes de la "*Samband Line*", et de nous donner avant la fin

de semaine une réponse que son optimisme voulait déjà positive. Son discours avait l'air sincère, nous n'avions aucune raison de ne pas lui faire confiance.

Sur cet engagement, de loin le plus près de notre cause, Richard Excley nous invita alors à laisser cette assemblée poursuivre ses travaux et à laisser ce monsieur tenir ses promesses tout en attendant sagement à notre place.

. . .

En quelques minutes d'un échange cordial, loin de l'adversité de notre pain quotidien, notre voyage venait de subir un bouleversement total. Désormais, le mot "*Eimskip*" n'allait plus apparaître dans nos esprits que sous la forme de cette croix gammée avec tout ce que cela signifiait de mauvais, et tous nos espoirs s'étaient maintenant déportés sur la "*Samband Line*".

Et curieusement, aux doutes que nous avions jusqu'alors porté sur "*Eimskip*" succédait presque maintenant la certitude que la "*Samband Line*" allait accepter de nous embarquer nous et notre bateau. Rien n'était moins sûr, mais après cette journée de bas et de hauts aux extrêmes, il fallait bien y croire pour nous redonner le moral. Et puis, sans savoir pourquoi, nous avions en nous le sentiment d'être enfin tout près de la victoire, comme si on allait forcément nous donner une réponse favorable.

Il ne restait plus qu'à attendre que l'organisateur de cette petite réunion tienne ses promesses de politicien local et se batte auprès des représentants de la "*Samband Line*" pour que nous puissions prendre le chemin de l'Islande.

D'ores et déjà, les jours à venir s'annonçaient chargés, nous étions immensément impatients d'en savoir plus.

. . .

Le jour suivant, pour tuer ce temps qui n'en finissait pas de s'éterniser, nous ne cessions un seul instant de travailler, Cécile au bar, et moi-même au chantier, espérant en permanence

que Lisa nous appelle pour un coup de fil de l'organisateur de la réunion, ou bien de Monsieur Vilhjàlmsson, représentant de la "*Samband Line*".

Mais il n'y eut rien, pas même un signe de Richard Excley, qui aurait pu avoir lui d'autres informations.

Bob et ses gars, à qui nous avions raconté ce retournement de situation s'étaient mis à y croire eux-aussi, et nous demandaient de ne pas nous inquiéter. On ne nous avait tout de même pas dit que l'on nous rappellerait aussi vite.

Toute la journée du Jeudi fut aussi tendue, à la moindre inaction, nous tournions en rond, nous rongeant les ongles, de peur que le temps qui s'écoule devienne un excellent prétexte pour nous oublier. Nous faisions d'innombrables choses, nous mettions des bateaux à l'eau, nous en sortions, nous installions des fils électriques sur les pontons, Cécile jouait la serveuse au bar, et pourtant, rien n'y faisait, nous avions la tête ailleurs, incapables de penser à autre chose qu'à ce coup de fil.

En fin d'après-midi, Richard Excley, qui ne tolérait plus de nous voir dans cet état, nous promit d'aller voir de lui-même Monsieur Vilhjàlmsson, et de nous tenir informés.

Pour notre bonne santé cardiaque, il le fallait, nous avions trop de peine à attendre ainsi, sans savoir à quelles prédictions nous devions-nous fier. Nous avions terriblement souffert de la désillusion et nous ne possédions certainement plus la force nécessaire pour affronter un nouvel échec.

Si "*Eimskip*" nous avait positivement répondu, nous aurions pu prendre le bateau ce vendredi, mais au lieu de cela, nous étions une fois de plus rongés par l'impatience avec pour seul espoir des promesses qui ne se confirmaient pas.

. . .

Il nous fallut attendre la fin de l'après-midi du lendemain, après que tous les ouvriers soient partis en week-end, pour que nous ayons enfin des nouvelles de la "*Samband Line*". Richard Excley avait téléphoné à Monsieur Vilhjàlmsson et

nous informa que ce dernier lui avait laissé penser qu'une réponse favorable était de plus en plus probable.

Tout cela était bien vague, mais ce fut le seul élément quelque peu positif et nous savions que nous allions devoir nous en contenter au moins jusqu'au lundi. Richard Excley, faisait preuve d'un grand optimisme, mais curieusement, tant qu'aucune certitude n'était réellement acquise, nous trouvions cela encore un peu déplacé. Notre propre vécu avait fini par bouleverser notre propre vision des choses en nous rendant méfiants.

. . .

Le Samedi, l'équipe de manutention de la marina ne travaillait pas, seul le bar restait actif. Je m'y rendais dès l'ouverture, afin de rédiger tranquillement, et au chaud, mon livre de bord. Cécile dormait encore sous plusieurs couvertures.

Il n'y avait que Jeoff ce matin-là au bar. Quelques jours plus tôt, il avait pris la mer pour rejoindre Inverness en Ecosse avec son voilier, mais le mauvais temps l'avait obligé à s'arrêter à Aberdeen et à remettre à plus tard la fin de son voyage. Jeoff n'était pas un marin à se laisser intimider par le premier coup de vent venu, et son récit renforça le bien-fondé et la sagesse de notre refus d'affronter ces contrées nordiques à cette saison. Il y avait bien les irréductibles tels que Bill Mc.Cabe pour nous le reprocher et nous traiter de poules-mouillées, mais aussi arrogants qu'ils étaient, ils n'avaient certainement pas vécu de tels combats avec des navires aussi frêles que le nôtre.

. . .

Toute la journée fut ainsi ponctuée de rencontres au bar, avec des gens que nous connaissions et qui vinrent nous saluer, mais aussi avec des marins de passage, à la communication facile et curieux de savoir ce que nous fabriquions ici.

Et le Dimanche fut pareil à son précédent, nous

récoltions une vingtaine de livres pendant tout le week-end. Ce fut aussi pour nous l'occasion de profiter de quelques rares éclaircies pour aller nous promener dans la ville et y faire un peu de lèche-vitrines à la mode "pauvre", mais le cœur rempli d'espoirs. Nous nous permettions même le luxe de nous offrir notre deuxième excursion au Mac Donald's.

En début d'après-midi, j'allais avec Mike faire un grand tour de kayak dans la rivière "*Ouse*" que nous remontions jusqu'à Dunswell à une allure soutenue. L'eau était boueuse, le paysage industriel pas vraiment intéressant, mais j'avais la rage au cœur et je prenais donc quand même un grand plaisir à me défouler ainsi sans réserve.

Au retour, éreinté, mais heureux, je retrouvais Cécile au bar, en train d'écrire à ses parents. Je me mis alors à travailler à mon tour, tachant de mettre à jour le livre de bord. Sur un morceau de papier annexe, j'inscrivais également tout ce qui me passait par la tête, je voulais garder ces réflexions pour mieux me souvenir de ces moments passés à Hull dans ce contexte si particulier.

Depuis la visite des islandais à la marina, nous avions rangé de côté notre travail, persuadé que la situation allait rapidement s'arranger. Mais il n'y avait toujours rien de concret, simplement des suppositions optimistes, mais sans fondement. Nous ressentions donc à nouveau ce besoin d'écrire et de tout raconter sur le papier afin de ne jamais oublier cette longue attente d'espoirs et de craintes.

Le bar ferma à 23 h., nous allions poursuivre dans la salle mitoyenne, et ce ne fut qu'à 3 heures du matin que nous retrouvions notre bateau, priant notre bonne étoile pour que nous ayons enfin des nouvelles le lendemain.

. . .

Lundi 12 Novembre. De peur de n'être pas disponible lorsque Monsieur Vilhjàlmsson allait appeler, je restais au bar toute la journée. Cécile y assura son service et je m'efforçais

comme je pouvais de tuer le temps. Je faisais des copies de notre dossier, je continuais d'inscrire des réflexions sur mes feuilles volantes, je discutais avec les quelques passants, … mais malgré cela, mes oreilles restaient figées sur la sonnerie du téléphone, et je ne parvenais plus à me défaire de cette préoccupation.

Dès que quelqu'un téléphonait, j'espérais qu'il s'agissait de Monsieur Vilhjàlmsson. Mais en vain, ce jour encore, il n'y eut absolument aucun coup de téléphone pour nous, nous commencions réellement à désespérer et à craindre que notre interlocuteur nous ait dupé pour faire bonne figure auprès de ses convives. De la part d'un politique, il n'y aurait rien eu d'étonnant à cela, nous n'aurions pas été les premiers à subir le revers d'une promesse non tenue.

Aux premières heures du lendemain, dès l'ouverture des bureaux, nous ne pouvions plus supporter cette attente et nous allions donc à la rencontre de Lisa pour qu'elle essaye d'obtenir davantage de renseignements. Toutefois, celle-ci refusa, craignant légitimement qu'une telle démarche heurte la susceptibilité de sa hiérarchie et en particulier celle de Richard Excley. Nous comprenions. Elle nous invitait néanmoins à revenir la voir toutes les heures afin qu'elle nous communique toutes les informations qu'elle pouvait avoir à notre sujet.

Nous fonctionnions donc ainsi, et à 11 h., alors que nous repartions vers notre bateau après avoir essuyé une nouvelle réponse négative, Lisa se mit soudainement à nous rappeler, le téléphone venait de sonner après notre départ, c'était Monsieur Vilhjàlmsson au bout du fil, enfin !

. . .

Il avait l'air très pressé, il se contenta de nous dire qu'il détenait pour nous une information importante et qu'il arrivait sur le champ pour nous la communiquer. Comme il n'avait pas montré dans sa voix le moindre sentiment, nous ne savions vraiment pas à quoi nous attendre. Nous étions partagés entre un espoir sans commune mesure et une appréhension insupportable.

Aussitôt après avoir raccroché, nous nous empressions d'aller prévenir Richard Excley de la venue imminente de Monsieur Vilhjàlmsson. Sans hésiter un instant, il nous accompagna jusqu'à l'accueil. Chacun se tenait prêt à l'accueillir et à recevoir la nouvelle qu'il nous apportait.

Lorsqu'il arriva, il n'était pas seul, il se trouvait accompagné de Monsieur Jager qui représentait la société "*Brandford Agencies*", intermédiaire exclusif de la compagnie "*Samband Line*" en Angleterre. Notre premier contact fut très formel, chacun se remettait ses cartes de visite et pour notre part, ce fut une copie de notre dossier. Richard Excley donnait à nos interlocuteurs des plaquettes de présentation de la marina, et en échange, Monsieur Vilhjàlmsson nous distribua des fiches de présentation des activités de la "*Samband Line*". Il nous expliqua ensuite que le mot "*Samband*" signifiait "*Union*", ce qui était beaucoup plus chaleureux que le logo d'"*Eimskip*". Mais l'activité maritime ne représentait en fait qu'une branche isolée de la société "*Samband*", qui n'était pas moins en fait que la plus importante entreprise islandaise. Monsieur Vilhjàlmsson, lui, faisait partie de la branche maritime et à ce titre, il nous montrait avec une certaine fierté les photos des navires de la "*Samband line*", dont le fleuron était le "*Helgafell*", un cargo porte-container de 117 mètres. Les navires de la compagnie "*Eimskip*" affichaient certes des tonnages plus importants, mais la société "*Eimskip*" n'avait que la branche maritime pour activité, et rien d'autre. Aussi, renchérissait Monsieur Jager, aucun navire d'"*Eimskip*" n'était capable d'atteindre la remarquable vitesse de croisière de 18 nœuds du "*Helgafell*".

. . .

Tout cela était fort intéressant, mais ce qui nous importait vraiment était de connaître l'information qu'ils étaient venus si prestement nous communiquer.

Richard Excley nous invita alors à poursuivre notre discussion au bar autour d'une collation qu'il nous offrit à tous.

L'atmosphère était conviviale, bien que très nerveuse de notre côté. Monsieur Vilhjàlmsson savait qu'il nous tenait en haleine et nous ne sûmes jamais s'il fit durer notre attente par plaisir ou pour garder encore un peu pour lui la nouvelle capitale qu'il nous apportait.

Après quelques nouvelles descriptions concernant la "*Samband Line*", il referma tous ses dossiers, se mit à nous regarder droit dans les yeux, et nous apprit que sa direction islandaise avait décidé de nous offrir la gratuité de notre transport et de celui de notre bateau jusqu'en Islande, sans aucune contrepartie de notre part.

. . .

Cécile se mit d'abord à rire calmement, puis elle s'effondra en larmes, cette fois de joie, nous venions à l'instant de gagner notre défi, en dépit de toute logique et de toute rationalité. C'était incroyable, nous étions maintenant certains d'atteindre l'Islande, puis rien ne pouvait nous barrer la route.

Pour ma part, je n'arrivais même pas y croire, c'était trop beau pour être vrai, Richard Excley était lui-aussi fou de joie pour nous, il serra cordialement la main de Monsieur Vilhjàlmsson, tandis que Monsieur Jager s'occupait déjà de connaître les dimensions de notre voilier pour déterminer le container qui lui conviendrait le mieux. Richard Excley commanda le champagne et nous invita à le boire en l'honneur de cette exceptionnelle décision de la "*Samband Line*".

Des émotions, j'en avais vécu tout au long de ce voyage, mais cette fois, même en serrant les dents très fort, je ne pouvais empêcher mes yeux d'être brillants et de trahir les sentiments de joie et de bonheur intense qui me traversaient tout le corps de part en part.

Ce moment, nous en avions rêvé si fort, et nous avions tellement été déçus par la réponse d'"*Eimskip*", que cet instant résonna comme le gong libératoire de notre longue attente.

Mais d'ores et déjà, j'étais impatient de connaître les

auteurs de cette décision et je me jurais d'aller à leur rencontre dès notre arrivée en Islande afin de les remercier vivement.

L'adrénaline était à son comble, nous étions comme des funambules, heureux d'avoir atteint l'autre côté du fil, mais aussi conscients de ce qui aurait pu se passer si nous avions perdu l'équilibre. Car en effet, aussi fantastique que fut cette décision, elle avait également été notre dernière solution, et nous n'osions imaginer à présent ce qui se serait passer si cette incroyable générosité à notre égard n'avait pas eu lieu. Nous préférions même ne pas y penser pour nous abandonner plutôt à notre seule joie du moment.

Dans cet enthousiasme général, Richard Excley fit appeler Bob, et lui demanda de préparer le grutage de notre bateau. La marina nous avait déjà offert beaucoup, mais il voulait maintenant apporter une pierre bien plus significative à l'édifice de notre victoire. Devant l'acte de générosité dont avait fait preuve la "*Samband line*", il considérait que tout ce qu'il pouvait faire pour nous était parfaitement légitime et normal. Ainsi, il s'engageait aussi à contacter un transporteur afin de convoyer notre voilier de la marina jusqu'au dock de "*Queen Elizabeth*" où les cargos de la "*Samband line*" effectuaient leur escale hebdomadaire. En quelques instants, tous nos problèmes majeurs s'étaient résolus comme par enchantement, et l'enthousiasme y avait largement contribué.

. . .

Monsieur Vilhjàlmsson, dans un souci de pragmatisme avant tout, reprit alors le cours de ses déclarations pour nous apprendre cette fois que notre voyage s'effectuerait à bord du "*Helgafell*" et que notre départ de Hull allait avoir lieu pas plus tard que le Dimanche suivant, 18 Novembre, soit dans 5 jours.

Cinq petites journées, c'est tout ce qui nous séparait de notre nouveau départ vers l'"*entre-deux-mondes*", et pourtant, nous savions déjà que l'impatience allait nous dévorer chaque instant jusqu'à notre appareillage. Notre programme s'annonçait chargé pour que nous soyons prêts ce Dimanche mais notre hâte

était si grande que même les occupations les plus importantes ne pouvaient nous écarter de notre objectif.

Content que son message nous ait satisfait, Monsieur Vilhjàlmsson repartit et nous donna rendez-vous dans les jours suivants. Quant à Monsieur Jager, il nous demanda de venir le voir à son bureau dans les plus brefs délais afin de régler tous les détails administratifs de notre voyage à bord du "*Helgafell*".

. . .

Le soir venu, tout le monde était au courant et nous félicita de notre victoire, ceux qui jusqu'alors avaient été incrédules, s'empressèrent de venir nous dire que nous les avions étonnés et que notre souvenir resterait accroché à leur mémoire, à titre d'exemple pour qu'ils se rappellent en permanence que tout était possible.

Cécile téléphonait à ses parents qui n'en croyaient pas non plus leurs oreilles, mais qui devant la précision des renseignements fournis par leur fille, furent obligés d'admettre que du stade du rêve, notre projet d'atteindre l'Islande était devenu réalité. Désormais, notre aventure allait prendre une autre dimension et chacun tentait d'en comprendre la signification.

Nos pieds ne foulaient pas encore le sol de l'Islande, mais notre cœur et notre foi s'y trouvaient déjà, une grande partie de notre victoire était remportée.

. . .

Toute l'après-midi durant, Richard Excley s'était occupé de nous et le soir-même, bien en dehors de son temps de travail, il était venu nous retrouver au bar pour nous apprendre qu'une société de transport : la société "*Ferndale*" avait spontanément accepté de transporter gratuitement notre bateau de la marina jusqu'au dock de "*Queen Elizabeth*", le plus à l'Est de Hull.

Pour des raisons pratiques, Monsieur Jager l'avait par

ailleurs rappelé pour lui préciser que notre voilier devait absolument se trouver dans la zone de ce dock dès le lendemain afin qu'il puisse être pris en charge correctement et sans précipitation. Les techniciens de la "*Samband line*" avaient d'ores et déjà prévu de le mettre en fond de cale afin qu'il soit non seulement à l'abri des embruns violents, mais aussi pour qu'il ne supporte pas trop les effets du roulis. Or, cela supposait que le voilier soit disponible dès le début du chargement.

Richard Excley avait accepté, mais dès lors, il se posa le problème de notre hébergement car nous ne pouvions plus dormir à bord si le voilier se trouvait dans la zone protégée des docks. Notre hôte avait pensé à tout, il mettait à notre disposition pour ces quatre nuits un petit local chauffé à proximité de l'écluse, ce qui élimina le problème.

Nous ne sûmes pas vraiment comme le remercier, mais il nous déclarait que nous n'avions pas à nous tracasser pour cela, notre histoire et son aboutissement constituaient à eux seuls toute la reconnaissance qu'il espérait de notre part.

. . .

Après une telle journée, la nuit fut un tantinet nerveuse, et dès le lendemain matin, aux premières heures, Bob vint nous réveiller pour nous demander de présenter notre voilier sous l'aire de grutage.

A 8 h. précises, le transporteur arriva avec pas moins d'un semi-remorque à plateau, des moyens démesurés pour la petite taille de notre navire.

Toute l'équipe de manutention avait été réquisitionnée pour que la manœuvre se déroule dans les meilleures conditions. Le quai était désert, et le temps, bien que mitigé était encore calme et serein. Une petite bruine matinale recouvrait notre pont et donnait à notre voilier un profil inhabituel.

Dans quelle nouvelle aventure étions nous en train de nous embarquer ? Ce mystère nous fascinait et procurait à ces instants quelque chose de solennel. Nous avions le sentiment

d'être à l'aube d'un nouveau départ.

Tout était parfaitement rangé à bord, les kayaks étaient déposés sur le quai, le "*KL*" dans sa housse, et nous avions préparé quelques affaires pour tenir ces quatre jours jusqu'au départ dans notre peau de marins dépourvus d'embarcation.

Sur la remorque, il y avait un container ouvert sur les côtés, ceci afin de pouvoir mettre le volume de notre bateau aux normes de transport puisque celui-ci ne rentrait pas en largeur dans un container fermé.

Tandis que les premiers préparatifs s'organisaient, de nombreuses personnes arrivèrent. Il y eut d'abord le patron de la société de transport, Monsieur Newman, ensuite Messieurs Vilhjàlmsson et Jager, pour la "*Samband Line*", Daves, de "*Bosun's Locker*", le capitaine Matthews, du "James Cook", un agent de la "*Tom Boyd Line*", Richard Excley bien entendu, Lisa, quelques filles du bar, venues spécialement, des marins de passages intrigués par ces préparatifs.



Préparatifs avant le grutage du bateau

Il n'y eut personne en revanche du "*Hull Daily Mail*". Richard Excley les avait pourtant prévenu, mais à force d'attendre, ils avaient sans doute fini par ne plus croire en la possibilité de notre victoire. Tant pis pour eux, ils loupaient cette cordiale assemblée qui attendait sur le quai avec appréhension le départ de l'"*Ar Melhin 2*".

Tout ce petit monde avait eu un rôle déterminant dans notre victoire en contribuant à cet élan de générosité dont nous avions eu la chance d'hériter. Le bouche à oreilles avait œuvré en notre faveur, les gens avaient vu en notre périple un voyage initiatique et nous avaient spontanément apporté leur aide. Bien des esprits rationnels, peut-être nous-mêmes en d'autres circonstances, n'auraient jamais cru que de tels actes de bonté à notre égard soient possibles.

Nous n'avions pas encore les esprits suffisamment rationnels pour mesurer toutes ces aides, mais avec du recul, je réalise mieux combien tout cela fut important. Il y eut d'abord la tolérance de la marina, où nous séjournâmes gratuitement plus de quatre semaines contre quelques menus travaux, la mise à disposition des structures, telles que cette salle où nous vint tant d'inspiration, le soutien de la "*Tom Boyd Line*" pour ces heures de communication avec l'Islande par Fax, la réparation de notre moteur par un petit artisan, ces dons généreux et spontanés des marins de passage, le grutage et le transport gratuit de notre bateau par une société de transport locale, et enfin le transfert par cargo jusqu'à l'Islande, sans parler bien sûr de l'aide morale et du conseil dont nous avions sans cesse bénéficié. Il y en eut probablement pour plusieurs milliers de livres, encore une fois beaucoup plus qu'il nous en aurait fallu si nous nous étions sagement contentés d'entrevoir l'Islande par la voie simple de l'avion. Mais ce que nous avions eu, nous l'avions eu parce que nous avions décidé de partir de cette façon, et sans ce courage du départ, nous n'aurions même pas obtenu l'argent nécessaire pour ce simple billet d'avion. Il n'y avait donc rien à regretter et nous étions plus qu'heureux d'avoir vécu tout cela. Sans avoir

un jour relevé ce défi, jamais cet enthousiasme sur notre passage n'aurait pu avoir lieu. Il y avait une certaine fierté dans ce léger souffle qui nous balayait les cheveux et l'esprit.

. . .

Le grutage du bateau fut très facile, mais sur la remorque, il tenait juste en largeur avec ses béquilles. Nous essayâmes de le caler le mieux possible, mais il restait malgré tout dans un équilibre précaire. Le chauffeur du camion ne semblait pas pour autant inquiet, il finissait de l'immobiliser avec deux grosses sangles à cliquets.



le grutage du bateau

A 10 h., le camion s'élançait, quittant la marina, et emportant l'"*Ar Melhin 2*" avec lui pour un voyage d'une vingtaine de minutes jusqu'au dock de "*Queen Elizabeth*".

Afin d'être certain que tout se passe bien, nous avions demandé au chauffeur si nous pouvions l'accompagner. Celui-ci accepta et nous fîmes donc le trajet avec lui, regardant sans

cesse dans le rétroviseur, si rien ne bougeait. En cas de chute sur l'asphalte, le bateau était irrémédiablement perdu. Il valait donc mieux s'assurer que les béquilles ne bougent pas.

Mais malgré nos craintes, il ne se passait rien, nous traversions tranquillement la zone industrielle sous les regards étonnés des passants et des automobilistes.



Transport de l'Ar Melhin 2 vers le port commercial de Hull

Nous fûmes impressionnés par le gigantisme dès notre entrée dans le complexe des docks. Il y avait des hangars partout, et l'activité était très dense, des gens couraient dans tous les sens, les camions se croisaient, des chariots élévateurs de toute taille sortaient de nulle part, on aurait cru une vraie fourmilière. Ce complexe n'avait rien à voir avec le dock "*Albert*", il y régnait une activité bien plus importante. La partie Ouest, le dock de "*King George*", était occupée par le terminal des énormes ferry-boats de la compagnie "*North Sea Ferries*". Dans son ensemble, le bassin ressemblait à une grande fourchette à deux branches, et nous nous rendions complètement de l'autre côté, au Sud-Est, dans le dock de "*Queen Elizabeth*",

une partie du complexe strictement réservée aux containers. La traversée du site nous prit à elle-seule une bonne dizaine de minutes. La route était encombrée de toute part par un véritable océan de voitures neuves de marque "*Lada*" dont certaines étaient curieusement complètement délabrées.

La taille des navires nous fit rapidement comprendre pourquoi il n'avait pas été possible d'aller par nous-mêmes jusqu'à ces docks en empruntant la rivière. L'éclusier ne nous aurait certainement pas autorisé à entrer, nous n'avions vraiment pas notre place dans cet endroit.

Notre voilier fut déposé entre d'autres containers, attendant l'arrivée du "*Helgafell*" pour être chargé à son bord. Nous avions une sensation curieuse et même un peu désagréable en abandonnant ainsi notre voilier pour la première fois depuis notre départ.

Le chauffeur du camion repartit aussitôt vers d'autres transports, nous aurions pu rentrer en stop, mais Brian eut la gentillesse de venir nous chercher.

. . .

De retour à la marina, nous fûmes accueillis au bar par un journaliste du "*Hull Daily Mail*" qui avait loupé à quelques minutes près le départ de notre voilier. Mais à présent, il était là, et paraissait très intéressé pour relater cet enthousiasme local grâce auquel nous étions en train de gagner notre pari.

Ce fut aussi pour nous une aubaine, car nous allions pouvoir remercier par voie de presse tous ceux qui nous avaient aidé durant notre séjour à Hull. L'entretien ne dura pas moins d'une bonne heure.

Après quoi, nous avions vraiment le sentiment d'avoir rempli notre contrat et d'avoir respecté nos objectifs. Pour la première fois depuis bien longtemps, nous étions sereins et dépourvus de tout soucis, notre foi se trouvait plus que jamais confortée par la perspective toute proche de notre départ pour l'Islande.

Durant l'après-midi, nous allions voir Monsieur Jager, un peu pour régler les problèmes administratifs, mais surtout pour discuter amicalement de choses et d'autres, Celui-ci nous racontant avec ferveur ses vacances en France avec sa caravane.

Le soir venu, après une nouvelle soirée chaleureuse au bar de la marina en compagnie de Mike, de Robert Percival et de D.G. Mitchiell, deux membres actifs du Yacht Club, nous prîmes en fin de soirée le chemin de la petite maison près de l'écluse pour y passer notre première nuit. Conny nous avait prêté un petit chariot pour que nous transportions les tapis de sol et les couvertures qui nous avaient été confiés.

. . .

Comme nous l'avions un peu craint, nous trouvions vite le temps long au cours des jours suivants. Le livre de bord était à jour, quasiment à l'heure près, et nous n'avions rien d'autre à faire. Je recopiais un peu du brouillon de mon livre "*Jeunesse Intrépide*", mais sans grande conviction, trop impatient de prendre le large.

De retour de maigres courses à l'épicerie voisine, nous constations parmi nos produits que nous avions acheté sans nous en rendre compte un produit importé d'Islande. Il s'agissait de canettes de soda "*Seltzer*", d'une forme classique, mais transparentes, ce qui avait suscité notre curiosité.

Le soir au bar, l'une des jeunes serveuses, irlandaise, voulut marquer notre amitié en nous remettant un petit morceau du Mur de Berlin tombé deux ans plus tôt.

Au fur et à mesure que notre départ se rapprochait, les gens nous témoignaient leur sympathie en faisant preuve d'une certaine nostalgie des moments passés ensemble, ce qui nous touchait beaucoup. Nous promettions de revenir un jour et de tous les revoir, mais nous n'en avions aucune certitude. La perspective de notre départ ressemblait davantage à un adieu qu'à un simple aurevoir.

Nous nous jurions de repasser un jour par Hull, mais nous voulions aussi que cela s'accompagne du récit de notre réussite, et notre retour risquait donc d'être lointain.

. . .

Au matin du vendredi, nous savions que ce jour était le dernier que nous allions passer en compagnie de l'équipe de manutention. Garfield, le premier, vint alors nous saluer et nous remit la petite figurine qui lui servait de mascotte. Tous ses collègues vinrent eux aussi nous exprimer leur sympathie et nous ne pûmes en échange que leur écrire un petit mot de remerciement pour leur accueil.

Tandis que Cécile aidait les filles au bar, je rédigeais toute la journée une longue lettre à Bruno Pinard-Legry que j'expédiais le soir-même avec la copie de notre dossier et un texte d'explication en français. Nous aurions voulu en faire de même pour de nombreuses personnes, mais nous n'avions pas assez d'argent pour financer tous ces envois.

Avant de rejoindre la petite maison, nous eûmes en soirée un coup de téléphone des parents de Cécile, qui pour première information, nous apprenaient que mon père avait l'intention de venir nous chercher. Cette déclaration les avait inquiétés, mais ils ne lui avaient pas déclaré l'endroit où nous nous trouvions, et il était maintenant un peu tard pour récupérer le voilier. Nous ne fûmes nullement inquiétés par cette nouvelle, car nous savions parfaitement que c'était là de la part de mon père une tentative d'intimidation afin d'en savoir plus sur notre sort auprès des parents de Cécile.

Cela ne nous empêcha pas de dormir, et nous ne changions en rien nos habitudes le lendemain, notre dernier jour dans la marina. Partout où nous rendions ce matin-là, nous ressentions cette curieuse nostalgie, le cours de notre petite aventure à Hull allait réellement prendre fin quelques heures plus tard et les gens que nous connaissions paraissaient tristes que nous mettions fin à cette relation authentique.

Jamais, on ne nous avait offert au bar tant de bières, à tel point que nous fûmes rapidement échaudés, ce qui nous aida à faire passer le temps plus rapidement.

Monsieur Jager nous téléphona en milieu de journée pour nous informer que le "*Helgafell*" arrivait le soir même à Hull et que nous devions donc nous présenter à sa passerelle dès le lendemain à la première heure.

Daves Hopper et sa femme, qui étaient venus nous saluer avant notre départ, se trouvaient au bar à ce moment-là, et se proposèrent de nous accompagner jusqu'au dock de "*Queen Elizabeth*" dès 8 h. le lendemain matin, ce qui nous épargnait d'avoir à recourir aux transports en commun avec nos affaires.

. . .

Notre dernière soirée au bar de la marina fut très animée, il y avait de nombreuses personnes et l'ambiance était bon enfant. Vers 22 h., nous eûmes la surprise de voir débarquer, complètement bourré, Bill Mc.Cabe, qui croulait sous les vapeurs de Whisky et qui en demandait encore. Il vint s'asseoir à notre table et commanda pour nous deux pintes de bières qu'il fallut ingurgiter pour ne pas heurter sa susceptibilité.

Dans son état, il avait la verve facile et tout le monde se plaisait à l'écouter raconter ses histoires de marins, avec son accent écossais. Ne se rendant compte de rien, il poursuivait. A l'annonce de notre départ, il voulut fêter cela en offrant pour tout le monde le champagne, ... à 40 livres la bouteille. On m'avait appris que les écossais étaient comme çà, tout d'impulsions, mais nous ne nous attendions tout de même pas à cela.

Et lorsque que nous lui apprenions que nous allions passer notre dernière nuit à Hull dans la petite maison près de l'écluse, il nous proposa aussitôt d'aller dormir dans son voilier. Nous qui voulions dormir pour être frais le lendemain, c'était raté. Belle erreur que nous avions fait de lui dire cela.

La soirée se poursuivit au bar jusque tard dans la nuit et à la fermeture du bar, lorsque tout le monde vint nous saluer, il voulut nous emmener faire la fête avec lui dans les endroits chauds de Hull.

Il nous montrait d'abord son voilier, le "*Curved Air*", un chassis rond d'une dizaine de mètres, ce qui fut pour nous l'occasion de lui expliquer que nous avions un grand besoin de dormir. Mais malgré cela, il continua de nous bassiner les oreilles pour que nous allions avec lui. Finalement, il partait tout seul, et nous pensions enfin pouvoir dormir. Mais à 2 h., il réapparut, encore plus bruyant qu'auparavant, et repartit quelques minutes plus tard avant de revenir vers 4 h. et de sombrer sur sa couchette, ivre de fatigue.

. . .

Dimanche 18 Novembre 1990. A 7 h 45, avec les premières lueurs du jour, nous nous réveillions et aussitôt, nous nous préparions à rejoindre le quai devant l'accueil de la marina où nous avions rendez-vous avec Daves à 8 h. précises.

Le plus discrètement possible, je rédigeais un petit mot sur un morceau de papier pour remercier notre hôte de son accueil chaleureux, même si nous avions finalement peu dormi.

A cette heure matinale, un dimanche matin, il n'y avait personne à la marina et le quai était désert. Seul Peter assurait son tour de gardiennage. Nous lui remettions un petit mot de remerciement à l'attention de Richard Excley.

Daves et sa femme furent très ponctuels, ils arrivèrent avec leur petite voiture, et aussitôt, nous partions vers le dock de "*Queen Elizabeth*", laissant derrière nous avec une petite boule dans la gorge la marina de Hull et tous ces gens que nous y avions rencontré.

. . .

A notre arrivée dans les docks, nous fûmes surpris de constater que le "*Helgafell*" ne s'y trouvait pas, et il n'y avait sur le quai que des manutentionnaires, aucun responsable qui aurait pu nous renseigner. Au milieu de tous ces blocs de métal, nous reconnaissions rapidement notre voilier, lui aussi en attente sur son container ouvert.

Dans notre état de nervosité morale, compte tenu de la circonstance, nous ne pouvions rester plus longtemps sans renseignement. Il y avait à quelques centaines de mètres du quai un petit bureau de la société gestionnaire des docks, la "*Associated British Port*", nous nous y rendions aussitôt afin de nous enquérir d'informations.

Nous apprenions alors que le "*Helgafell*" avait été retardé par la tempête en cours en Mer du Nord, mais qu'il se trouvait à présent en attente devant l'écluse. Daves nous y conduisit aussitôt et effectivement, nous trouvions, non sans une certaine émotion un cargo battant pavillon islandais en train de passer l'écluse. Sur son tableau arrière, on pouvait lire "*Helgafell*" ainsi que son port d'attache ; Reykjavik.

Ce premier contact matériel avec l'Islande fut nourri par une sensation sans commune mesure. Enfin, nous touchions de manière très concrète à notre objectif.

Nerveux, comme rarement nous l'avions été, nous suivîmes chaque mouvement du navire jusqu'à ce qu'il accoste dans le bassin de "*Queen Elizabeth*" et que les dockers fixent solidement ses aussières aux bittes d'amarrage.

Ce cargo était d'une taille honorable et se trouvait en parfait état, rien à voir avec d'autres cargos, russes ou libanais, vieux et rouillés, que nous avions vu dans les autres bassins. Nous prîmes quelques photos pour immortaliser ce premier contact avant que la passerelle se soit mise en place le long du franc-bord bâbord.

. . .



Le cargo Hergafell arrivé dans le dock Queen Elisabeth du Port de Hull

Sans attendre une seconde de plus, nous montions à bord et rejoignions la superstructure afin d'aller nous présenter au capitaine. L'intérieur du navire était assez grand, nous grimpions de trois étages par un escalier presque vertical. Le capitaine se trouvait à la passerelle en compagnie de Monsieur Vilhjalmsson qui était monté à bord lorsque le bateau se trouvait dans l'écluse.

Le capitaine nous souhaita chaleureusement la bienvenue tandis que Monsieur Vilhjàlmsson nous demandait avec fierté ce que nous pensions du "*Helgafell*". Nous ne pûmes que lui répondre qu'il s'agissait en effet d'un beau navire.

Le capitaine nous expliqua alors brièvement les consignes à respecter à bord, et demanda à l'un de ses marins de nous montrer notre cabine. Nous nous attendions à dormir dans des cabines communes, mais les marins du bord n'étaient que 13 et il y avait donc beaucoup de place vacante, chacun bénéficiant d'une cabine individuelle. Nous fûmes conduits jusqu'à la cabine n°20, au 3ème niveau de la superstructure et deux niveaux sous la passerelle. La cabine était vaste et bénéficiait de

3 hublots, ce qui lui procurait un large éclairage. Il y avait en outre une salle de bain indépendante, avec une douche. La couchette était une bannette double aux allures très confortables et entourée de rebords assez hauts pour éviter des chutes désagréables en cas de roulis prononcé. Pour mon plus grand bonheur, il y avait même un petit bureau, où je prévoyais d'ores et déjà de passer quelques heures pour écrire cette nouvelle expérience qui s'annonçait en tout point très enrichissante. Notre cabine nous satisfaisait pleinement, et à vrai dire, cela était largement au-delà de nos espérances.

Le marin qui nous avait montré nos quartiers, nous en remit la clef et nous invita à venir prendre un café dans la salle à manger, au premier niveau. Daves découvrait avec nous l'intérieur de ce navire et il ne nous cachait pas qu'il aurait lui aussi bien volontiers pris le large à son bord avec sa femme. Il enviait ce que nous allions vivre.

Le lait qui accompagnait le café fut le premier produit frais en provenance directe d'Islande que nous consommions. Tous ces premiers contacts avec l'Islande avaient pour nous une valeur toute particulière après tout ce que nous avions fait pour nous rapprocher de ce pays.

Soudain, Monsieur Jager fit irruption dans la salle à manger, couvert d'un casque de chantier et vêtu d'une veste avec des bandes fluorescentes. Il s'empressa de nous demander si tout allait bien, puis il nous informa que le chargement du bateau allait prendre une bonne partie de la journée et que notre départ allait probablement avoir lieu en soirée. Il nous indiquait également que le déjeuner à bord avait lieu à 12 h. précises.

Responsable du chargement des produits britanniques, il repartit alors à ses nombreuses occupations, suivis de Daves et de sa femme qui nous souhaitèrent pour la dernière fois un bon voyage en nous demandant de leur donner des nouvelles dès notre arrivée à Reykjavik.

. . .

Nous nous retrouvions donc seuls, un peu intimidés par cet univers impressionnant. Cela faisait longtemps que nous espérions cet embarquement à bord d'un cargo, mais nous n'avions tout de même pas imaginé une telle organisation.

Nous étions étonnés aussi par l'âge des marins, la plupart avait notre âge, l'un d'entre eux était même plus jeune et le plus ancien, Thor, le chef mécanicien, devait avoir la trentaine tout au plus. Le capitaine était donc aussi le doyen de l'équipage.

Pour le déjeuner, une table nous avait été préparée avec deux couverts et une salade. Le cuistot, un jeune très sympa, nous servait ensuite du poisson avec du riz et des rondelles d'oranges, ce fut délicieux, et cela nous donna un avant-goût des habitudes culinaires des islandais.

Ce navire était déjà une petite partie de l'Islande, il n'y avait plus en effet autour de nous que des islandais.

. . .



Avec Thor, le chef mécanicien, dans la salle des machines

Thor, le chef mécanicien fut le plus enclin à venir à notre rencontre. Il avait vaguement entendu parler de notre voyage et se montrait curieux d'en savoir plus. Nous lui racontions les mésaventures de notre moteur et il nous emmena alors avec lui découvrir les moteurs de l'"*Helgafell*". Il avait délibérément choisi de nous impressionner et sa démarche fut réussie. Avant de descendre dans les entrailles du navire, il nous remit des casques anti-bruit pour épargner nos oreilles du vacarme assourdissant des machines. Le bateau était à l'arrêt mais ses machines tournaient quand même pour alimenter les générateurs d'électricité. Il n'y avait pas moins de 8 moteurs auxiliaires, tous énormes, ainsi qu'un gigantesque moteur principal de 4000 chevaux, qui ne ressemblait d'ailleurs plus à un moteur, mais plutôt à un petit complexe industriel.



Placement du bateau sous les immenses grues du port

Nous ressortions de là, complètement grogy malgré les casques. Nos corps vibraient encore. Le métier de Thor n'était vraiment pas une sinécure et apparemment, aucun des marins du "*Helgafell*" ne chômait à bord. Ils étaient tous en train de

participer au chargement des containers.

Ne souhaitant pour rien au monde louper le chargement de notre voilier, nous guettions chaque instant l'évolution de ce chargement.

Cela eut lieu en début d'après-midi. Soudain, un petit tracteur remorqua le container sur lequel se trouvait notre voilier et l'emmena sous l'immense grue de chargement. Cette grue, haute de plus de 30 mètres, était munie d'un dispositif spécialement adapté aux containers. A l'aide de crochets situés aux quatre extrémités d'une sorte d'araignée, elle venait s'emboîter dans les angles des containers et les soulevait comme de simples briques pour les déposer avec une extraordinaire précision dans les entrailles du cargo.



Le chargement de l'Ar Melhin 2 à bord de l'Helgafell

Le pilote de cet engin se trouvait dans une cabine de contrôle à plus de 20 mètres au-dessus du sol. Sur le pont du navire, trois marins le guidaient dans ses manœuvres tandis qu'un autre réceptionnait les containers en fond de cale.

Pour notre voilier, ils firent tous preuve d'une grande délicatesse, ce que nous appréciâmes beaucoup. Sous un ciel gris où les nuages défilaient à grande vitesse, nous assistions alors sur le pont au chargement de notre voilier. En quelques minutes, la manœuvre était finie et l'"*Ar Melhin 2*" se trouvait solidement amarré en fond de cale, entre d'autres containers.

. . .



L'Ar Melhin 2 au fond des cales du cargo Helgafell

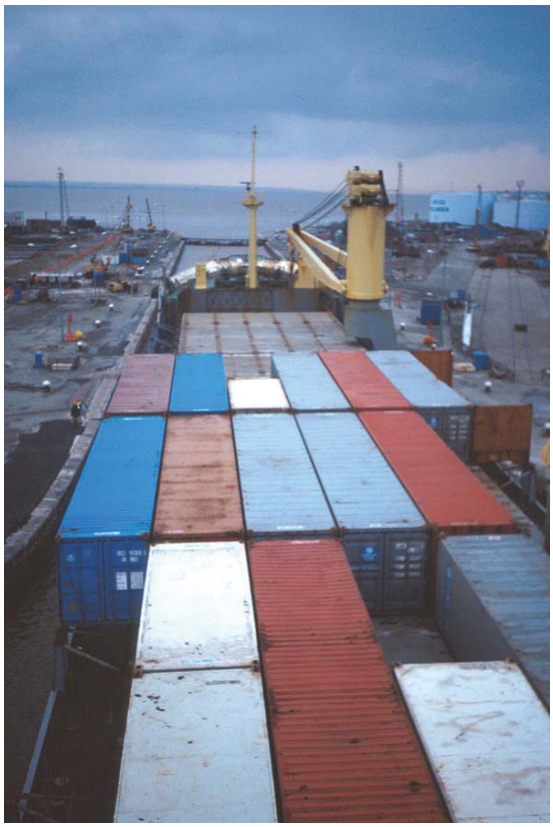
Nous passions toute l'après-midi à regarder ce spectacle depuis notre cabine. A 18 h., le chargement était fini, il y avait plusieurs épaisseurs de containers sur le pont sur sept rangées en largeur. Notre voilier se trouvait en dessous de tout cela, dans les cales du navire.

Le capitaine avait sonné le dîner de l'équipage avant le départ. La passerelle était déjà relevée. Nous eûmes droit ce soir-là à du saumon frais que les marins s'empressèrent de nous décrire avec fierté comme du saumon islandais. Ce poisson fut en effet excellent.

Mais soudain, Cécile regardait par le hublot et constatait que les lumières dehors étaient en mouvement. L'"*Helgafell*" avait levé ses amarres sans crier gare, et en 20 minutes, il avait déjà franchi l'écluse. Il se trouvait maintenant à vive allure dans la rivière Humber, en route vers l'estuaire et vers le large.

Nous avions donc quitté Hull sans même nous en rendre compte et nous étions donc à présent sur le chemin de l'Islande, comme dans notre rêve. C'était merveilleux !

* * *



Passage de l'écluse de Hull, départ pour l'Islande

Trip to Iceland

de Hull à Reykjavik

du 18 au 21 Novembre 1990

Nous étions partis pour trois jours de navigation et un peu plus de 1000 milles à parcourir. Le capitaine, que nous avions rejoint à la passerelle, nous souhaitait d'avoir le cœur bien accroché car la météo sur l'Atlantique Nord ne s'annonçait pas des plus clémentes. Il prononça en français "bon voyage" avec un brin d'ironie, sachant parfaitement que nous n'étions guère aguerris à la navigation sur ce genre de navire où l'horizon n'est quasiment jamais visible, et où les mouvements sont tout sauf naturels.

Pour le capitaine et ses hommes, ce nouveau départ avait le goût de la routine, des centaines de fois, ils avaient parcouru cette route entre l'Islande et le reste de l'Europe. A la passerelle, pour mieux voir à l'extérieur, toutes les lumières étaient éteintes et les nombreux appareils électroniques nous donnaient l'impression d'être aux commandes d'un vaisseau spatial. Dans la rivière Humber, le capitaine avait légué son pouvoir de commandement à un pilote britannique qui guidait le navire à travers le chenal.

Aussitôt après avoir franchi la pointe de "*Spurn Head*" qui marquait la sortie de la rivière, une vedette rapide vint le récupérer. Les vagues ne facilitèrent guère cette manœuvre de transfert impressionnante à flanc de navire.

. . .



La Rivière Humber dans le sillage du Helgafell

Avec une certaine fierté, et une légitime arrogance, nous regardions satisfaits les lumières d'Immingham s'éloigner dans notre sillage. L'"*Helgafell*" vira alors progressivement vers le Nord à son allure de croisière, et bientôt, nous n'eûmes plus de la côte que les halos balayant le ciel des phares lointains.

Après une heure passée à la passerelle, le paysage tout autour de nous ne fut plus qu'une vaste obscurité. Le capitaine avait déjà rejoint sa cabine, et il n'y avait plus que l'homme de

quart pour veiller au bon déroulement de notre marche.

Nous lui souhaitions une bonne nuit, et à notre tour, nous redescendions vers nos quartiers. Au passage dans les coursives, nous fûmes interpellés par Thor qui nous invita à venir discuter avec lui dans sa cabine. Cécile, qui commençait déjà à ressentir les premiers effets du roulis, déclina son invitation et s'en alla se coucher. Pour ma part, je n'étais pas hostile à l'idée d'écouter les histoires d'un islandais. Sa cabine était en fait un véritable petit appartement. Passant des semaines entières à bord du navire, il avait aménagé les lieux à sa façon. Il y avait des photos de sa famille, des souvenirs et des meubles personnels, tout ça dans un désordre mesuré.

Autour d'un whisky, nous entamions une vive discussion sur nos expériences réciproques. La première chose que Thor m'apprenait fut la suprématie de la société "*Samband*" en Islande. Il me rappelait, comme nous l'avait dit Mr. Vilhjalmsson, que si les cargos de la "*Samband*" étaient plus petits et moins nombreux que ceux de "*Eimskip*", ils ne constituaient qu'une activité parmi toutes les autres de la société, appréciée et reconnue par toute la nation islandaise. Thor n'était pas tendre avec "*Eimskip*", il n'hésitait pas à la qualifier de société parasite, à l'origine de la vie trop chère en Islande, en pratiquant des prix de fret exorbitants et en surpayant ses employés. Il fustigeait la cruauté de ses dirigeants, parlant volontiers à leur égard de pourfendeurs de sentiments.

En revanche, lorsqu'il se mit à décrire le capitaine du "*Helgafell*", il prit un ton beaucoup plus serein et le présenta comme le meilleur capitaine de toute la flotte islandaise. Il ne tarissait pas d'éloge à son égard, vantant sa rigueur, ses compétences en navigation, ses connaissances en matière de marine marchande et l'attention permanente qu'il portait à son équipage. Il lui reconnaissait sa longue expérience et le comparait à un vieux sage, devançant sans peine par le talent et la renommée ses homologues d'"*Eimskip*", comme de jeunes renards mielleux.

Je prenais un malin plaisir à l'écouter parler d'"*Eimskip*" de cette façon et à savourer que le sort nous ait conduit sur un navire de la "*Samband*", bien plus en phase avec nos valeurs.

En fait, j'étais tellement heureux de me retrouver là, en train de discuter avec un islandais à bord d'un navire en route vers l'Islande, que j'aurais pu discuter des heures. Enchaînant les cigarettes les unes aux autres, Thor se maintenait éveillé malgré la fatigue des longues passées dans le brouhaha assourdissant des machines. Mais il ne put résister plus longtemps, et je le laissais alors dormir, rejoignant notre cabine après un petit tour dehors à l'arrière du navire, regardant notre sillage avec un profond sentiment de satisfaction.

. . .

Sous une épaisse couette, bercés par les mouvements ondulants du navire, cette première nuit à bord d'un cargo fut excellente.

Au réveil toutefois, Cécile ne se sentait pas mieux que la veille et ne parvenait résolument pas à s'adapter aux mouvements du navire. Alors que j'avais passé une nuit de rêve, elle n'avait cessé de se réveiller, espérant sans cesse trouver un sommeil profond et durable.

Plus je lui parlais, et plus son mal semblait empirer, elle n'était pas franchement de bonne humeur.

Je lui conseillais de venir prendre l'air sur la passerelle à l'arrière et d'aller dévorer ensuite un copieux petit-déjeuner, mais elle me répondit en sortant à la hâte de la bannette pour filer à toute hâte jusqu'à la salle de bain pour y vomir.

Dans son état, je ne pouvais guère faire grand-chose pour elle. Dans la salle à manger, presque tout l'équipage était là, excepté les hommes de quart. Je fis part des ennuis de Cécile au Capitaine et celui-ci, de sa propre initiative demanda alors deux oranges ainsi que du Coca-Cola au cuisinier et s'en alla avec moi les lui remettre. C'était là selon lui un remède efficace, en tout cas plus que tous les médicaments et autres placebo soi-

disant efficaces pour annihiler le mal de mer.

Selon lui, Cécile devait s'accoutumer à ce mouvement pour que son organisme parvienne à le supporter, et pour cela, il fallait au moins deux jours, ce qui parut à Cécile une éternité, d'autant plus qu'elle n'avait plus rien dans l'estomac et qu'elle ne souhaitait rien manger au risque de le régurgiter aussitôt. Néanmoins, en ne mangeant rien, elle n'allait pas pour autant annuler le mal de mer, et avec le ventre vide, elle allait bientôt devoir vomir sa bile, ce qui est insupportable. Son calvaire ne faisait que commencer, j'en avais mal pour elle.

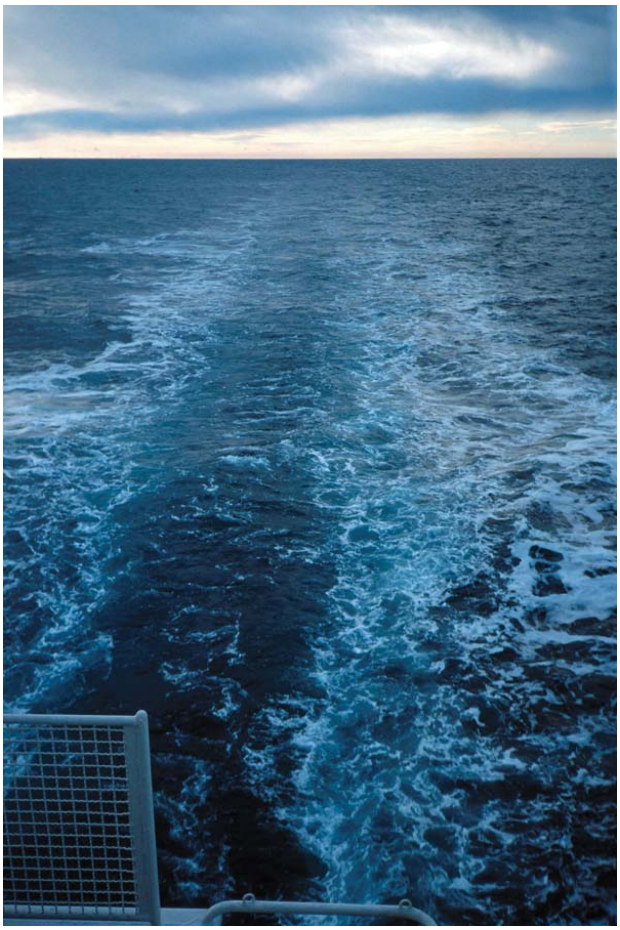
Ceci sans compter les rudesses de l'Atlantique Nord que nous n'avions pas encore atteint ainsi que le coup de vent qui allait nous tomber dessus par l'Ouest d'un moment à l'autre.

. . .



Passage au large de l'Ecosse

Pour le moment, nous nous trouvions au large de l'Ecosse. En milieu de matinée, on pouvait apercevoir la côte un peu au Nord d'Aberdeen. A bonne allure, nous traversions des flottes éparses de chalutiers en pêche presque indifférents à notre passage. En cette journée de Novembre, la mer était bien formée et les grandes traînées blanches dans le ciel encore bleu n'annonçaient rien de bon pour les heures à venir.



La Mer du Nord puis l'Atlantique dans le sillage de l'Helgafell

La route tracée par le capitaine, et parcourue des dizaines de fois nous conduisait tout droit vers le tristement célèbre passage de "*Pentland Firth*", entre les îles Orkney et l'extrême Nord-Est de l'Ecosse, au-delà du 58ème Nord. Les marins de Hull, et en particulier Bill Mac Cabe, nous avaient décrit cet endroit comme un enfer où les naufrages se comptaient par centaines. A bord de l'"*Helgafell*", j'avais l'impression d'une certaine invincibilité, mais des navires bien plus gros avaient déjà sombré dans ces parages et cette sécurité n'était qu'une apparence trompeuse. A cette époque et en ces lieux, ce voyage restait à part entière une aventure.

Selon les estimations du Capitaine, nous n'allions pas atteindre le passage avant la nuit et je n'allais donc pas pouvoir profiter du spectacle des violents courants provoqués par les mouvements d'eau entre l'Atlantique et la Mer du Nord.



Sur le pont de l'Helgafell

Néanmoins, renchérissait-il aussitôt avec une dose d'humour, j'étais certain de ne pas louper la grande houle qui nous attendait au-delà de ce passage. Le vent venant de l'Ouest, nous nous trouvions à l'abri de l'Ecosse et en dépit du vent assez fort, la mer n'était pas encore déchaînée.

. . .

La journée fut ponctuée d'incessants allers et retours entre notre cabine, la passerelle et la salle à manger. Cécile n'avait pas bougé de la couchette et n'arrivait pas à se défaire de son calvaire. Afin de lui tenir compagnie, je m'efforçais de ne jamais m'absenter trop longtemps de la cabine et j'en profitais pour écrire des notes, troquant mon livre de bord contre des feuilles volantes le temps de ce voyage.

Nous étions bercés par le ronronnement incessant et ondulent des machines. On finissait même par s'y habituer et une certaine monotonie commençait à s'installer.

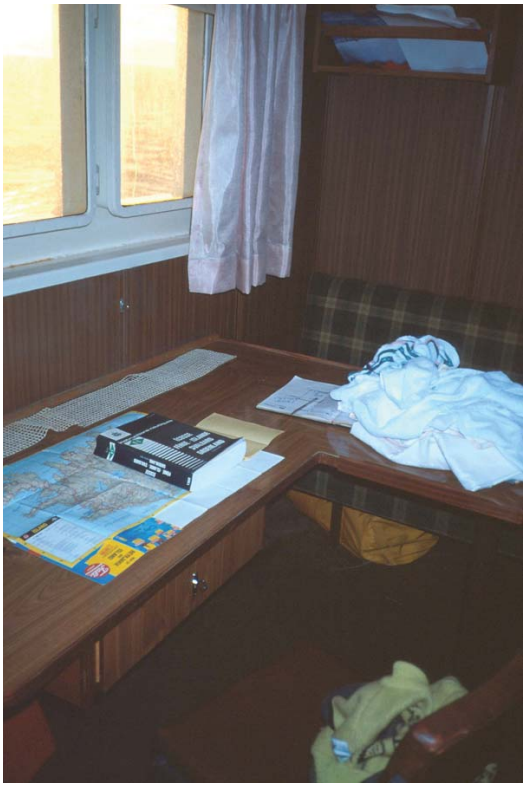
. . .

Elle ne dura pas bien longtemps. Quelques heures après la tombée de la nuit, les mouvements commencèrent à s'amplifier. J'allais alors à la passerelle, où l'homme de quart, isolé dans son obscurité, m'informa que nous venions de franchir "*Pentland Firth*" et que nous dirigions à présent tout droit vers l'Islande à travers l'Atlantique Nord. Cette fois, c'était vraiment la dernière ligne droite, mais le sort semblait s'être assisté de l'aide des cieux pour faire en sorte que celle-ci soit particulièrement rude.

Un noyau dépressionnaire traversait la zone et notre navigation promettait d'être corsée. Un violent Suroît nous barrait la route aux trois quarts et le navire commençait déjà à encaisser les premiers coups de butoirs contre la houle du large et les déferlantes énormes.

La nuit était bien noire, on ne voyait pas la mer, on la sentait comme la main invisible d'un géant turbulent. J'avais hâte d'en finir avec ce jeu et de voir enfin cet adversaire si acharné.

Toute la nuit, nous dûmes nous maintenir dans notre bannette pour éviter de passer par-dessus les parapets ou de nous écraser l'un contre l'autre sur la paroi opposée. Le mal de Cécile ne s'était pas arrangé, il avait au contraire empiré et elle souffrait le martyr. Elle faisait preuve d'un étonnant courage et s'efforçait de ne pas m'accabler de sa mauvaise humeur. J'avais mal pour elle, et plus encore de ne rien pouvoir faire.



La cabine à bord de l'Helgafell

En ce mois de Novembre avancé et à cette haute latitude, les nuits d'hiver étaient très longues et les premières lueurs du jour se firent longuement attendre. Le roulis du bateau était tel que l'on distinguait parfois l'écume de son sillage par les hublots latéraux. La bouche pâteuse, et l'estomac flottant, je ne me sentais pas très bien non plus, j'avais besoin de repères fixes pour me stabiliser, et l'obscurité profonde de cette nuit interminable ne m'en offrait guère.

. . .

Filant vers le Nord-Ouest, les éclats du Soleil, perçant l'épaisse couche de nuages, vinrent nous extirper de notre torpeur en nous éblouissant. L'ambiance était bien grise, et le navire continuait d'être secoué dans tous les sens.

Depuis notre départ du Belon, j'avais toujours rêvé de voir cet Atlantique Nord et ce matin-là, ce fut une mer grise, parsemée çà et là de taches blanches, que je découvrais par-delà les hublots. Les éléments étaient déchaînés, et mon équilibre très précaire. Je ne tenais plus debout, je ressentais une lourde fatigue et une certaine nausée. La vue de cet horizon sinistre et inhabituel ne m'enchantait guère.

Enfilant rapidement quelques vêtements ainsi qu'un blouson chaud, je voulus aller dehors à l'arrière du navire pour respirer un peu d'air frais, mais l'écoutille était fermée, les embruns rendaient certainement dangereuse toute excursion sur le pont. Je me rabattais alors sur la salle à manger.

La plupart de l'équipage était là, indifférent à la tempête. Ils furent étonnés de me voir là, persuadés sans doute que les éléments allaient avoir raison de moi, comme de Cécile. C'était presque le cas, mais pas encore et je luttais pour afficher fièrement une certaine aisance en dépit de ma nausée persistante.

Le rôle du cuisinier n'était guère facile, il devait s'accrocher, les mains chargées, pour transporter les plats depuis ses fourneaux jusqu'aux tables de la salle à manger. Soudain, une pleine pile d'assiettes blanches s'échappait de ses mains et

vint se briser sur le sol métallique. Tout le monde s'affaira pour l'aider à ramasser les débris, j'y contribuais moi-aussi, apercevant au passage par les petits hublots ronds de sa cuisine l'infernale houle croisée et désordonnée qui se bataillait à quelques mètres de nous seulement. Devant ce spectacle, je comprenais mieux la légèreté de mes convictions du départ. Même à bord d'un navire de plus de 100 mètres, nous étions bien peu de choses dans cet océan agité, je n'osais penser à ce qu'il serait advenu de nous dans ces parages en love-love.

Lorsqu'il fallut remonter dans la cabine, l'exercice fut périlleux, le roulis du bateau modifiait considérablement l'inclinaison des escaliers. Par tribord, l'angle de la pente se rapprochait de l'horizontal et je me voyais propulsé vers le haut, mais à l'inverse, par bâbord, l'angle devenait vertical, voire même inversé, et je me retrouvais pendu aux rambardes par les mains. Les marins m'avaient mis en garde, il ne fallait jamais rester dans ces escaliers et les franchir le plus vite possible. Je comprenais mieux pourquoi à présent.

. . .

La navigation suivit son cours et la côte islandaise ne devait pas apparaître avant le lendemain matin. La longue attente commença. Dehors, il n'y avait rien à voir, sinon une mer désagréable et sans intérêt à bord d'un tel navire.

En la regardant par le hublot, l'air songeur, je retrouvais ces curieuses réflexions. Que serions-nous devenus en effet si le sort ne nous avait pas barré la route si tôt ? Comment notre voilier aurait-il pu résister à un tel déchaînement ? Des sueurs froides me parcouraient tout le corps. Je savais maintenant que Daves avait eu raison de nous montrer cette vidéo des tempêtes hivernales en Atlantique Nord, l'"*Ar Melhin 2*", et nous avec, ne serions jamais passés, l'océan nous aurait avalé sans laisser la moindre trace. Ce spectacle était à la fois fascinant et terrifiant.

Notre route jusque-là avait été bien complexe, mais elle fut la bonne, peut-être même la seule à pouvoir vraiment nous conduire jusqu'à l'"*Entre-deux-mondes*" et à me permettre aujourd'hui de le raconter. Au fil des mouvements brutaux et de cette houle désordonnée qui défilait sous mes yeux hagards, je remerciais silencieusement le sort de nous avoir ainsi guidé à travers ce dédale de hasards et d'opportunités.

. . .

Toute la journée durant, j'écrivis sur des feuilles volantes cette étonnante sensation de me savoir là, en route vers l'Islande, au beau milieu d'un immense espace où je n'aurais jamais pu aller par moi-même. Assis sur la chaise, les bras posés sur le bureau pour me stabiliser, je résistais tant bien que mal à ma nausée et je regardais sans cesse l'heure, espérant que les minutes s'enchaînent les unes aux autres le plus rapidement possible.

Ce voyage n'avait rien d'une sinécure, ce fut plutôt une lutte permanente pour essayer de conserver un semblant de santé et d'apprécier ainsi notre approche de l'Islande.

Mais les heures s'éternisaient et je n'eus rien d'autre à faire pour passer le temps que d'essayer de dormir un peu. Sur la bannette, les mouvements du navire étaient infernaux, nous n'arrivions pas à nous faire à ces chocs saccadés et imprévisibles. En quelques minutes, mon livre de bord et mes feuilles volantes avaient été projetés par terre, la carte de l'Islande était tachetée de gouttes de sel que la force des embruns avait réussi à faire passer à travers les boulons des hublots.

Outre cette agitation, le stress que notre voilier soit déséquilibré dans les cales n'arrangeait rien à ma nausée. J'étais démangé par l'envie d'aller renforcer ses sangles, mais il aurait été bien inconscient de s'aventurer dans les cales avec un tel remue-ménage. C'était encore une chance que les marins aient pris la peine à Hull de le mettre en fond de cale. Sur le pont, il

n'aurait pas résisté aux violentes déferlantes qui venaient sans cesse s'y écraser avec une force inouïe.

Chaque fois que le navire retombait dans le creux d'une vague, le choc résonnait dans toute la superstructure. Un système de silence-block, sorte de gros joints amortisseurs, l'isolait du reste du navire et lui permettait de ne pas encaisser toute la violence des chocs, ce qui permettait sans doute d'épargner les équipements de navigation. En revanche, cela nous donnait l'impression de nous trouver sur un ressort.

. . .

Vers Midi, Cécile ouvrit ses yeux, et d'une voix complètement désespérée, elle me pria d'aller lui chercher quelque chose à manger. Je descendais alors à la salle de manger.

Le capitaine était là et s'empressa de me demander si notre voyage se déroulait bien. Après lui avoir décrit une nouvelle fois le calvaire de Cécile, il commanda encore quelques oranges au cuisinier. L'acidité des agrumes était selon lui, à ce stade du mal de mer, un bon palliatif et il fallait persévérer dans le traitement. Je retournais alors dans notre cabine avec ces quelques oranges. A peine eus-je le temps de les éplucher que le capitaine frappait à notre porte. Il nous amenait deux autres canettes de Coca-Cola en nous expliquant qu'il s'agissait d'après lui là aussi d'un excellent remède. Il souhaita à Cécile un prompt rétablissement et semblait connaître la mesure de son calvaire. Il compatissait largement à sa peine et nous rassurait en nous apprenant que nous avions traversé le noyau dur de la dépression et que la météo allait progressivement se calmer. Cette nouvelle procura à Cécile tout le courage dont elle avait encore besoin pour affronter son mal quelques heures encore.

Par sa serviabilité et son souci de rendre le plus agréable possible le voyage de ses passagers à son bord, le Capitaine venait de confirmer les propos élogieux de Thor à son égard.

. . .

L'après-midi fut pareil au matin, la houle nous malmenait toujours autant, et nous n'avions rien à faire, sinon dormir. J'assistais à la danse curieuse de la chaise, qui se balançait toute seule, retenue au sol par un ressort dont les grincements rythmaient notre voyage.

Soudain, sans frapper à notre porte, Thor fit irruption dans notre cabine et m'invita à le suivre. Surpris par cette brutale intrusion, je crus d'abord en une mauvaise nouvelle relative à notre voilier et je m'empressais de le suivre.

Mais en arrivant dans sa cabine, ce fut pour une toute autre chose que je fus interpellé de la sorte. Thor avait en effet l'intention de profiter de notre présence à bord pour écouler son stock d'alcool et de cigarettes qu'il avait acheté en Angleterre à un prix bien moins élevé qu'en Islande.

Seulement, les douanes veillaient ardemment à l'importation illicite de ces produits et il courrait gros à risquer de dépasser les normes autorisées. Selon lui, nous tombions à pic pour l'assister dans cette démarche. La loi nous autorisait en effet, en qualité de touristes à importer par personne 10 paquets de cigarettes ainsi qu'un litre d'alcool à 45° et 5 kg de nourriture. Autrement dit le double pour Cécile et moi.

Je fus d'abord sceptique et l'idée de refuser en bloc toute sa proposition m'effleura rapidement l'esprit. Mais après réflexion, Thor était islandais et il pouvait tout à fait en contrepartie de ce service arranger notre situation lors de notre arrivée en Islande. Je savais bien que nous allions devoir affronter quelques tracasseries administratives qui sans le moindre argent risquaient fort d'être complexes sans l'aide d'un soutien local.

Ainsi, j'acceptais la demande de Thor en lui précisant néanmoins que cela s'inscrivait selon moi dans le cadre d'un échange de services. Il accepta bien volontiers et me remit alors une vingtaine de livres, en m'expliquant comment je devais

procéder. C'était plutôt simple, je devais juste prendre dans notre cabine toute cette marchandise afin que le premier contrôle des douanes permette de l'enregistrer à notre nom. Il ne nous restait plus ensuite, après notre arrivée à Reykjavik, qu'à tout remettre à Thor.

Il me remit alors deux cartouches de 10 paquets de 20 cigarettes, deux litres de whisky écossais, 10 kg de bœuf en boite ainsi qu'un pack de 24 canettes de Coca-Cola. Ce dernier article me paraissait dépasser les normes mais il me rassura en précisant que les douaniers ne prenaient pas en compte le Coca-Cola.

Vis à vis du Capitaine, ce trafic ne me plaisait guère. Il nous appréciait et avait lu avec attention le dossier que nous lui avions remis. Il m'avait plusieurs fois félicité pour tout le chemin que nous avions fait avec presque rien sinon notre volonté, et j'avais l'impression, avec cette démarche, d'entacher notre image. Je fis alors en sorte d'être le plus discret possible afin si possible que le Capitaine ne soit même pas au courant.

Pour me remercier, Thor m'invita à venir prendre un verre dans sa cabine. Il marchait au whisky et enchaînait les cigarettes les unes aux autres, ce qui donnait à sa cabine des airs de vieux saloon américain. Il jouait quelques morceaux de guitare et me décrivait son instrument comme sa seule passion à bord et son unique passe-temps. Thor était un vrai marin, roublard, ne comptant plus les milles parcourus. Il portait sur son visage les stigmates de cette vie presque monotone et pourtant si dure. A bord, le temps n'avait pas la même signification qu'à terre, il était plus long et plus marquant.

. . .

Le soir venu, à l'heure du dîner, Cécile refusa une fois de plus de descendre dans la salle à manger pour s'alimenter un peu. Une fois de plus, les oranges et le Coca-Cola n'avaient pratiquement eu aucun effet sur son mal de mer et elle continuait de se tordre dans tous les sens. Pour ma part, bien que saisi par

une légère nausée, je parvenais à m'adapter à cet état.

Ce soir-là cependant, au dîner, il s'en fallut de peu pour que je régurgite tout ce que contenait mon estomac. Le plat que m'apportait le cuisinier fut en effet une tête de veau coupée en deux verticalement dans le sens de la longueur.

Bien que savamment cuit, la forme de l'animal était parfaitement distinguable, et jusqu'alors, je n'avais eu l'occasion de manger des aliments ayant encore dans mon assiette leur forme originale. Je ne pus même pas mettre un coup de fourchette dans cette tête qui semblait me regarder.

Pour ne pas trop décevoir le cuisinier, je dévorais les patates qui garnissaient ce plat, et je m'empressais ensuite de regagner notre cabine afin d'y retrouver un semblant d'équilibre et de noyer le dégout de cette vision dans du Coca-Cola.

. . .

Fatigués par notre relative inactivité, nous nous endormions rapidement. Thor nous avait dit que nous atteindrions l'Islande au lever du jour le lendemain et que notre première escale aurait lieu à Heimaey, dans l'archipel des îles Vestmann, au Sud de l'Islande.

Nous avions hâte de voir les côtes de cette île en laquelle nous avions fondé tant d'espoirs. Ce sommeil facile nous épargnait des longues heures d'attente et d'impatience.

Nous fûmes réveillés bien avant le lever du jour. Influencés par notre quête depuis maintenant si longtemps, nos organismes étaient réglés tels des métronomes. Cette hâte sans commune mesure de toucher enfin l'Islande nous avait inconsciemment extirpé de notre sommeil afin que nous soyons sûrs de l'apercevoir se distinguer de l'horizon comme nous l'avions tant espéré.

Ce matin-là, la mer était bien plus calme, presque plate, la grande houle du Large avait quasiment disparue. Cécile allait beaucoup mieux et manifestait un grand besoin de se mouvoir.

Mon premier réflexe fut de jeter un coup d'œil par le

hublot avant afin de voir si l'Islande était déjà devant nous. Mais la nuit était encore noire et on ne distinguait rien du tout, pas même les éclats d'un phare ou le halo de ses faisceaux, seulement le désert sans fin de l'obscurité noire et profonde.

Bien plus au Nord que la veille, le soleil se levait beaucoup plus tard, nous allions devoir patienter encore longtemps avant que les premières lueurs de l'astre n'éclairent l'horizon.

Finalement, ce fut vers 8 h 30 que l'obscurité commença lentement à se transformer en une pénombre très légèrement lumineuse.

Soudain, Cécile s'écria, elle s'était levée et tandis que je regardais par le hublot avant, elle scrutait pour sa part vers le Nord. Elle venait d'apercevoir le sommet d'une montagne. Parfois, les nuages prennent la forme de collines, mais cette fois, elle ne s'était pas trompée, ce relief était bien réel et tranchait radicalement avec le reste du paysage, uniforme à perte de vue.

Cette soudaine apparition nous mit tous les deux en transe. Enfin, l'Islande était en vue !

Comme un long film, tout ce que nous avions vécu avec chaque seconde l'espoir de vivre cet instant magique défilait à vitesse grand V dans nos esprits. La joie de la victoire et la peur de l'inconnu se bataillaient vigoureusement, nous étions dévorés par l'impatience de fouler ce sol et de savourer le fruit de tous nos efforts.

Avec des gestes nerveux et maladroits, je saisissais la carte pour essayer d'identifier ce sommet. D'après notre route, et les indications fournies la veille par le capitaine et par Thor, nous arrivions sur l'archipel des Vestsmann. Notre trajectoire en provenance de l'Ecosse était trop à l'Ouest pour que nous puissions apercevoir les sommets du "*Vatnajökull*", il ne pouvait s'agir que du glacier du "*Myrdalsjökull*", au Nord du village de Vik. Nous nous trouvions par conséquent à quelques encablures de la pointe la plus Sud de l'Islande.

. . .

Nous filions à grands pas vers la passerelle pour aller nous en assurer auprès de l'homme de quart. Mais le Capitaine était déjà là et c'est lui-même qui nous confirma l'exactitude de nos suppositions. Il nous remit une paire de jumelles à chacun et nous pria à présent de regarder en avant, l'archipel des Vestmann était en vue.

Le navire progressait à vive allure, à près de 17 nœuds, et au fil de notre avancée, le ciel se mit progressivement à rougir, le soleil nous rattrapait par-delà l'horizon. Nous savions les couleurs de l'Islande étonnantes, mais pas au point de nous attendre à un tel spectacle pour cette première apparition.

Nous avions du mal à contenir notre émotion. Les cieux se recouvraient peu à peu de lambeaux de nuages rougeoyants et grisâtres, comme de la lave encore fumante. Notre rêve se concrétisait enfin, après tant d'espoirs et d'efforts et finalement grâce à si peu de choses, un simple échange entre une histoire authentique, nourrie par de vrais sentiments, et des entrepreneurs sensibles et ouverts sur le Monde.

Le Capitaine et les deux autres marins qui se trouvaient là appréciaient à sa juste mesure notre joie et ressentaient légitimement un certain chauvinisme au regard de tout le chemin que nous avions parcouru, simplement pour atteindre leur pays. Pour certains de ces marins, il y avait même dans notre démarche sans réserve ni limite une part de folie. L'état de notre voilier n'avait fait que conforter cette pensée pour certains.

Mais nous étions là, devant l'Islande, et rien que pour cela, nous leur prouvions à tous que la folie n'avait jamais eu sa place dans notre défi, plutôt une passion sans limite et la conscience permanente du risque encouru à ne pas l'assouvir.

. . .

Le Capitaine appréciait notre philosophie et nous témoignait un grand respect. Nous avions pris notre destin en main, et dans son rôle de responsable, sensible aux questions de la jeunesse comme une composante incontournable de l'avenir, il ne pouvait que nous en féliciter et ne s'en privait d'ailleurs pas, envoyant au diable toutes les considérations matérielles de ceux qui nous avaient critiqué, parmi lesquels certainement quelques-uns de ses propres marins.

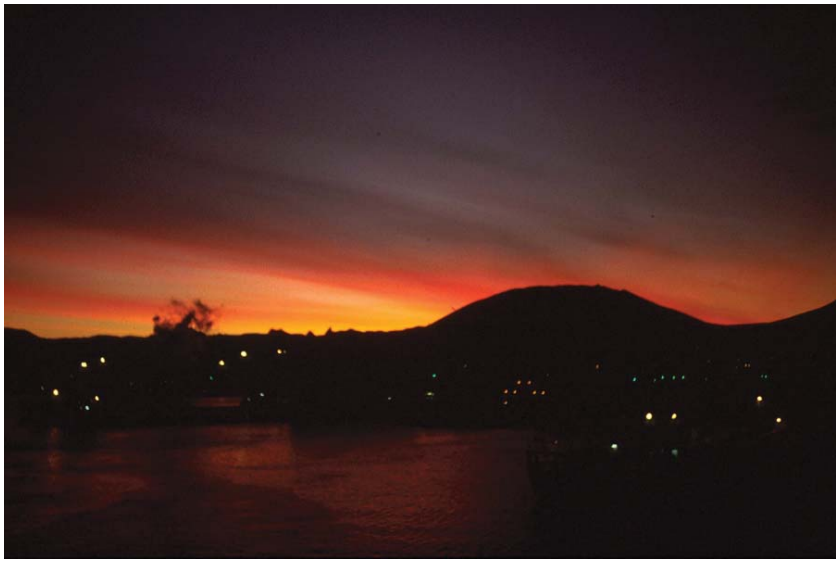
Nous avions certes l'air hagard et notre voilier n'avait plus de voilier que le nom, mais notre objectif était atteint, et cela, à ses yeux, écrasait littéralement tout le reste. Nous avions gagné, en dépit de tous les paris contraires et du pessimisme de ceux qui avaient juré notre perte au nom de l'insouciance de notre jeunesse.

Il ne nous restait plus, ajouta-t-il avec la même sagesse, qu'à en être conscients, pour que nous puissions pleinement savourer notre victoire et entamer avec la même force et la même détermination cette nouvelle aventure qui s'ouvrait à nous, l'Islande.

. . .

Nous laissions au Nord Bjarnarey, la première île de l'archipel, l'"*Helgafell*" ralentit alors son allure et s'engagea dans un étroit couloir entre deux falaises immenses. Le passage était impressionnant et conduisait au port d'Heimaey, remarquablement protégé par cet abri naturel. Nous arrivions sur la plus grande île de l'archipel qui en comptait une vingtaine.

Cet endroit avait été marqué 17 ans plus tôt, en 1973, par l'irruption soudaine de l'Helgafell, un volcan encore en activité sur Heimaey et dont notre cargo avait hérité du nom. En 24 heures, toute la population insulaire avait dû fuir et une grosse partie de la ville fut ensevelie sous les cendres volcaniques et sous la lave. Toute la partie Est de l'île en portait encore les stigmates et le spectacle fut particulièrement étonnant.



L'arrivée matinale en Islande, à Heimaey sur les îles Westman

10 ans plus tôt eut lieu une éruption sous-marine qui fit surgir de l'eau à quelques milles au Sud-Ouest de Heimaey trois petites îles dont deux disparurent sous l'érosion marine. La rescapée, l'île de Surtsey, dont le sommet s'élève à 153 mètres au-dessus du niveau de la mer, possède une surface de 4 km². A notre passage, avec 27 ans d'existence seulement, cette île était la plus jeune terre de la planète et son accès était strictement réservé aux scientifiques du monde entier qui y découvraient notamment comment les premières plantes poussaient sur une terre vierge de toute végétation. L'île se trouvait à une vingtaine de kilomètres au Sud-Ouest de Heimaey, nous allions l'apercevoir après notre départ de l'archipel.

Pour l'heure, nous étions littéralement happés par les surprenantes formes de ce relief escarpé et encore trop jeune pour que l'érosion commune à la plupart des autres endroits sur la planète n'ait eu le temps de faire son œuvre et d'harmoniser les courbes du paysage. Nous avions l'impression d'être en face de l'œuvre d'un peintre délirant, libre à ses instincts sauvages. La nature se trouvait là dans un état brut et encore vierge malgré

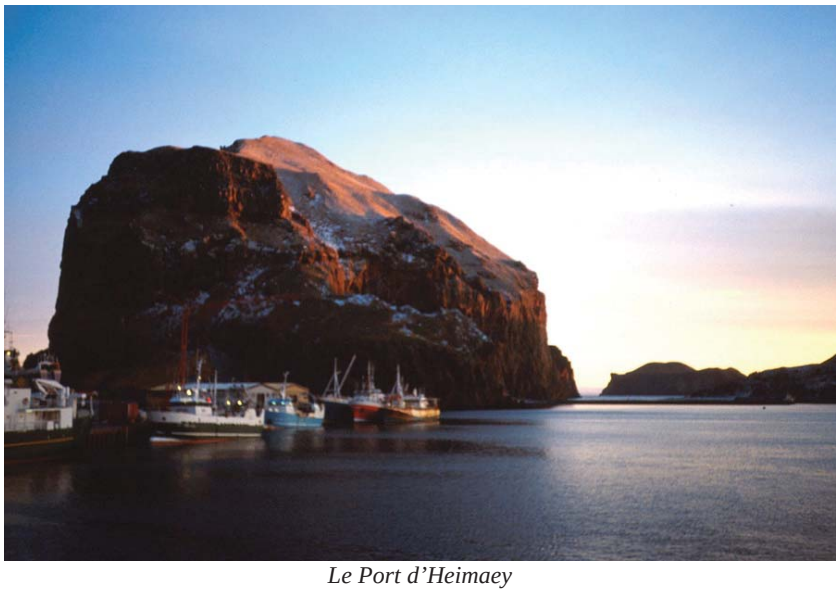
l'intrusion de l'homme, et ce n'était là qu'un avant-goût des surprises étonnantes que nous réservait l'Islande, fidèle aux images sur lesquelles nous avions bâti notre rêve.

Heimaey fut fondé à l'époque des vikings et avait toujours constitué un port de pêche. Les eaux regorgeaient de poisson et la forme naturelle de la baie très encaissée offrait un excellent abri lors des redoutables tempêtes hivernales.

Une flotte incroyable de navires de pêche étaient amarrés aux quais, et nous eûmes juste la place de nous accoster sur l'un d'entre eux. Nous devions rester là quelques heures seulement, le temps de décharger une dizaine de containers isothermiques et d'en récupérer autant pour les conduire jusqu'à Reykjavik.

Le jour ne s'était pas encore véritablement levé, mais l'activité dans le port battait son plein, nous découvrîmes là une population très laborieuse, forcée par les contraintes d'un environnement hostile.

. . .



Le Port d'Heimaey

Le ciel était d'une rougeur intense et semblait nous offrir un merveilleux spectacle pour cadeau de bienvenu. Nous aurions aimé poser les pieds à terre et nous promener autour du port le temps de notre escale, mais le Capitaine nous le déconseilla. D'abord, il ne savait pas vraiment combien de temps exactement notre escale allait prendre et il ne pouvait pas nous attendre, et ensuite, un douanier devait venir nous rendre visite pour régler les quelques formalités d'usage. Nous remîmes donc à un jour futur notre visite des lieux.

Nous nous contentions d'observer depuis la passerelle le déroulement des manœuvres. Un navire de la société "*Eimskip*" avait lui aussi fait escale dans le port mais il n'y avait aucune activité à son bord et il paraissait vide, comme si il ne servait à rien, ce qui aurait tout à fait pu se vérifier compte tenu des pratiques peu humaines de cette société et de son impopularité.

Nous ne nous attardions peu devant ce triste constat, préférant scruter le paysage et dévorer chaque détail, notamment les pentes étonnamment rectilignes du volcan Helgafell qui sous ce ciel coloré, semblait encore menaçant.

En milieu de matinée, nous eûmes comme prévu la visite d'un douanier. Celui-ci nous demanda d'abord dans quel statut nous arrivions en Islande. N'ayant pas le moindre visa de séjour malgré notre intention de travailler en Islande, il valait mieux pour éviter toute complication nous présenter en qualité de touristes et désigner notre voilier comme notre billet de retour vers nos foyers. Le douanier approuva nos déclarations sans en demander davantage, se contentant simplement de répertorier sommairement les produits que nous importions en Islande dont toute la marchandise que nous avait confié Thor.

Ce premier contact avec les autorités islandaises fut tout à fait cordial et nous laissait optimistes quant à nos futures démarches à Reykjavik.

. . .

Ce ne fut qu'en fin de matinée que les marins larguèrent les amarres. Un remorqueur poussa le cargo par l'étrave afin de faciliter sa manœuvre de retournement dans l'étroitesse du port. Les remous occasionnés par les hélices brassaient une eau d'un bleu verdâtre intense qui donnait une vague idée de sa fraîcheur.

Aussitôt sorti de l'étroit couloir de falaises, le cargo amorça un virage brutal vers le Nord puis vers l'ouest pour s'engager dans un chenal pas plus large entre l'île d'Heimaey et l'îlot de Faxasker. En voilier, nous n'aurions même pas osé nous y risquer, il fallait vraiment connaître l'endroit pour y naviguer de la sorte avec de tels navires.

Sur une mer plate et sous un ciel clément, nous reprîmes notre route à bonne allure vers Reykjavik, il fallait encore tout le reste de la journée pour y parvenir.

Avant-postes de l'Islande, les îles de Vestmann venaient de nous plonger dans l'univers unique de ce pays et nous étions tout disposés à nous laisser envoûter par les charmes de ces paysages grandioses. Dans le lointain Sud-Ouest, puis au Sud, nous apercevions comme prévu l'île de Surtsey, cadette de notre planète. Nous nous jurions de nous y rendre un jour, en kayak.



Les îles Westmann dans le sillage de l'Helgafell en route vers Reykjavik

. . .

Notre voyage reprit son cours paisiblement, et pour la première fois depuis Hull, Cécile semblait l'apprécier.

Inquiet des éventuelles conséquences de la tempête des jours précédents sur notre voilier, nous décidâmes d'aller discrètement jeter un œil dans les cales afin de s'assurer que rien n'avait bougé. L'inquiétude que notre voilier ait pu être déséquilibré était trop insupportable pour que nous puissions apprécier la fin de ce voyage.

Faisant mine de vouloir prendre l'air, nous filions sur les coursives extérieures le long du pont. Cachés sous plusieurs épaisseurs de containers, nous étions hors de vue de la passerelle et nous pouvions commencer notre pénétration à travers les entrailles du cargo pour rejoindre notre voilier. L'exercice était plutôt périlleux et Cécile préféra faire le guet plutôt que de m'accompagner.

Il me fallut cinq bonnes minutes dans une quasi totale obscurité pour retrouver notre voilier. Il n'avait pas bougé mais à ma grande surprise, le roof était ouvert. Je pénétrais à l'intérieur pour y saisir une lampe de poche, mais au moment où je voulus repartir et informer Cécile, j'entendis la voix de Thor. Celui-ci nous avait suivi et avait compris nos intentions. Quelque peu surpris par son apparition, nous lui expliquâmes que nous avions besoin de quelques affaires à l'intérieur, ce à quoi il ne crut pas vraiment. Il nous savait inquiets à propos de notre voilier mais il fut incapable de me dire pourquoi le roof était ouvert. A présent, il nous découvrait également méfiants. Sans me sermonner pour avoir pris le risque de m'être engagé dans l'obscurité des entrailles du cargo, il vint jusqu'à moi avec une lampe de poche, me demanda si rien n'avait bougé à bord, puis il m'invita à rejoindre le pont et la lumière du jour avant que le capitaine ne nous découvre à son tour au milieu de son chargement.

. . .

Derrière, dans notre sillage, les îles Vestmann avaient quasiment disparu, on ne distinguait plus que quelques formes dans les reflets du soleil. Plus au Nord, la côte islandaise à perte de vue à l'Est comme à l'Ouest, avec au loin quelques sommets enneigés. Nous étions à peu près au large de Stokkseyri et nous nous rapprochions à vive allure de la pointe de Reykjanes dont les marins du bord nous avaient fait une redoutable description.

Battu par les vents violents de Suroît, l'endroit bénéficiait d'une terrible réputation, avec à son actif plusieurs dizaines de naufrages. Ce cap escarpé et peu élevé était ouvert à toutes les tempêtes. De nombreux hauts-fonds et roches immergées recommandaient la plus grande prudence et développaient par gros temps une houle infernale et désordonnée. Ce véritable champ de mines se prolongeait jusqu'au rocher d'Eldey, royaume des fous de bassan, à 8 nautiques au Sud-Ouest de la pointe.

Nous aurions pu contourner ces obstacles par le large, mais le capitaine connaissait si bien l'endroit qu'il engagea sans crainte son navire à travers ce dédale de pièges invisibles. A la passerelle, il exhibait avec fierté la photo promotionnelle de la "*Samband Line*" qui présentait l'"*Helgafell*" passant à moins d'un mille des écueils et de la côte.

Trop marqué par notre triste histoire bretonne en la matière, nous n'approuvions pas vraiment, Cécile et moi, cet argument de fierté, tant les risques étaient grands malgré l'expérience des marins, et la nature fragile.

. . .

La pointe fut franchie en début d'après-midi sous une averse de neige aussi brutale qu'inattendue. Le Capitaine nous informa alors que nous allions arriver à Reykjavik vers 18 h 30 et que le dîner allait donc être avancé d'une heure. Déjà, à bord, on sentait l'effervescence des marins s'apprêtant à retrouver les leurs après deux semaines d'absence.

Cette réaction bien légitime nous donna du baume au cœur, allions-nous nous aussi un jour trouver du réconfort en revenant en Islande ? Pour cela, un long chemin restait encore à parcourir et rien n'était gagné, tout restait à faire. Nous devions construire les bases d'une nouvelle vie et retrouver en cette terre si désirée une nouvelle identité.

Comme à chaque instant depuis notre départ, nous avions pour cela la foi et nous étions persuadés que cette nation reconnaîtrait nos efforts et nous ouvrirait ses portes. La tâche à venir nous paraissait bien plus facile que le chemin déjà parcouru. C'était là, une fois encore, la démonstration d'une grande naïveté.

. . .

Nous laissâmes rapidement derrière nous la pointe de "*Gardhskagi*", contournant ainsi toute la péninsule de Reykjanes et l'extrémité Sud-Ouest de l'Islande, et pénétrant dans le même temps dans la vaste baie de Faxafloi au fond de laquelle se trouvait Reykjavik, capitale de l'Islande.

20 milles seulement nous séparaient maintenant de notre objectif de trois mois. Cette proximité était troublante. Nous nous sentions intensément victorieux et pourtant, notre idéal matériel du départ était encore très loin.

En fait, ce qui nous avait toujours motivé, de manière presque inconsciente, c'était d'atteindre l'Islande afin que la forme de ce voyage ainsi que le reste de notre vie aient un sens.

Au Belon, notre projet avait été de rejoindre l'Islande afin d'y construire une nouvelle vie. Jamais alors, nous n'aurions pensé que le voyage allait être à lui seul une épopée, et c'est pourquoi, en dépit des nombreuses questions qui entouraient notre arrivée, nous sentions malgré tout le vent de la victoire nous balayer les cheveux. Comme si tout ce qui pouvait désormais nous arriver n'avait plus d'importance. Le véritable objectif qui nous avait poussé à partir de la sorte était enfin atteint, et notre joie n'avait plus de bornes.

Ce voyage, ces rencontres, ces joies et ces peines, tout cela se trouvait derrière nous. Au fil des milles, notre sort avait peu à peu modifié nos repères. L'idée de trouver en Islande les bases d'un recommencement resta toujours ancré en nous, mais le véritable fondement de tous ces efforts fut cependant de vivre cette arrivée à Reykjavik, justement comme nous étions en train de la vivre.

L'atmosphère était sereine, nous étions bien plus détendus et soulagés qu'à la coutume. L'Islande était là et tous nos autres soucis, sans paraître superflus, nous semblaient maintenant secondaires. La seule chose qui nous importait était de nous laisser aller aux joies de cette réussite.

. . .

Nous aurions rêvé de poser le pied en Islande sous le soleil de minuit, mais ce n'était pas vraiment la saison. Les journées étaient courtes et avant même la fin de l'après-midi, le voile de la nuit avait recouvert le ciel.

Ce fut donc de nuit que nous parvînmes dans les eaux de la capitale islandaise, découvrant une féerie de lumières sur une mer plate. La ville paraissait immense et nous la regardions par-dessus les bastingages l'air songeur.

L'"*Helgafell*" passait au large sans s'arrêter puis s'engagea dans une baie encaissée plus à l'Est. Il y avait là un terminal de container, nous aperçûmes quelques navires à quai de ainsi qu'un va et vient incessant de machines de levage. Nous continuâmes notre route tout au bout de cette crique, jusqu'au complexe d'"*Holtabakki*", réservé à la "*Samband Line*".

A 18 h 30, après une ultime manœuvre, le cargo s'immobilisa à quai, les machines s'arrêtèrent enfin, nous avions atteint l'Islande !

* * *

Trip to Iceland

l'Islande, joie et désillusion

à partir du 21 Novembre 1990

En arrivant en Islande, toute personne étrangère doit justifier de son statut. Ou bien, elle est ressortissante d'un pays étranger et auquel cas, titulaire d'une carte de séjour lui permettant de travailler dans le pays, ou alors, il s'agit d'un touriste, limité à 3 mois maximum de séjour, avec l'obligation de posséder un billet de retour vers son pays d'origine et la capacité de justifier d'une somme d'argent suffisante pour satisfaire à ses besoins lors de son passage en Islande.

Malgré nos intentions de construire une situation professionnelle en Islande, nous ne possédions pas de carte de séjour et nous ne pouvions donc pas travailler légalement. Par ailleurs, il nous était impossible de nous présenter en qualité de touristes car nous n'avions pas le moindre sou, et notre bateau se trouvait dans un trop mauvais état pour laisser croire aux autorités qu'il puisse constituer notre billet de retour.

Ainsi, lorsque le douanier arriva à bord, quelques minutes seulement après notre arrivée, il ne tardait pas, après l'examen de notre situation, à nous déclarer que nous étions hors la loi et qu'il devait par conséquent nous refuser l'accès au sol islandais.

Après tout ce que nous avions fait pour arriver jusque-là, cette déclaration nous apparut invraisemblable. Thor, qui était revenu chercher ses provisions dans notre cabine en compagnie de sa femme, francophone, tenta bien de nous aider, mais face à l'ambiguïté du problème, il capitula bien vite, et nous abandonna sans scrupule, ni remord, pour retourner vers ses foyers.

Le douanier nous laissa à son tour, nous ordonnant de rester à bord jusqu'à son retour le lendemain.

. . .

Les paroles de ce dernier avaient été claires, mais nous n'en n'eûmes que faire. Il était absolument impensable que nous soyons ainsi refoulés de ce pays pour lequel nous avions fondé tant d'espoirs et fourni tant d'efforts. A ce moment, nous mettions ce premier contact rugueux avec l'Islande au registre des erreurs de parcours et nous restions convaincus que nous allions trouver d'autres personnes beaucoup plus enclines à nous aider, à la façon de l'immense majorité des gens que nous avions rencontré jusqu'à tout au long de notre voyage.

Notre nouvel objectif était donc de partir à la rencontre des autorités locales pour nous présenter, relater notre voyage et tenter d'obtenir de leur part, compte tenu des éléments que nous apportions, une dérogation pour nous installer en Islande et commencer à y construire une nouvelle vie.

. . .

Dès le lendemain, aux premières heures, nous débarquions alors discrètement du bateau, posant pour la première fois le pieds en Islande. Munis d'une simple carte des lieux, nous quittions ensuite le complexe du port de "*Holtabakki*", pour aussitôt faire du stop et tenter de regagner le centre-ville. La première voiture s'arrêta et nous conduisit en plein centre de Reykjavik, à 5 kilomètres de là environ. Notre intention était de rejoindre l'Ambassade de France, à qui nous avions écrit depuis Hull, afin de trouver une solution provisoire nous permettant de séjourner au moins quelques temps en Islande et de consolider ainsi notre statut.

Grâce aux indications des passants, nous trouvions rapidement l'Ambassade. Lorsque nous frappions à sa porte, il n'était pas encore 9 heures. Toutefois, quelqu'un nous ouvrit la porte chaleureusement. Il s'agissait de Monsieur Jacques Mer, l'ambassadeur lui-même. Etonné de voir un couple de jeunes français débarquer ainsi à cette heure matinale, il nous demanda ce qui nous amenait, et nous lui racontions, autour d'une tasse de café accompagnée de délicieux biscuits, toute notre aventure.

Après quelques minutes, il nous interrompit et se mit à rire en nous expliquant qu'il avait bien reçu notre courrier et qu'il essayait justement de nous venir en aide. Il ne s'attendait absolument pas à ce que nous trouvions par nous-mêmes un moyen de rejoindre l'Islande, et il fut donc doublement étonné de nous voir là, à Reykjavik, dans son ambassade.

Cette anecdote créa un climat sympathique entre nous, et notre hôte décida spontanément de nous venir en aide, même s'il savait parfaitement que notre situation était totalement irrégulière au regard de la loi islandaise.

. . .

Cette première journée fut donc très chargée. L'ambassadeur estimait fort justement qu'il fallait faire vite afin de devancer les Douanes. Avec l'aide de Hugues Baudouin, son attaché de presse, un jeune auxerrois, ainsi que Pàll, un islandais, coursier de l'ambassade, nous parcourions la ville entière d'un bureau à l'autre afin de tenter de régulariser notre situation.

Ce ne fut pas chose facile, mais nous y parvenions, tout au moins pour quelques semaines, en prétextant, de manière toute juste légale, que l'Ambassade de France nous emploierait au titre d'agents provisoires.

Sans ce soutien, les Douanes islandaises nous auraient sans aucun doute épinglé et nous aurions été contraints de repartir vers l'Europe à bord de l'"*Helgafell*". Cette situation, certes provisoire, nous laissait espérer que nous allions pouvoir

profiter de ce délai pour acquérir un statut bien plus solide afin de séjourner sans limite en Islande.

Mais pour le moment, Il restait encore à trouver un endroit pour dormir ainsi qu'un moyen de subvenir à nos moyens. Pàll Jonsson, le coursier de l'Ambassade, eut alors la gentillesse de nous proposer son toit, et quant à Jacques Mer, en plus de tout ce qu'il avait déjà fait pour nous, ce dernier décida de nous rémunérer pour les quelques tâches qu'il allait nous confier afin que ses déclarations aux Douanes ne soient pas trop mensongères.

Quant à notre voilier, Pàll nous emmena jusqu'au complexe d'"*Holtabakki*" où celui-ci fut déchargé du cargo puis conduit dans une zone de fret gardiennée. Les Douanes, là encore, vinrent à notre rencontre pour contrôler les papiers du bateau. Ils apposèrent ensuite un sticker attestant de leur passage sur l'un des hublots et nous demandèrent de nous acquitter d'une taxe pour l'importation du bateau, ce qui fut fait le lendemain.



Le stockage de l'Ar Melhin 2 sur une zone de fret au port de Holtabakki

. . .

Toutes ces démarches effectuées, nous pouvions alors librement nous consacrer à la conquête d'une situation plus stable et à la découverte de ce pays dont nous avions tellement rêvé. Pàll était marié et avait une petite fille âgée d'un peu plus d'un an. Il habitait un vaste appartement à Seljarnanes en face de la baie de Faxafloi et de la montagne "*Esjà*" coiffée durant une bonne partie de l'hiver par une chape de nuages denses.



La montagne Esjà depuis l'appartement de Pàll et *Ogfà*

Son accueil et celui de sa femme, Ogfà, fut tout à fait chaleureux. Pàll avait une trentaine d'années et sa femme un peu moins. Nous passions de longues soirées à discuter ensembles, partageant nos passions réciproques et nos styles de vie. Ils étaient tous les deux curieux de comprendre pourquoi leur pays nous avait amené à vivre une telle aventure. En même temps, ils ressentaient une certaine fierté.

Ils avaient compris que nous rêvions plus que tout de partir à la découverte du pays, et quelques jours plus tard, ils nous emmenèrent par conséquent à la découverte du fjord de "*Hvalfjördur*", et de la cascade gelée du "*Glymur*" qui se trouvait tout au fond.



Randonnée dans la vallée de Glymur avec Pàll et *Ogfà*

La promenade nous prit toute la journée mais fut un véritable régal. Jules Verne ne s'était pas trompé lors de son "*Voyage au Centre de la Terre*". Nous nous plongions nous aussi dans l'extase que nous donnaient ces hautes cimes, nous accoutumant sans vertige à la contemplation de ces magnifiques paysages d'un autre monde, forts et authentiques. Nos regards éblouis se perdaient dans l'immensité de cet univers enivrant, nous étions subjugués par les couleurs à peine voilées de ces nuées de nuages ombrés. La lueur du ciel auréolait merveilleusement les crêtes coiffées de vapeurs australes aux formes étranges.

Nous ne ressentions plus les plaintes de nos corps, ni le froid, ni la fatigue, nous étions bien, enfin satisfaits d'avoir atteint l'Islande et de la trouver comme dans nos rêves, aussi mystérieuse et grandiose.

Le sol de lave était recouvert de neige, l'obscurité du basalte tranchait avec la blancheur extrême de ces flocons et décuplait cette sensation de force sans limite.

Nous aurions pu rester là des heures durant, mais déjà, le soleil passait par-delà l'horizon et nous dûmes rebrousser chemin laissant ces lieux de glace et de feu à leur infinie pureté.

Pàll et Ogfà ne se lassaient pas non plus de leur pays et de sa beauté, ils étaient respectueux de cette terre vivante, conscients de ses colères parfois dévastatrices et parfaitement incontrôlables. Cette nature hostile avait nourri leur histoire et les avait rendus humbles pour l'éternité.

. . .

Cette première découverte physique ne fit que décupler ma passion pour ce pays. J'en oubliais qui j'étais, pour n'avoir plus pour unique objectif que de parcourir l'Islande et d'y vivre.

A la vue de ces paysages, je comprenais mieux les propos de Jules Verne et la contenance des sagas islandaises. Je ressentais l'impérieux besoin de percer les secrets de ces endroits magiques, j'étais prêt à tout perdre pour sombrer dans la volupté de ces paysages, sans songer aux conséquences que cela allait inévitablement provoquer sur mon destin.

Dans cette somnolence, la perspective d'une situation meilleure ne constituait plus dans mon esprit qu'un leurre ou un prétexte pour justifier mon attachement à ce pays.

Au fond, ce que je voulais avant tout, c'était trouver un moyen de parcourir ce pays sans me soucier du quotidien. Un rêve que mon tout premier projet de création d'une école de kayak au fond d'un fjord aurait peut-être pu me permettre.

. . .

Mais avant d'anticiper ainsi l'avenir, nous devions acquérir une situation confortable démunie de problème. Ce fut là le combat le plus difficile de toute notre aventure.

Car en effet, même si la plupart de nos interlocuteurs islandais reconnaissaient notre détermination, ils n'en furent pas moins protectionnistes et peu réceptifs à l'idée que de jeunes étrangers, pour autant qu'ils soient volontaires et déterminés, arrivent ainsi à l'improviste pour leur proposer une idée à laquelle ils n'avaient pas eux-mêmes pensé.

De retour à Reykjavik, nous mettions à profit les jours suivant pour travailler nos arguments, soigner avec l'aide de l'ambassade de France la rédaction des documents qui avaient vocation à soutenir notre argumentations auprès des autorités islandaises. Nous nous rendions à différents endroits notamment au siège de la compagnie Samband, dont la branche maritime nous avait transporté jusque-là.



Viste au siège de la Compagnie Samband

Nous souhaitions proposer à cette compagnie de poursuivre le beau partenariat que nous avions initié à ses côtés depuis Hull en intégrant ses rangs. Nous étions disposés à accepter tous les emplois que la compagnie aurait pu nous proposer. Nous nous reposions sur l'aventure que nous venions de vivre pour assurer nos interlocuteurs de notre détermination et notre indéfectible volonté à donner tout ce que nous avions pour satisfaire ses exigences professionnelles. Après tout, dans un espace européen en pleine ouverture de ses frontières, notre démarche n'avait rien d'extraordinaire.

Mais à l'intérieur de ce grand bâtiment, un peu froid et sans âme, sans être recommandés par qui que ce soit, nous ne fûmes orientés que vers des agents subalternes de la compagnie sans le moindre pouvoir décisionnel. Ces derniers nous écoutèrent avec une courtoise politesse mais sans nous offrir de solutions. Ils s'engageaient simplement à transmettre à la direction notre demande sans s'engager toutefois à nous tenir informés, comme si la réponse était évidente et négative. Nous manifestions notre souhait de rencontrer les dirigeants de la compagnie, mais on nous rétorquait, pour d'obscures raisons, que cela n'était pas possible.

C'était comme si le siège de la société Samband se trouvait complètement déconnecté de ses agents qui avaient décidé de nous soutenir à Hull. Nous pensions légitimement que ces derniers avaient relaté notre aventure à la direction de l'entreprise à Reykjavik, mais ce ne fut manifestement pas le cas. Ou alors, la direction de cette compagnie n'avait-elle pas du tout la même sensibilité que ses agents dont elle considérait l'initiative de nous aider comme un acte strictement personnel n'engageant en aucun cas une décision de la compagnie elle-même. Quoiqu'il en soit, nous étions peu à peu en train de nous rendre compte que la magie de notre rencontre avec la Samband à Hull s'estompait peu à peu sous le poids de la rationalité et de l'indifférence - doublée sans doute d'un certain protectionnisme - d'une grande compagnie commerciale.

Malgré tout, nous espérions encore que nous parviendrions à rencontrer les dirigeants de la compagnie. Nous nous assignions alors à cet objectif en multipliant les contacts depuis l'ambassade, en sollicitant notamment des entretiens. Toutefois, nous ne reçûmes que des fins de non-recevoir signifiant une vraie indifférence de la compagnie à notre sort.

Les semaines qui suivirent ne furent qu'une succession d'échecs et de difficultés administratives. Nous tentions toutes les pistes, notamment la perspective d'un emploi provisoire au sein de la compagnie Hertz grâce à un ami vichyssois, lui-même propriétaire d'une succursale de cette marque. Mais là encore, même avec une recommandation appuyée, les islandais refusèrent de me donner la moindre chance de leur démontrer mes compétences.

Il nous restait bien la piste politique mais contrairement à l'image des femmes et hommes politiques islandais que l'on présentait comme des gens accessibles, nous ne trouvions aucun écho favorable de ce côté-là non plus. Nous tentions bien de contacter Vigdís Finnbogadóttir, présidente du pays depuis 1980, mais même par la voie diplomatique, nous n'eûmes pas la moindre réponse, pas même une explication qui aurait pu nous aider à comprendre ce refus manifeste de l'Islande à nous aider.

Et bientôt, face à cette accumulation de démarches infructueuses, l'Ambassade s'impatienta et nous comprîmes que nous allions devoir repartir.

. . .

Grâce à quelques pécules que ses parents lui envoyèrent, Cécile put repartir vers la France en avion, et quant à moi, j'embarquais à nouveau à bord de l'"*Helgafell*" jusqu'à Anvers, pour finalement revenir en avion quelques semaines plus tard, seul cette fois, avec le même espoir de convaincre l'Islande de son intérêt à me donner ma chance. J'étais prêt à changer de nationalité, à apprendre la langue islandaise et à me convertir intégralement. Mais je n'eus guère plus de succès. Trop conscient de leur bonheur et de la fragilité de celui-ci sur un plan social et économique, les islandais n'étaient vraiment pas disposés à le partager leur vie, même exceptionnellement.

Faisant preuve d'un surprenant protectionnisme, ce pays et ses dirigeants faisaient fi de leur image de pays accueillant et ouvert sur le monde. Sans doute cette image tronquée s'expliquait elle par une peur irrationnelle de l'étranger doublée d'une vision du monde bien plus intéressée que curieuse. C'était là à mon sens renier les valeurs de ce pays et de son histoire construite justement par des émigrants venus conquérir ces terres isolées.

Résidant parfois chez l'habitant, parfois à l'armée du salut de Reykjavik où je rencontrais des ressortissants d'autres pays, comme moi confrontés aux rigueurs de ce pays peu accueillants, je ne réussissais à vivre que de petits boulots de manière quasi clandestine dans bars de la ville, bien loin derrière le comptoir.

Après plusieurs mois, de plus en plus difficiles, le protectionnisme islandais avait peu à peu réussi à anéantir ma foi en mon projet. La perspective d'une vie heureuse et épanouie en Islande, pays des sagas, avait été brisée par une société islandaise peu encline à croire aux rêves venus d'ailleurs.

Je me souviens alors comme si c'était hier, de ce matin froid d'hiver 1991, après quelques mois à peine passés en Islande, où je dus prendre à pieds sur la route gelée le chemin de l'aéroport, l'esprit résigné mais l'âme encore convaincue que je reviendrais et que cette fois, je gagnerais mon combat.

. . .

J’étais alors encore persuadé que depuis la France, avec d’autres moyens qu’en Islande, je parviendrais à briser la glace des autorités islandaises pour y dénicher enfin une petite flame de sensibilité me permettant de négocier une nouvelle intégration au pays.

Mais encore une fois, mon optimisme m’aveuglait.

Laissant donc l’Ar Melhin 2 sur place dans la zone de fret ainsi que les kayaks et le reste du matériel, je retrouvais donc la France, avec un profond sentiment d’amertume et d’inachevé, et une situation sociale pour le moins précaire.

Accueilli par ma grand même en région parisienne, la vie de tous les jours et ses tracasseries matérielles bouleversa mes projets. Je dus travailler pour gagner de l’argent, et tandis que je m’affairais à des tâches parfois ingrates, j’essayais d’utiliser au mieux mes temps libres pour construire un nouveau départ. J’écrivis des dizaines de lettres en direction des autorités islandaises, et en particulier à l’attention de Vigdís Finnbogadóttir, la Présidente de l’Islande. Je tentais de recueillir l’appui de politiques français influents et ayant des relations avec l’Islande, mais en vain, je n’eus absolument aucune réponse, même pas la moindre lettre.

Au fil des mois, je commençais à perdre la foi. Pour la première fois, mon bouclier d’optimisme présentait des failles d’autant plus que l’image que j’avais jusqu’alors de l’Islande s’était de fait considérablement dégradée. Cette image du pays des sagas riche de son histoire et pourtant moderne et ouvert sur le monde qui m’avait attiré glissait inexorablement vers une image beaucoup moins attirante, celle d’un a pays au contraire refermé sur lui-même, craignant le monde extérieur sinon pour y défendre ses propres intérêts au moyen d’une économie finalement fragile et essentiellement tertiaire.

J'étais alors dans une nouvelle phase pleine d'interrogations.

L’Islande était-il bien le pays que j'avais imaginé ? Celui-ci méritait-il vraiment toute l'énergie que nous avions engagée pour le rejoindre ? le doute s’insinuait de plus en plus dans mon esprit. Peut-être m’étais-je trompé dans ma considération de ce pays, l'idéal que je croyais y déceler, ne constituait en fait qu'un leurre construit sur la communication extérieure de cette nation, soucieuse de son image.

Je me souviens notamment du sommet Reagan – Gorbatchev en octobre 1986. Quel était donc ce merveilleux pays, si minuscule et pourtant capable de participer au rapprochement des deux grandes puissances du moment ? Il ne pouvait s’agir selon moi à l’époque que d’un pays très ouvert sur le monde. D’autres évènements vinrent conforter cette vision, portant bien différente de la réalité.

Peu à peu, je finissais par penser que l’Islande restait un merveilleux pays à découvrir mais beaucoup moins une société où vivre épanoui.

. . .

L’émergence de cette nouvelle considération, bien plus pragmatique, à l’égard de l’Islande, aurait pu me faire regretter tout notre voyage, mais curieusement, il n’en fût rien.

Je parvins en effet assez rapidement et naturellement à dissocier notre aventure d'une certaine amertume malgré son terme inachevé. J'étais heureux et même fier d'avoir vécu ce voyage depuis la Bretagne mais à présent, je le séparais complètement de son objectif, comme si l'Islande n'en était plus la finalité. Le voyage se suffisait à lui-même sans avoir à y inclure nécessairement une fin heureuse en Islande. Je me résignais progressivement à l’idée que l’objet de ma quête islandaise ; l'accueil, l'ouverture d'esprit, la compassion, n’existait sans doute pas, et qu’il ne fallait donc rien regretter.

Par ailleurs, Cécile résidant désormais à Toulon et moi à Paris, les liens qui nous avaient si solidement unis jusqu'à présent, commençaient inévitablement à se distendre. Nos relations commençaient même à s'envenimer. Cécile me reprochait de consacrer beaucoup trop d'énergie à mes projets plutôt qu'à notre couple, regrettant notamment que je ne la rejoigne pas à Toulon.

J'avais alors le sentiment de ne pas avoir le choix. Mes projets ne pouvaient selon moi se construire qu'à Paris, là où je pensais trouver les moyens de me refaire une santé morale et financière et pouvoir ainsi sur de nouveaux projets.

Quelques séjours ensemble dans le Loiret où nous trouvions provisoirement un terrain d'entente autour d'un boulot plus ou moins stable n'arrangèrent rien. Le changement de rythme et d'environnement était trop brutal pour nous deux, notre voyage commun prit fin sans que nous ne sachions à l'époque s'il s'agissait d'une rupture définitive ou provisoire.

Après tout ce que nous avions vécu, cette séparation ne fut pas sans conséquence sur mon état psychologique. La tristesse m'accabla des semaines durant, je sombrais dans la spirale de la dépression, je n'avais plus de repères, tous mes rêves s'écroulaient, et cette solitude écrasante me ruinait chaque jour un peu plus.

Et puis, peu à peu, grâce au soutien de ma grand-mère qui m'hébergea chez elle sans reproche ni critique, je commençais lentement à remonter la pente et à faire la synthèse de toute cette aventure vécue tout en acceptant deuil de ma relation avec Cécile. J'envisageais désormais possibles d'autres horizons.

A force de réflexions, je compris que la beauté et la force de notre voyage avait pris fin à l'instant où nous avions posé pour la première fois les pieds sur le sol islandais. Sans le savoir réellement, tous nos efforts n'avaient été motivés que par cette unique volonté. Notre projet de vivre ensuite en Islande passait au second plan, même si objectivement, lors de chacune de nos rencontres, nous avions présenté cet objectif comme la raison de

tous nos efforts. C'est pourquoi aujourd'hui, même si nous n'avons pas réussi à vivre en Islande, je suis persuadé que nous avons gagné notre pari, et c'est cette pensée qui m'aida à vivre sereinement.

Mais déjà, à cette époque je savais, en anticipant l'avenir, que le poids de ces souvenirs ne serait pas sans conséquence. J'eus d'abord beaucoup de mal à me faire à l'absence de Cécile à mes côtés. Je devais admettre l'idée qu'elle ne serait plus maintenant qu'un personnage de cette histoire, appartenant au passé.

La vie était ainsi, et bien que nourrie parfois par un flirt avec des pensées bien sombres, je n'avais d'autre choix que de l'accepter.

* * *

Trip to Iceland

Ar Melhin 2 : le Retour

Cela faisait plusieurs mois que j'étais revenu d'Islande. Je n'avais pas revu Cécile et peu à peu, j'avais compris que je ne pourrais pas vivre en Islande aussi facilement que je l'avais prévu. Les espoirs que j'avais fondé sur toutes mes correspondances en direction de l'Islande et sur l'appui de quelques politiques se révélèrent vains.

Pour noyer au plus vite cet échec et refaire surface, je devais absolument oublier l'Islande, au moins momentanément.

L'occasion fut alors idéale pour ressortir de mes archives de projets celui de l'Atlantique Nord en kayak[3] qui ne m'avait jamais complètement quitté et que j'avais même associa à mes projets en Islande.

Dès les premières ébauches, ce nouveau projet mobilisa toute mon énergie et monopolisa tout mon temps. Sans que cela soit volontaire, ce nouvel investissement exclusif me fit oublier tout le reste et contribua à dissiper mon amertume et mes regrets. Il n'y avait le moindre espace dans mon esprit pour quelque autre préoccupation.

Stéphane, un ami bezonnais de mon frère m'apporta dès le début son aide, ainsi que la ville de Bezons où j'avais grandi le plus clair de mon adolescence et développé ma passion du kayak. Mon objectif était désormais de trouver les partenaires de ce projet.

Grâce aux efforts de ma grand-mère pour me convaincre, je repris contact avec mes parents, ce qui ne fut pas chose facile d'autant plus que nous venions de perdre mes grands-parents paternels adoptifs, emportés brutalement par la maladie.

[3] Projet Transat kayak solo concrétise en 1994 : http://ilua.free.fr/tks/

Les retrouvailles avec ma mère et mon frère furent chaleureuses, mais froides et très distantes avec mon père. Celui-ci n'avait pas évolué de la posture narcissique dans laquelle je l'avais laissé un an plus tôt. Sa fierté avait manifestement très mal supporté la forme de notre départ. Il n'avait visiblement jamais cherché à comprendre les fondements de notre démarche. Selon lui, j'étais le seul responsable de mes actes, aucune faute ne lui incombait. Je savais dès lors que mes relations avec lui ne seraient jamais apaisées, Il exigeait simplement que je lui ramène son bateau, ce à quoi je m'engageais à nouveau, comme je l'avais déjà fait dans le courrier envoyé depuis Ilfracombe.

. . .

Mais pour parvenir à honorer cet engagement, je devais, parallèlement à la mise en œuvre de mon projet, constituer une réserve d'argent suffisante pour rapatrier l'*Ar Melhin 2* d'Islande, persuadé en effet que la « *Samband Line* » n'accepterait pas une nouvelle fois de m'offrir gratuitement le transport.

Ceci d'autant plus qu'il fallait que je prévoie un certain temps pour le rapatrier depuis le port de Hull, la « *Samband Line* » ne disposant pas de liaisons avec des ports français. Ce temps, je n'en disposais plus vraiment, mon projet accaparant tout mon temps.

Cette situation financière confortable, je ne pus l'atteindre grâce aux premiers partenaires de mon projet Transat Kayak Solo qu'à l'été 1992, soit plus d'un an après être revenu d'Islande.

Sans anticiper de dates, ma première démarche fut alors de prendre des nouvelles du bateau afin d'entamer les premières démarches de rapatriement sans forcément me rendre sur place.

. . .

J'écrivais alors à Jacques Mer, encore ambassadeur en Islande, afin de l'informer de mon intention de rapatrier le bateau et pour lui demander de m'aider à régler les démarches administratives.

Mais une semaine plus tard, ce dernier s'empressa de me répondre pour m'annoncer de manière complètement désolée que mon voilier avait été saisi et vendu par les Douanes islandaises au motif de « frais de stationnement impayés » sans que jamais ces frais ne m'aient été réclamés et sans jamais que l'Ambassade n'ait été informée.

. . .

Cette nouvelle me stupéfia !

En plus d'avoir refusé notre asile, voilà maintenant que l'Islande et ses infernales lacunes douanières et administratives venaient de nous voler notre bateau, ce bien si précieux à bord duquel nous avions vécu tant d'émotions.

Si ce voilier n'avait pas vraiment de valeur vénale compte tenu de son grand âge et de son état, il avait pour moi en revanche une immense valeur sentimentale et il était par conséquent hors de question de laisser que j'accepte ainsi l'abandon de mon bateau aux agissements illégaux des douanes islandaises. Me sachant loin, les sbires de cette administration avaient sans doute agi en pendant jouir d'immunité.

C'était résolument sans compter avec ma détermination.

Aussitôt, je décidais alors d'engager une vive répartie. Je n'écrivais pas moins d'une cinquantaine de courriers ; à l'ambassadeur d'Islande en France ; Mr. Gudmundsson, que je rencontrais à Paris et qui s'indigna ouvertement du comportement des Douanes de son Pays, à Roland Dumas, alors Ministre des Affaires Etrangères, à une dizaine de députés européens, à Vidgis Finnbogadottir, la présidente de l'Islande, qui reçut ainsi, une fois de plus, de mes nouvelles, et enfin à quelques conseils juridiques compétentes pour examiner l'affaire.

La réponse fut unanime ; la démarche des Douanes islandaises était illégale par le simple fait qu'elle n'avait pas été précédée d'une mise en demeure, comme la loi internationale l'oblige lorsqu'il s'agit de biens étrangers. L'Ambassade de France aurait au moins dû être informée, ce qui n'avait pas été fait, Jacques Mer me le confirma. Toutes les conventions internationales avaient ainsi été bafouées par les douanes islandaises, et j'étais donc en droit d'exiger réparation du préjudice par le retour de mon bateau.

. . .

Je pris alors à nouveau ma plume pour écrire cette fois directement aux douanes à Reykjavik, en brandissant la menace d'un procès en bonne et due forme. Mais je n'eus pour réponse qu'une courtoise indifférence, même si l'ambassade me soutenait dans ma démarche. Très éloignée de moi géographiquement, l'administration islandaise pensait sans doute ne pas craindre grand-chose.

Face à cette réaction, je crus d'abord possible de pouvoir saisir la Cour Internationale, mais rapidement, les modalités pour saisir une telle juridiction représentaient des coûts complètement disproportionnés eu égard au cadre très limité de mes capacités budgétaires personnelles.

Et puis, la préparation de la Transat Kayak Solo ne me laissait plus que très peu de temps disponible pour traiter l'affaire convenablement. Malgré moi, le cœur un peu serré, je dus remettre le traitement de ce dossier à plus tard, tout comme évidemment le rapatriement de mon voilier.

Décidément, me disais-je alors à cette époque, l'Islande n'était vraiment pas décidée à me faire part de sa sympathie.

. . .

La Traversée se réalisa deux ans plus tard, à l'été 1994.[4]

Cette nouvelle aventure fut une grande réussite et mobilisa d'importances ressources en France comme aux Etats-Unis. De nombreuses personnes s'investissement dans le projet, contribuant ainsi à en faire une nouvelle histoire partagée.

Dès la rentrée qui succéda, en septembre 1994, je fus introduit grâce à un ami bezonnais auprès du Directeur des Sports du Conseil Général des Hauts-de-Seine qui me proposa de m'intégrer à son équipe de champions parmi lesquels Candeloro, Delpla, Monneret, ... et de faire partager ma passion de l'aventure à des jeunes de banlieue. On me donnait carte blanche pour proposer une piste de travail et on me demandait de ne pas me soucier des aspects budgétaires, ce qui était pour moi plutôt inattendu.

Né à Nanterre, et moi-même un peu gamin de banlieue, l'idée me plut, j'acceptais sa proposition.

Dès lors, pour répondre à la proposition, il fallut imaginer un projet qui permette de concrétiser cette belle idée. Finalement, tout commença par un défi, dans un bureau feutré, entre esprits sereins et soucieux du meilleur : Par une sorte de boutade que l'on lance volontiers après que les sinus soient devenus trop douloureux à force de rechercher.

Cette boutade, c'est une amie lors d'une soirée arrosée qui nous la suggéra : Pourquoi pas emmener 15 jeunes des Hauts-de-Seine âgés de 18 à 25 ans en Islande pour y faire une traversée en V.T.T ? Tous les jeunes savent faire du vélo.

Je pratiquais moi-même ce sport apparu vingt ans plus tôt et l'occasion de pouvoir retourner en Islande sans me soucier de questions budgétaires était trop belle et inespérée pour la laisser filer.

Et puis, d'ores et déjà, je savais qu'une telle opportunité me permettrait sans doute une fois le voyage réalisé de faire sur place les démarches pour retrouver mon bateau et engager une action juridique à l'encontre des douanes.

---

[4] voir le manuscrit « *Au delà de l'horizon* » - http://ilua.free.fr

L'objectif du Conseil Général, sous l'autorité directe de Charles Pasqua, son président, était de permettre à des jeunes de vivre une expérience authentique complètement différente de leurs activités habituelles et loin des banlieues.

Après plusieurs mois de préparation, le projet[5] était conçu et finalisé sur le plan logistique et budgétaire, il ne restait plus qu'à le mettre en œuvre. Les 15 jeunes avaient été préalablement sélectionnés sur candidature, certains envoyés par les services jeunesse des communes du département.

Le 7 Juillet 1995, nous prîmes le départ de Nanterre, direction Esberg au Danemark où un bateau nous attendait pour rejoindre Seydisfjordur, sur la côte Est de l'Islande avec une escale de deux jours à Thorshavn, capitale de l'Archipel des îles Féroé, en pleine Atlantique Nord.



Un projet de traversée de l'Islande à VTT pour 15 jeuens des Hauts-de-Seine

[5] Projet Rift 95 : http://ilua.free.fr/sdn/vtt/ailleurs/rift95/index.htm

Le voyage en Islande ne dura pas moins de 21 jours pour quelques 1300 kms de V.T.T. sur des pistes sans asphalte rocailleuses ou sablonneuses, et le tout dans un décor digne des fictions les plus imaginatives. Les volcans se succédaient aux chutes vertigineuses, aux phénomènes géothermiques les plus surprenants, aux lacs d'eau chaude, et à nombre d'autres paysages incroyables qui font tout le charme de cette nature grandiose.



L'équipe au milieu du désert du Spegissandur

Hagards et fatigués par une lumière qui ne disparaissait que quelques heures à cette période de l'année et par des efforts physiques particulièrement éprouvants, les jeunes n'en furent pas moins émerveillés.

Le terme du périple fut Reykjavik.

Guðmundur, notre guide islandais, mais d'abord un ami, me voyait de plus en plus préoccupé dans la coordination du voyage. Je n'avais aucune raison apparente de l'être. Il me questionna, je lui racontais alors toute l'histoire.

"*Incroyable !* ", me répondit-il.

Sans plus attendre, il me proposa d'aller faire un tour de reconnaissance dans tous les ports de plaisance de Reykjavik au cas où nous retrouvions mon bateau. Je n'y avais pas songé mais c'était effectivement la meilleure manière de voir si mon voilier se trouvait encore dans la capitale. A vrai dire, je n'y croyais guère, l'Islande était entourée d'un nombre très important de petits ports et mon voilier pouvait se trouver dans n'importe lequel d'entre eux. Mais après tout, Guðmundur avait raison, il ne me coûtait rien d'essayer.

Avec son gros camion aux mensurations démesurées, nous primes le chemin du front de mer. Rien dans le premier port de plaisance, rien non plus sur la zone de fret à Holtabakki où j'avais laissé le voilier cinq ans auparavant. Les chances s'amenuisaient, il ne restait plus à Reykjavik que le port de pêche, en plein centre-ville.

Il fallut pour le rejoindre parcourir toute la baie, en face de la grande montagne "*Esjà*". Je ne sais pas pourquoi, mais au fil des tours de roue et des lampadaires qui défilaient, je ressentais une puissante appréhension grimper en moi.

Un dernier feu et nous y étions. Guðmundur devait ressentir les battements de mon cœur, il conduisait lentement, paisiblement, tout en douceur.

Il s'approcha du quai. A peine eut-il garé son camion sur le quai que je fus paralysé : Là, devant moi, à une dizaine de mètres : l'"*Ar Melhin 2*" ! Cinq ans après !

Bien sûr, il avait été repeint, en vert, et même rebaptisé : « Sara », mais il n'y avait pas un doute, c'était bien lui, j'avais tant donné et laissé tant de sueur dans ce petit bateau que j'aurais pu le reconnaître à 100 mètres parmi des dizaines d'autres voiliers du même genre.

J'étais stupéfait. Et au fur et à mesure que je le regardais, les indices se multipliaient : le moteur était le même, un léger frottement de pare-battage sur la coque laissait clairement apparaître l'ancienne peinture bleue, les réparations que j'avais moi-même effectuées étaient encore visibles, ...

Je n'en croyais pas mes yeux.



L'Ar Melhin 2 retrouvé dans le vieux port de Reykjavik

Guðmundur semblait heureux pour moi.

Toutefois, même si j'avais retrouvé l'"*Ar Melhin 2*", sa récupération n'était pas une affaire gagnée pour autant. Si le bateau avait ainsi été complètement rénové, c'est bien qu'il appartenait à présent à quelqu'un. Il était fort à prévoir que cette personne n'allait pas être disposée à me le rendre avant que les douanes ne réparent leur erreur et le rembourse.

Une nouvelle aventure se profilait déjà à l'horizon. J'étais dévoré par l'envie de m'emparer à nouveau de mon voilier.

D'abord, je devais ramener mes 15 jeunes en France. A Nanterre, le cocktail d'accueil fut chaleureux, mais j'y fus complètement insensible. Je n'avais qu'une hâte, celle de ressortir tous mes documents, notamment les titres de propriété du navire et tout ce qui pouvait prouver ma bonne foi.

Mais le plus épineux des problèmes était tout de même de savoir quel type d'action j'allais pouvoir mener pour effectuer cette récupération. Cette question me tiraillait l'esprit dans tous les sens, j'en ai sans doute usé la moquette de mon appartement à force de tourner en rond. Je pouvais certes engager une autre

procédure juridique mais je risquais fort de m'opposer à nouveau à l'indifférence mesquine des douanes islandaises. Je savais plus que jamais que toute démarche auprès de l'administration islandaise était vaine tant celle-ci se complaisait dans l'indifférence à toute requête étrangère. Et puis, cinq ans après avoir laissé mon bateau, je risquais fort de ne pas trouver la clémence des juges islandais même si la faute des douanes état avérée.

Non, à force d'y réfléchir, il me fallut admettre que l'action strictement légale ne constituait pas la solution si je voulais récupérer mon bateau.

Emporté par ma détermination, je décidais alors de mener une opération « commando » pour récupérer l'"*Ar Melhin 2*" par la force. Les risques étaient nombreux, et je commençais alors à ébaucher un plan d'action le plus structuré possible prenant en compte toutes les hypothèses possibles et les solutions apportées. Je constituais par ailleurs un dossier que j'envoyais à une dizaine de médias amis sur lesquels je pouvais compter en cas de complication. L'affaire n'avait maintenant que trop durer. Soit, je réussissais à récupérer mon voilier, soit l'affaire devait éclater dans la presse pour révéler au grand jour l'injustice que les douanes islandaises m'avaient fait subir.

L'idée centrale de mon plan d'action était de me rendre en Islande, de récupérer le bateau, et de prendre le cap de l'Ecosse en gagnant au plus vite les eaux internationales afin de pouvoir y brandir mon titre de propriété. Je pensais que cela serait suffisant pour faire valoir mon droit et empêcher toutes représailles à mon égard. Il fallait aussi faire vite avant que la saison estivale ne touche à sa fin et que les premières tempêtes d'équinoxe ne fassent leur retour sur l'Atlantique nord.

. . .

15 jours après l'avoir quitté, je revenais donc sur le sol islandais, cordialement accueilli par Guðmundur et sa petite famille qui nous invitèrent à séjourner dans leur demeure à Vogar, un petit village sur la péninsule de Reykjanes.

Nous étions alors le 17 Août, un an jour pour jour après mon arrivée à Brest en kayak.

J'étais accompagné d'Ivan, un ami de longue date, artiste et musicien hors pair, virtuose de l'harmonica. Il n'avait pas fait beaucoup de voile mais il était comme moi un peu banlieusard et débrouillard. Pour la mission à laquelle nous nous préparions, il valait mieux justement être banlieusard plutôt que marin aguerri. Il avait accepté de me suivre dans ce défi risqué et je lui en serai à jamais reconnaissant.

Dans nos bagages, un stock de cartes marines, des instruments de navigation par satellite, des radios portables, des batteries, des lampes torches, des outils, des vêtements isothermiques, un jeu de voiles et tout le parfait nécessaire du marin.

Le projet : Quitter le port de Reykjavik de nuit, mettre les voiles et prendre sans tarder le chemin du large en direction de l'Ecosse et de la Grande-Bretagne côte ouest via l'île of Man et la Mer d'Irlande, le Canal St Georges, la Mer Celtique, les îles Scilly avant de regagner enfin la Bretagne.

La saison était déjà très avancée et l’échéance des terribles marées d'Equinoxe s’approchait. Le délai qui nous restait pour agir était court, nous devions faire vite et lever les amarres impérativement avant la fin du mois d'Août.

Notre préparation fut très active, nous observions minutieusement l'évolution de la situation météorologique sur l'Atlantique Nord tout en effectuant régulièrement des rondes de reconnaissance sur le port. Un gros bateau militaire venait de le quitter et la voix était donc libre

Dans un dernier sursaut d'honnêteté, je pris la peine d'aller demander au bureau des douanes le nom du propriétaire mais on refusa de me le communiquer sans me donner pour autant d’explication.

Le 20 Août, la météo était bonne, la première dépression inquiétante se trouvait sur la Floride et ne pouvait pas mettre moins de 15 jours pour arriver sur notre zone. Il nous fallait tout au plus 10 jours pour rejoindre l'île Lewis en Ecosse et pouvoir ainsi gagner un abri en cas de dégradation des conditions météorologiques.

L'appréhension commença à grimper, nous achetions un mois de nourriture, remplissions cinq bidons d'eau pour 120 litres au total et faisions une dernière fois l'inventaire de tout notre matériel ainsi que le récapitulatif de la marche à suivre.

Il y avait eu un vent portant durant toute la journée. Tout semblait donc parfait.

A 21 heures, je déposais une lettre dans la boîte aux lettres de l'Ambassade afin d'expliquer les raisons de mon geste et de ne pas mettre le nouvel Ambassadeur de France que j'avais rencontré quelques semaines plus tôt devant un fait accompli.

Mais comble de malchance, lorsque nous revenions au port, le moteur n'était plus sur le bateau et le vent était en train de tomber très rapidement jusqu'à bientôt devenir pétole.

C'était trop tard pour renoncer et il était impossible de récupérer la lettre déposée à l'Ambassade.

Après maintes et maintes hésitations, nous décidâmes d'y aller. Nos cœurs battaient la chamade et troublaient la quiétude de la nuit désormais bien noire. Il était 4 heures du matin. Je garais la petite voiture sur le quai, le port était désert. Sans perdre un instant, nous franchissions la porte grillagée qui barrait l'accès au ponton pour ensuite foncer vers le voilier.

Depuis que je l'avais retrouvé, je n'avais encore jamais pu le toucher. C'était donc là la première fois que je reprenais un contact charnel avec lui. La sensation que je ressentis alors à ce moment-là fut incroyable. Dès lors, je savais que je ne pouvais plus revenir en arrière, je compris mon incapacité viscérale à envisager l'avenir sans le retour de l'"*Ar Melhin 2*".

Les amarres enlevées, nous poussions le navire en arrière pour l'amener le long du quai. Ivan me passait alors tout notre chargement tandis que je m'affairais à ouvrir le roof sans clef. En cinq minutes à peine, nous étions prêts à partir.

Mais, le vent avait faibli jusqu'à devenir complètement nul. Et nous n'avions plus de moteur. Il ne restait plus qu'une solution : la pagaie !

Nous nous mîmes alors à pagayer de toutes nos forces vers la sortie du port quand soudain, le bruit d'une voiture arrivant en trombe perça violemment le silence de la nuit. Je n'osais pas regarder, je continuais comme si tout était normal. Ivan, plus courageux pour ce genre de démarche, jeta un œil ; "*C'est une voiture de flics !* " m'annonça-t-il d'une voix un peu tremblante.

La fin de notre tentative semblait proche. Sans doute avaient-ils été prévenu par une alarme silencieuse sur la porte grillagée. Ivan s'apprêtait à rendre les armes, mais je m'y refusais, je lui demandais de continuer et d'y croire jusqu'au bout. Un voilier allemand sortait du port en même temps que nous, j'espérais pouvoir leur demander un filin de remorque, mais il passèrent trop vite et trop loin devant nous.

Les secondes se succédaient sans que rien ne se passe, et nous approchions de la sortie du port. C'était un moment extrêmement fort, la tension nerveuse atteignait son zénith.

Le mince espace qui séparait les deux digues était maintenant franchi, nous avions quitté le port de Reykjavik et les policiers qui avaient tout vu de notre départ ne nous avaient pas arrêté, c'était à ne rien y comprendre.

La peur nous glaçait le sang, chaque bruit de moteur augmentait cette crainte de manière vertigineuse, je me souviens d'un hélicoptère qui décolla, nous fûmes persuadés qu'il venait pour nous.

Mais il n'en fût rien, un léger souffle porteur se mit à secouer nos cheveux ébouriffés tandis que les premières lueurs du jour apparurent au-delà des montagnes.

De la vitesse de 2 nœuds, nous passions bientôt à 4 nœuds puis à 5 et enfin à 6 nœuds. A cette allure, la silhouette de Reykjavik et son imposant clocher comme repère ne tardaient pas à disparaître de notre sillage. La première difficulté consistait à quitter la baie de Faxafloi et à contourner la péninsule de Reykjanes pour gagner la haute mer.

A chaque vedette ou petit caboteur de pêche qui quittait la côte, je craignais qu'il s'agisse d'un bateau des garde-côtes. Cette peur me tordait les boyaux de si violente manière que j'en fus malade.

A la mi-journée, nous avions atteint l'extrémité de la péninsule de Reykjanes et nous en entamions le tour en prenant le soin de nous en écarter au maximum afin d'être hors de vue depuis les différents points d'observation de la côte.



A bord de l'Ar Melhin 2 dans la baie de Faxafloi en route vers l'Ecosse

Le soir venu, nous laissions au Nord le gros rocher "*Eldey*" qui marque l'extrémité Sud-Ouest de l'Islande. La crainte d'être rattrapé s'amenuisait au fil des milles parcourus.

Et pourtant, vers 20 heures, un gros chalutier qui rentrait vers la terre s'approcha de nous. Il effectua plusieurs fois le tour de notre position. Son attitude était étrange, je saisissais ma radio V.H.F. et j'appelais aussitôt le capitaine pour lui demander des explications. Celui-ci ne répondit pas tout de suite mais quelques minutes seulement après, nous entendîmes une voix grave. Il s'agissait bien du capitaine.

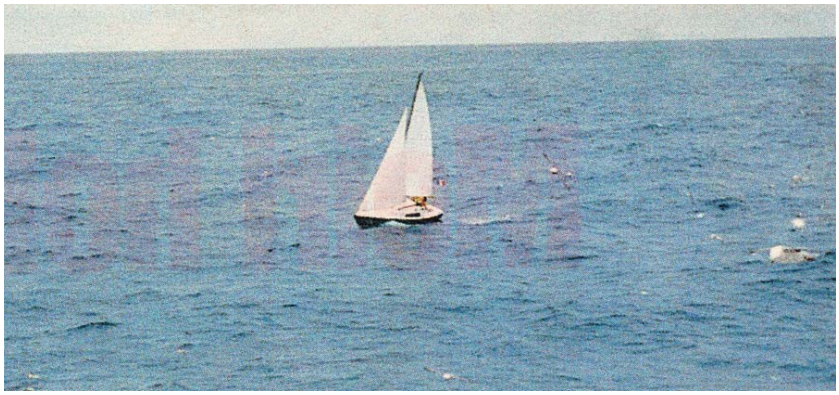
Il nous déclarait alors que tout le monde savait qui nous étions et que les garde-côtes s'apprêtaient à venir nous rechercher. Il me conseillait de rejoindre la côte, c'était ce que nous avions de mieux à faire selon lui.

Avec une assurance que la gravité de sa voix avait décuplé, je lui répondais que ce bateau était le mien et que je le ramenais tout naturellement chez moi en Bretagne. Il ne savait rien de ça, rétorquait-il. Voyant que je n'étais pas disposé à rebrousser chemin malgré ses conseils, il reprit sa route vers le nord en nous souhaitant tout de même bonne chance.

Sans que notre motivation ait été amoindrie d'un seul pouce, nous poursuivions vers le sud-est. Le vent venait de l'ouest, parfaitement porteur, il s'était nettement renforcé et nous filions à présent à vive allure.



Le navire de pêche qui nous dénonça en indiquant notre position aux garde-scôtes



L'Ar Melhin 2 en route vers l'Ecosse pris en photo par le chalutier qui nous repéra

A présent, nous savions que ce chalutier allait non dénoncer et communiquer notre position géographique aux garde-côtes, ce qui allait grandement faciliter notre recherche. Nous étions persuadés que si nous pouvions atteindre la nuit, les gardes côtes ne parviendraient jamais à nous retrouver sans aucun feu. L'"*Ar Melhin 2*" était un navire trop petit pour être repéré en plein océan.

Et au lieu de prendre le cap de l'Ecosse, nous primes même le cap plein sud afin de nous éloigner au maximum des côtes islandaises et de gagner au plus vite la pleine mer.

La pénombre arriva, accompagnée d'une brume bientôt épaisse, ce qui allait parfaitement dans notre sens.

La nuit fut difficile car fraîche et plus longue que prévue. A deux, les quarts de veille sans pilote deviennent très difficiles à assumer et les hallucinations de toute sorte occasionnent un danger permanent. Il fallut résister coûte que coûte et ne surtout pas sombrer sous le poids du sommeil et de la fatigue qui se fit grandement sentir.

Le lever du soleil fut un inoubliable moment de réconfort. Ivan était désormais persuadé que nous étions sortis d'affaire, que les garde-côtes ne viendraient plus nous rechercher aussi loin. D'après le point GPS, nous étions déjà à plus de 60 milles au Sud des côtes islandaises.

La météo était bonne, je retrouvais mes sensations du large ; pas un bateau dans à 360° autour de nous, seulement des puffins qui n'avaient pas changé d'une plume depuis ma traversée en kayak un an plus tôt. La même odeur, le même sentiment. Ivan découvrait cet univers du large et ne s'en déplaisait pas non plus. Notre duo marchait à merveilles.

Et puis, comme à bord du "*Capitaine Cook 2*", mon kayak transocéanique, nous avions un petit récepteur multibandes et nous pouvions capter toutes les ondes courtes parmi lesquelles celles de Radio France Internationale. Les programmes étaient là aussi les mêmes. "*Longue Distance*" de Sylvère Henri-Sissé, "*Les Unes les Autres*" de Vicky Sommet, les infos à chaque heure, et surtout la météo à 11 h 39 en Temps Universel lue par la voix immensément agréable de l'adorable Arielle Cassim, compagne de tous les marins francophones du monde entier.

Comme à la coutume en cette période, je m'attendais à ce qu'elle annonce pour notre zone ; "*Pas d'avis de coup de vent ni en cours ni prévu*". Cela aurait confirmé nos observations de l'avant-veille.

Mais à notre grande surprise, elle annonça au contraire un avis de fort coup de vent, à tempête, avec un noyau dépressionnaire de 970 hpa situé à 400 nautiques environ au sud-ouest de notre position et se décalant à 30-35 nœuds vers le nord-nord/est, autrement dit en plein sur nous.

Cette nouvelle plutôt inquiétante bouleversa un peu la quiétude qui s'était installée à bord. Je n'avais absolument aucune idée de la réaction de notre petit bateau dans un tel coup de vent en haute mer et nous ne possédions pas de radeau de survie en cas de pépin.

Nous nous regardions l'un l'autre, admettant volontiers notre toute petite taille au regard de la force colossale des éléments. S'emparer d'un bateau, même le mieux gardé, n'était rien à côté d'un combat contre les humeurs de la grande Dame.

J'étais hésitant. Je ne savais pas trop quoi faire. Revenir vers la terre et éviter cette tempête signifiait très probablement notre arrestation, mais continuer engendrait par ailleurs une grosse dose d'incertitude.

Nous n'eûmes pas à nous poser la question très longtemps car soudain, sur cette mer encore calme, apparut à quelques milles au Nord la grosse et imposante silhouette d'un navire militaire. Il s'agissait des garde-côtes islandais. Le navire se dirigeait droit vers nous, le doute n'était plus permis, il était bien là pour nous.

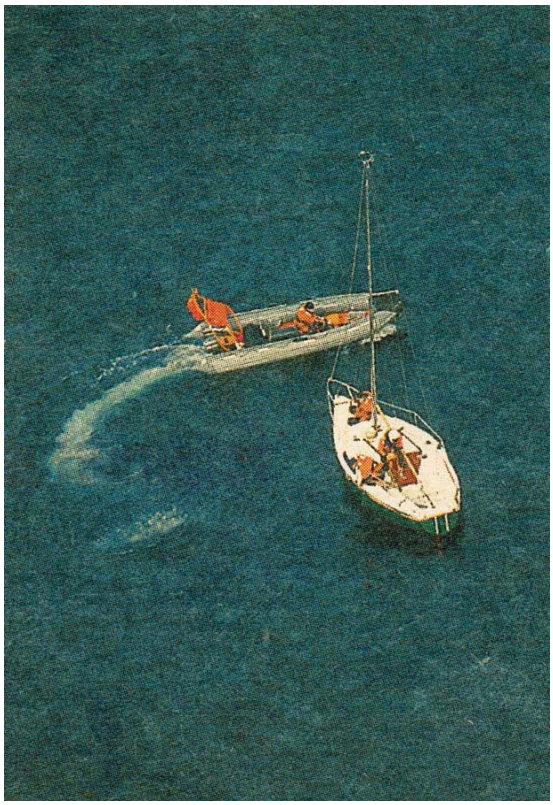
En quelques minutes, le navire était sur nous, au moins 80 mètres d'acier, les autorités islandaises avaient mis les moyens pour nous récupérer. Enfin, je recevais pour la première fois une vraie attention de la part de l'Islande ! Je montrais ma V.H.F au capitaine pour l'inviter à communiquer, et celui-ci, après avoir fait retentir la corne de brume, se mit à nous dire (en anglais) : "*Vous êtes en état d'arrestation*". Avec une telle clarté dans les propos, le doute ne se posait même plus.



L'arraisonnement de notre voilier par les gardes-côtes islandais

Il ne servait à rien de lutter ou même de résister, nous risquions tout au mieux en nous opposant à leur volonté de faire le voyage retour vers Reykjavik à fond de cale. A quoi bon.

Rapidement, un zodiac fut mis à l'eau et vint à notre rencontre. L'un des hommes prit place à bord de notre voilier et nous demanda de monter dans le zodiac pour rejoindre le navire. L'accueil à bord fut bien moins brutal que celui auquel nous nous attendions, nous eûmes même droit au sourire des marins comme si notre histoire s'apparentait à une bonne blague. En quelque sorte, ils nous remerciaient de leur avoir fait vivre une partie de cette aventure, et il nous le rendait par une courtoise sympathie.



L'arraisonnement de notre voilier par les garde-côtes islandais

Lorsque nous arrivâmes dans la cabine du capitaine, l'accueil, bien que plus officiel, fut tout aussi cordial. Le capitaine nous expliqua la situation ; le “nouveau propriétaire” avait porté plainte pour la disparition du voilier et la Police avait donc sollicité les services des garde-côtes pour partir à notre recherche et tenter de ramener le voilier. Le capitaine continua ; Il savait tout sur nous, en particulier que j'étais l'ancien propriétaire du voilier et que j'étais arrivé en Islande en 1990 avec ce navire. Il ajouta également qu'il était parfaitement conscient que notre arrestation s'effectuait au-delà de la limite des eaux territoriales des 12 milles nautiques, mais il avait des ordres, affirma-t-il, et ne pouvait pas y désobéir. Il m’invita à faire valoir tous mes droits pour ma défense dès notre arrivée à Reykjavik. Selon lui, mes arguments étaient fondés.

Dans cette attente, enchaînait-il, nous avions quartier libre à bord, une cabine était mise à notre disposition et nous pouvions nous restaurer à volonté au restaurant du bord, ou bien regarder la télévision dans le carré vaste et confortable.

Notre voilier fut solidement amarré et pris en remorque derrière le navire des garde-côtes tandis qu'un avion de surveillance des eaux nous survolait pour observer la manœuvre.

Lentement, la grosse carcasse du navire repartit vers Reykjavik, nous étions alors à 69 milles au Sud des côtes islandaises, déjà bien loin.

Nous avions passé 36 heures à bord de notre voilier. Quoiqu'il puisse nous arriver, je me réconfortais en pensant que j'avais au moins pu barrer mon bateau pendant tout ce temps.

Mille et une question nous traversaient l'esprit, nous étions littéralement épuisés mais il nous était impossible de fermer l'œil, trop préoccupés par l'avenir, et en particulier par le type de comité d'accueil auquel nous allions avoir droit en arrivant dans le port de Reykjavik.

L'ambiance à bord ne suscitait pourtant pas l'inquiétude, et était même plutôt décontractée.

Après plusieurs heures de réflexion durant lesquelles je rédigeais une lettre au Conseil Général des Hauts-de-Seine pour solliciter son aide, je ne résistais pas à la tentation de me reposer dans une confortable couchette. Ivan en fit de même.

Nous nous réveillâmes que 14 heures plus tard !

Reykjavik était maintenant toute proche, encore à 1 h 30 de navigation environ. Il faisait un grand beau temps, rien pour l'instant de ce qu'avait annoncé la météo. Il ne devait certainement pas en être de même sur notre position de la veille.

A 9 h 30, le navire des gardes côtes était immobilisé à quai et l'"*Ar Melhin 2*" avait été replacé là où nous l'avions pris deux jours plus tôt.

Une nouvelle forme d'appréhension nous gagnait, celle d'affronter la loi, ou tout au moins l'interrogatoire.

Avant de quitter le navire, un officier nous demanda de rejoindre la cabine du capitaine. Là, le commissaire de Reykjavik nous attendait accompagné d'un inspecteur. Il nous serra la main et fut tout aussi sympathique que le capitaine du navire. Toutefois, il prit le soin de nous dire qu'il avait évidemment un certain nombre de questions à nous poser, et que pour cela, nous allions devoir le suivre jusqu'au commissariat.

Il ne fut pas question de menottes, mais nous fûmes malgré tout bien entourés. Je pris ça avec une certaine philosophie, et même avec une certaine fierté.

Sur le quai, pas mal de monde nous attendait, des badauds mais aussi la presse, toute la presse, y compris celle à scandales. Nous étions étonnés de voir par cette présence combien notre histoire avait pris de l'importance en Islande en un si court laps de temps. Au passage, avant de monter dans la voiture des policiers, je m'adressais à toute cette assemblée pour leur dire que ce voilier était bien le mien et que j'irai jusqu'au bout pour le récupérer.

Sur le chemin du commissariat, l'un des policiers nous montrait le journal "*Morgunbladid*" du jour qui faisait justement sa une de notre histoire. Ainsi, à présente, les autorités islandaises n'allaient plus pouvoir nous rester indifférentes.

DV
Frjálst, óháð dagblað

MIÐVIKUDAGUR 23. ÁGÚST 1995



Stolna skútan dregin til Reykjavíkur:

Frakkarnir færðir í land

– sjá baksíðu

Skiptökumálið:

Yfirheyrsl-ur í dag

Varðskipið Ægir kom með seglskútuna Söru í togi til hafnar í Reykjavík í morgun. Ægir sigldi á eftir skútunni að beiðni RLR í fyrra dag eftir að upp komst að Frökkum sjómönnum hennar hafði við annan mann tekið hana ófrjálsri hendi þar sem hún lá við bryggju í Reykjavík. Stöðvaði varðskipið för skútunnar í hádeginu í gær þar sem hún var staðsett tæplega 70 mílur suður af Selvogi. Voru skipverjar fluttir um borð í varðskipið með léttbát og verða þeir yfirheyrðir hjá RLR í dag.

Hörður Jóhannesson, yfirlögregluþjónn hjá RLR, lýsti ekki við að málið yrði flókið viðfangs. Færð yrði með það sem hverri annarri hjálparbeiðni.

Skútuna missti annar skiptökumaðurinn á upphafi leið á land fyrir brennur árum vegna vanskila. Hefur hann alls þar til hann lók skútuna í fyrradag reynt að fá skútuna aftur eftir löglegum leiðum en án árangurs. -pp

Varðskipið Ægir kom til hafnar í morgun með tvo franska menn sem tóku skútuna Söru ófrjálsri hendi í Reykjavíkurhöfn aðfaranótt mánudags. Varðskipsmenn fóru um borð í skútuna í gærdag, fluttu mennina um borð í varðskip og drógu skútuna síðan til hafnar. Samkvæmt upplýsingum frá Landhelgisgæslu gekk ferðin vel en yfirheyrslur yfir mönnunum fara fram í dag. DV-mynd Brynjar Gauti

Notre affaire à la une des journaux islandais

Dans la voiture de la police, Ivan me fit vite remarquer que nous ne prenions pas le chemin du commissariat central de Reykjavik. L'étonnement ne tardait pas à nous gagner. Je questionnais alors à ce sujet l'un des policiers qui me répondait que le commissariat dans lequel nous nous rendions n'était pas le commissariat central mais celui de la brigade criminelle.

Voilà donc que nous étions considérés à l'identique de simples criminels ! Et cela pour le vol de mon propre bateau ! Cela devenait risible mais quelque peu préoccupant malgré tout.

Cette crainte fut renchérie à notre arrivée dans ce commissariat. Nous fûmes chacun placés dans une cellule sans pouvoir nous parler et avec pour seule information que quelqu'un viendrait nous appeler pour procéder à l'interrogatoire.

A vrai dire, l'expérience de la cellule ne fut pas vraiment la plus agréable de toute cette histoire. Après cinq minutes à peine, j'étouffais déjà dans cette atmosphère glauque et insupportable, éclairé par une lumière opaque et pourtant éblouissante.

Après une demi-heure d'attente, la porte s'ouvrit à nouveau et un officier me guida vers le bureau du commissaire où devait avoir lieu un interrogatoire. Il y avait là bien sûr le commissaire, mais aussi le même inspecteur ainsi qu'un avocat et une interprète ; Regina, qui devait nous aider pour que le rapport reflète bien ce que j'avais à dire.

Première chose, le commissaire me demanda d'être bref et concis. Mais au terme de quelques minutes de récit, c'est lui-même qui se mit à me poser des questions pour obtenir davantage de détails. Autrement dit, ce qui ne devait durer qu'une demi-heure tout au plus dura en fait trois heures et même les rires et la bonne humeur parvinrent à faire leur chemin dans cet entretien à la coutume très formel.

Ce qui ressortit de cet interrogatoire fut inévitablement les vices de procédure de cette affaire. Le commissaire et son inspecteur furent bien obligés d'admettre en voyant l'acte de francisation et le titre de propriété de l'Ar Melhin 2 que j'étais de bonne foi et que la faute dans cette affaire incombait

exclusivement à une erreur de l'administration islandaise, très certainement par négligence soit des Douanes, soit d'un autre service, qui n'avait même pas pris la peine de nous contacter soit directement soit par l'intermédiaire de l'Ambassade de France. Cette démarche nous aurait en effet permis de nous acquitter des frais de stationnement de notre voilier et d'éviter toute cette histoire.

La seule chose que la loi islandaise pouvait selon lui me reprocher, c'était d'avoir fait un excès de zèle en faisant valoir mes droits de cette façon et en me faisant justice moi-même. Je rétorquais alors en affirmant que la large couverture médiatique dont l'affaire bénéficiait à présent n'aurait jamais vu le jour si nous n'avions pas agi de la sorte. Dorénavant, l'affaire était révélée au grand jour e l'administration ne pouvait plus feindre de m'ignorer comme elle l'avait fait jusqu'à présent. Il allait maintenant falloir qu'elle réponde à un certain nombre de questions précises, en expliquant notamment les raisons pour lesquelles elle avait procédé de la sorte, au mépris de tous les règlements internationaux sur les biens des personnes. Pour moi, c'était déjà là une grande victoire.

Entre temps, le "nouveau propriétaire" téléphona au commissariat pour déclarer qu'il n'avait jamais eu connaissance de l'histoire de ce voilier avant de l'acheter. Non seulement il retirait sa plainte contre nous mais en plus, il était prêt à me restituer le voilier sous réserve qu'un accord financier soit trouvé pour le dédommager de tous les travaux qu'il avait réalisé pour le remettre en état de navigation. Ce fut une excellente nouvelle pour moi et cela arrangea grandement le commissaire.

Celui-ci nous remit alors en liberté mais prit malgré tout nos passeports et nos billets d'avion afin que nous ne puissions pas sortir du territoire jusqu'à ce qu'un jugement définitif soit rendu. Ceci sans préciser de date fixe pour autant.

Nous étions condamnés à séjourner quelques jours de plus en Islande ; Une bien agréable condamnation à nos yeux. Cinq ans plus tôt, on m'interdisait de poser le pieds en Islande, à présent, on m'interdisait de le retirer de ce même sol.

Dès lors, nous nous empressions de téléphoner à Guðmundur et le soir même, nous fêtions ce “demi-échec / demi-victoire” dans sa piscine d'eau chaude, une bouteille de whisky, écossais, pour nous trois. Sous un ciel étoilé et quelques aurores boréales, j'y restais presque toute la nuit.



un bain d’eaux chaudes chez Guðmundur pour nous remettre de nos émotions

Le lendemain, notre tâche fut de récupérer la presse. Toutes les unes parlaient de nous, et plutôt de belle manière. L'opinion, qui semblait exprimer un puissant ras le bol des douanes et de la lourdeur du carcan administratif islandais, nous était toute acquise. Nous avions en plus la légitimité de notre jeune âge et le fait que notre histoire était plutôt sympathique.

L’ampleur de cette couverture médiatique fut étonnante, nous ne pouvions plus visiter un magasin sans que l’on vienne à notre rencontre : “*You have to win* ! ” : vous devez gagner !

Les interviews télévisées et radiophoniques se succédèrent et comme nous n'avions qu'à attendre, notre temps était tout entier voué à la relation presse. Le peu de temps qu'il nous restait, nous le consacrions à la découverte de la ville et des

alentours, nous prîmes même l'initiative d'aller à la rencontre du “nouveau propriétaire” qui répéta une nouvelle fois ce qu'il avait dit au commissariat.

De toute façon, il n'avait selon lui plus le choix. Ce petit voilier, il l'aimait bien lui aussi, mais maintenant que cette affaire avait pris une telle ampleur, les gens venaient sur le port juste pour voir le voilier et il lui devenait impossible de s'en servir au risque que des regards médisants se portent sur lui.

. . .

L’aventure prenait à présent un nouveau virage, il était clair à présent que nous ne pourrions plus quoiqu’il arrive repartir par la mer, la saison était désormais trop avancée. Ivan n’avait donc plus vraiment de raison de rester confiné en Islande. Ayant pris soin auprès des autorités de le dégager de toute responsabilité dans notre action, Ivan récupéra rapidement son passeport et son billet d'avion, et rejoignit la France sans tarder où son employeur l'attendait avec une certaine impatience. Pour ma part, une date de procès fut fixée au 1er Septembre.

Jusque-là, je n'eus qu'à attendre et plutôt que de rester à Reykjavik, je préférais accompagner Guðmundur, qui avait repris le volant d'un gros camion pour faire la tournée des pêcheries. Il accepta volontiers que je l’accompagne sur les routes de l'Islande et en particulier celles du nord-ouest dont le fameux volcan “Snæfellsnes” d'où Jules Verne s'enfonça dans les entrailles de la planète pour son “*Voyage au Centre de la Terre*”. Pendant une bonne semaine, je parcourais ainsi l'Islande de port en port, me remplissant les yeux et l'esprit de ces paysages fantastiques sans jamais me lasser.

. . .



Tournée des pêcheries du Snæfellsnes avec Guðmundur

Afin de dissiper tout malentendu dans l'interprétation des faits qu'auraient pu faire les médias, surtout en consultant les agents des douanes, je pris le temps de rédiger une lettre ouverte que je fis parvenir au quotidien Morgunblaðið, le principal titre du pays. Celle-ci fut traduite et publiée le 31 Août 1995 dans les colonnes du quotidien :

Déclaration de Mathieu Morverand

Au terme de plusieurs rencontres avec les autorités judiciaires islandaises ainsi qu'avec la société Samskip et les douanes, je suis en mesure de clarifier quelque peu la situation.
Tout d'abord, il est important de rappeler qu'en dépit des plaintes que je peux formuler à l'égard de Samskip, je tiens néanmoins à préciser que si je suis arrivé en Islande pour la première fois en Novembre 1990, c'est tout de même grâce à l'aide de cette société maritime qui a accepté de transporter mon bateau gratuitement alors que je trouvais en difficulté matérielle.
Mes intentions de l'époque étaient alors de trouver un emploi en

Islande et construire sous la bannière franco-islandaise le projet de la Traversée de l'Atlantique Nord en kayak monoplace. Finalement, à cause d'un protectionnisme islandais important, je n'y suis pas parvenu et j'ai réalisé mon projet l'année dernière, en 1994, sous les couleurs d'un sponsor français.

Par conséquent, il est hors de question pour moi d'essayer volontairement de discréditer Samskip. Je cherche simplement à comprendre pourquoi mon voilier a été saisi et vendu sans que je ne sois jamais informé au préalable.

Du côté des Douanes, j 'ai souhaité rencontrer ce matin Mr. Hermasson, directeur des Douanes, mais sa secrétaire m'a répondu qu'il était trop occupé. Je me suis donc reporté sur l'un de ses assistants qui n'a cessé de me répéter que les Douanes étaient selon lui dans leur plein droit dans cette affaire : "C'était à Samskip de m'informer et non aux Douanes" m'a-t-il répondu en ajoutant" (selon ses propres termes) : "que mon bateau avait été traité comme une simple marchandise telle que du papier toilette ". Je rétorquais alors que les propriétaires de papier toilette, en général, ne voyagent pas avec leur marchandise.

Car en effet, et c'est là à mon sens l'un des principaux problèmes de cette affaire ; j'ai voyagé pour ma part en même temps que mon bateau à bord de l 'Helgafell en Novembre 1990, et l'officier des Douanes qui m'a reçu à Reykjavik à Holtabakki connaissait bien ma situation pour me l'avoir demandé de manière explicite. Il aurait donc pu faire l 'effort de m'informer de mes devoirs à l'égard de la Douane islandaise, ce qui aurait permis d'éviter toute cette affaire

Et puis, si je n'avais pas beaucoup d'argent en Novembre 1990, j'en possédais en revanche beaucoup plus un an plus tard et j'aurai donc pu, en connaissance, faire rapatrier mon bateau avant que les Douanes n'aient l'intention de le saisir. Il y a donc eu là un évident problème d'information.

Si demain, un jeune islandais arrive en France avec un petit bateau, la Douane française s'empressera de l'informer de ses devoirs, justement pour éviter plus tard ce genre de problème.

Je reproche donc à la Douane de n'avoir pas pris la peine de m'informer un minimum lorsque je suis arrivé en Islande en 1990 avec mon bateau.

Il est par ailleurs étonnant de noter que les Douanes m'aient fourni un autocollant à poser sur le hublot droit du voilier sans aucun document

d'accompagnement. A l'époque, ce simple sticker m'avait laissé penser que j 'étais en règle avec la législation douanière islandaise.
Quant aux deux kayaks qui faisaient partie du même container, je me suis interrogé de la raison pour laquelle ils n'avaient pas été saisis et vendus en même temps que le voilier.
Je n'ai pas eu de réponse claire à ce sujet, ni de la part des Douanes, ni de la part de Samskip qui m'a simplement répondu que les Douanes ne les avaient pas réclamés.
Du côté de Samskip, nous avons eu un entretien hier à 16 h. dans les bureaux de la société à Holtabakki. L'entretien a été très courtois mais de nombreuses zones d'ombre demeurent malgré tout. En effet, la société Samskip prétend qu'elle a coutume de prévenir les propriétaires des marchandises qu'elles transportent
Lorsqu'une telle situation se présente.
Pourtant, elle ne l'a jamais fait dans ce cas alors qu'elle possédait mes coordonnées. Je les lui avais fournies une première fois lors du voyage à bord de l'Helgafell, puis ensuite au travers d'un courrier envoyé le 24 Septembre 1991 à Mr. Pétursson, de la société Samskip et expliquant ma situation (plusieurs mois avant la saisie et la vente du voilier).
L'ordinateur des Douanes (Référence du transport : S.HEG 21 11 0 050) indique par ailleurs que le 15 Juillet 1991, la société Samskip a cessé de se présenter comme l'importateur de mon bateau et a fourni mon nom pour la remplacer dans ce statut. Cette société comme les douanes possédaient donc mon nom et mes coordonnées.
Mais au cas exceptionnel et peu probable où elles les auraient perdues, elles pouvaient aussi en dernier recours contacter l'Ambassade de France qui lui aurait aussitôt procuré mes coordonnées.
Ainsi, comme l'écrivait le 2Octobre 1992 Mr. Bjorn Bjarnasson, alors député européen et maintenant Ministre de !'Education, on peut donc penser qu'il y a eu là une négligence de la part tant de la société Samskip que des Douanes qui ont manifestement omit de me prévenir.
Bien que certainement involontaires, ces négligences n'en restent pas moins la cause de toute cette affaire.
A présent, compte tenu des sentiments que je porte pour ce voilier après tant d'aventures vécues à son bord, mais aussi compte tenu de l'importante couverture médiatique de cette affaire, nous devons impérativement, la Douane, la société Samskip et moi-même, trouver

un protocole d'accord pour régulariser la situation.
Le contraire serait extrêmement idiot puisque l'actuel propriétaire du voilier a parfaitement compris ma position et il est tout à fait disposer à me restituer le voilier. Il a par ailleurs retiré la plainte pour vol qu'il avait déposé à la Police.
Pour ma part, j 'accepte le principe d'un dédommagement, mais je considérerais normal que les Douanes ou la société Samskip remboursent pour leur négligence l'actuel propriétaire du prix auquel celui-ci a acheté le voilier en 1992. Ceci afin qu'il ne me fasse payer que le prix des réparations qu'il a effectué sur le voilier.
Mon projet est ensuite de faire rapatrier le bateau par cargo, et si possible à bord de l'Helgafell de la société Samskip jusqu'à Hull en Grande Bretagne, précisément là où il avait été embarqué en Novembre 1990. Et cela dans les toutes prochaines semaines.
Enfin, pour conclure, il est important que chacun sache combien j 'aime ce pays et combien je respecte ses habitants.
Il y a un an, on m'a demandé de faire vivre des sensations fortes à des jeunes en difficulté sociale. J 'ai donc choisi l'Islande et 15 jeunes des banlieues parisiennes ont donc traversé l'Islande en vélo au cours du mois dernier. Si on me demande à nouveau d'organiser ce genre de projet, je choisirais à nouveau l'Islande mais je ne peux néanmoins cacher ma tristesse en pensant que
Dorénavant, cette triste affaire ne cessera d'entacher mon rapport à ce merveilleux pays.

Mathieu Morverand

Le 1er Septembre, le procès eut lieu. La salle d'audience était comble. Les journalistes occupaient une bonne place, mais il y avait aussi une représentation de l'Ambassade de France qui depuis le début avait pris ma défense. La première journée fut riche en échanges, la douane annonçait de manière particulièrement maladroite pour sa défense qu'elle n'avait pas accordé plus d'égard pour mon bateau qu'elle n'en aurait accordé si le contenu du container avait été du papier toilette.

Avec humour, le juge fit alors remarquer qu'en général, les propriétaires de papier toilette ne voyagent pas avec leur marchandise, ce qui fut au contraire notre cas en 1990 puisque nous avions pris le même cargo que notre voilier.

Les douanes tentèrent alors se rattraper en expliquant que la "*Samband Line*" avait évolué vers une autre entité sociale entre notre jour d'arrivée en Islande et la saisie du bateau, et que tous les documents nécessaires ne leur avaient pas été transmis, notamment ceux où figuraient nos adresses.

« Soit », leur rappela le juge mais pourquoi alors, reprenait-il aussitôt, ne pas avoir contacté l'ambassade du pays d'où le voilier était originaire. Ce simple contact aurait en effet permis que nous soyons informés et que le règlement des frais et taxes puisse être honoré normalement.

Les réponses des représentants de la douane étaient maladroites et confuses comme s'ils voulaient cacher une raison moins avouable.

Quant à la société "*Samskip*", qui avait donc repris les activités de la "*Samband Line*", la première attitude de ses représentants, également présents à ce procès, fut de se placer en victimes bien malgré eux de cette affaire et de ce vaste tapage médiatique qu'ils considéraient défavorables à leur égard. Mais le juge eut tôt fait de replacer les représentants de cette dernière dans le droit chemin en leur demandant pourquoi ils n'avaient pas procuré mes coordonnées à la douane comme cette dernière l'affirmait. Il n'y eut là aucune réponse, seulement des excuses dont celle du changement de statut de la "*Samband Line*" en 1991 au cours duquel les documents nous concernant avaient probablement dû se perdre.

Le suspens demeura entier et l'opinion fut priée de rester en haleine au moins jusqu'au lendemain, car le juge annonça qu'il ne donnerait son verdict que 24 heures plus tard.

La nuit fut pour moi bien claire, et ma solitude étonnamment grandiose. Aucun coup de fil de journaliste, aucune sollicitation, le calme le plus total !

Le lendemain, vers 13 h., j'avais déjà arrangé au cours de la matinée les quelques détails à régler avec le “nouveau propriétaire” et au moment où le verdict allait être prononcé, j'étais redevenu le propriétaire de l'“*Ar Melhin 2*”.

Par défaut d'interprète présent lors de l'audience, je ne compris pas tout et le juge, pourtant francophone, mais un peu coincé, ne prit pas la peine de m'expliquer le sens de ses décisions. Je compris simplement que les douanes durent s'acquitter de certains frais, que la société Samskip devrait ramener mon bateau à Hull.

Pour ma part, j'étais prié d'une part de ne pas recommencer et d'autre part, je devais m'arranger avec Gunnar Borg, qui avait racheté le bateau, pour le dédommager de certains de ses frais.

Le juge me remit mon passeport et mon billet d'avion et exigea de moi sur un ton maladroitement paternaliste que je ne recommence plus à faire ainsi usage de la force médiatique pour faire valoir mes droits.

Je quittais donc le tribunal acclamé par des dizaines d'islandais venus me soutenir. Le jugement fut relayé dès le lendemain matin par de vastes colonnes dans la presse.

La société “*Samskip*”, qui voulut se racheter une image après tant de mauvaise presse fit savoir à grands renforts de publicité qu'elle m'offrait gratuitement le transport de mon bateau jusqu'en Grande-Bretagne, ce qui me dispensait d'un retour périlleux à la voile.

Mais avant cela, il fallut négocier avec Gunnar le montant de ces « dédommagements ». Celui-ci fut particulièrement gourmand puisqu'il ne me demandait pas moins que la valeur vénale du Bateau soit environ 240000 couronnes islandaises, l'équivalent à l'époque d'une peu moins de 10000 francs (1500 €). C'était une grosse somme dont je ne disposais pas et il fallut demander de l'aide à Ivan en France pour qu'il puisse aller négocier un prêt au Conseil Général des Hauts-de-Seine, une démarche qu'il réussissait avec brio.

Une fois réglé le problème des dédommagements des frais avec Gunnar qui me demanda en plus si je pouvais lui donner ma belle radio VHF qu'il avait repéré dans mes affaires, non sans un certain aplomb, il fallut ensuite récupérer les kayaks qui avaient mystérieusement disparu et qui firent subitement leur retour près du voilier comme si on venait de les sortir discrètement d'un grenier anonyme …

Quant au moteur, Gunnar me révélait un peu penau que celui-ci ne fonctionnait plus et qu'il l'avait jeté directement dans les eaux du port. Une bien curieuse pratique selon moi, assez peu respectueuse de l'environnement. Ce moteur m'importait et je tenais à le récupérer au grand étonnement de Gunnar. Avec un ami plongeur de Guðmundur, nous lancions alors une petite opération de sauvetage pour aller le récupérer dans le port à environ 10 mètres de profondeur.

. . .

Quelques jours plus tard, nous effectuâmes le transfert du bateau depuis le vieux port jusqu'au port commercial d'Holtabakki à l'aide d'un remorqueur.



Transfert vers le port d'Holtabakki

Nous procédions alors au démâtage puis au chargement du bateau sur un container ouvert place dans une zone d'attente près du … cargo Helgafell repeint en bleu marine. Je pensais que mon bateau serait transporté dans ses cales, mais pour une raison que j'ignore encore à ce jour, ce ne fut pas possible.



L'Ar Melin en attente de Chargement près du cargo Helgafell

Il fallut attendre un autre cargo, l'Uranus, de nationalité allemande, m'indiquait-on, pour que le bateau soit chargé. J'aurais voulu prendre place à bord mais ce ne fut pas possible, je dus me résigner à quitter l'Islande par les airs alors que j'aurais tant aimé la saluer une dernière fois par la mer.

Le 7 Septembre, l'"*Ar Melhin 2*" quittait donc l'Islande à bord de l'"*Uranus*", un cargo battant donc pavillon allemand, en direction de "*Kingston upon Hull*". Le 8, jour de mon anniversaire, je m'envolais pour Glasgow d'où je regagnais en voiture Hull en traversant l'Ecosse et le Yorkshire.



De Glasgow à Hull par la route pour retrouver l'Ar Melhin 2

Le 11, je récupérais mon bateau et avec l'aide de manutentionnaires très sympas, je redressais le mât afin d'être prêt à remettre les voiles et prendre ainsi le chemin de la Bretagne le plus tôt possible. Je ne pris même pas la peine de retourner voir mes amis de la marina de Hull. Cinq ans avaient passé, et je craignais qu'ils ne se souviennent plus de moi. Et puis, je n'avais pas vraiment envie de leur révéler que mon rêve de vivre en Islande ne s'était pas réalisé en raison d'un farouche protectionnisme islandais.

Je restais donc là une journée dans ce grand dock à préparer le bateau au mieux et à méditer sur mon voyage.

Une bonne partie de la mission était effectuée, mais la victoire n'était pas pour autant acquise, en tout cas pas avant que l'"*Ar Melhin 2*" ne franchisse l'entrée du port du Belon. La route était encore longue : Il fallait d'abord rejoindre la France, ensuite parcourir toute la Manche d'Est en Ouest et enfin faire le tour de la pointe de Bretagne avant d'atteindre le Belon.




remise à l'eau et préparation de l'Ar Melhin 2 dans le dock de Hull

A la faveur de la marée descendante, je repartais donc le 13 au matin, à la voile, descendant d'abord la rivière "*Humber*" qui m'avait valu bien des déboires cinq ans auparavant puis je traversais la baie des "*Wash*" avant de contourner tout le nez de Norfolk. La fatigue physique et nerveuse des semaines qui venaient de passer, cumulée à ces longues navigations de plus de 30 h d'affilée à la barre sans pilote et sans le moindre sommeil, eut raison de ma vigilance. Alors que je suivais la côte au matin du 15 septembre, je m'endormis à la barre et le bateau livré à lui-même s'en alla à la côte heureusement sur une plage de sable. Je fus réveillé en sursaut lorsque la quille heurta le fond. Malgré ma réactivité, je ne parvins pas à le remettre à flot. C'est un pêcheur qui passait par là qui vint spontanément à mon secours, souriant malgré tout à la vue de mon pavillon français.

Compte tenu de mon état de fatigue avancé, il me proposa de faire escale au port voisin de Great Yarmouth et il me remorqua même jusque-là.

Sur le chemin vers le port, il contactait par radio une association locale d'aide aux marins « The Seamens Mission » qui me prit sous son aile protectrice dés le jour même en m'offrant dans son petit local sur les rives de la rivière Yare un copieux repas de haricots rouges, histoire de me refaire une santé avant de pouvoir reprendre la mer. Cette solidarité des gens de mer était une spécificité anglaise bien appréciable.



De Glasgow à Hull par la route pour retrouver l'Ar Melhin 2

Le lendemain, requinqué par la patronne dynamique de cette sympathique mission de marins, je reprenais le large en quittant à la voile non sans manœuvres délicates l'entrée étroite du port de Great Yarmouth en direction cette fois de Ramsgate où je souhaitais faire escale avant d'entreprendre la traversée de la Manche jusqu'à Calais. Mais en m'approchant du port, le soir venu, un imposant ferry-boat me fit savoir par ses puissantes cornes de brumes que je n'étais pas vraiment bienvenu.

Je n'insistais donc pas et je repris ma route directement vers Calais, traversant non sans frayeur le fameux "*Rail*" du détroit de Calais, véritable bateau-route emprunté chaque jour par des centaines de cargos.



En route vers la France

Au petit matin, pour confirmer ma malchance, le vent tomba complètement alors que je n'étais plus qu'à quelques milles seulement de Calais. Immobile et devenu ainsi le jouet des courants, je ne tardais pas à attirer l'attention. Un navire s'approcha alors de moi. J'eus un certain mal à l'identifier mais lorsqu'il fut plus près, je n'en crus pas mes yeux, c'était un navire des douanes françaises ! Décidément, cette administration ne me lâchait plus.

Ils me posèrent un certain nombre de questions par radio mais lorsque je commençais à leur expliquer l'histoire, ils durent certainement juger mes explications bien curieuses et décidèrent en conséquence de faire une visite à bord.

Bien entendu, je n'étais pas en règle, pas dans la bonne catégorie de navigation, pas suffisamment de matériel à bord pour envisager de tels voyages et enfin pas tous les documents administratifs. Pour premier contact avec la France, j'étais bon pour recevoir une contravention.

Mais la bonne étoile était encore avec moi, l'un des douaniers connaissait l'école Navale de Lanvéoc-Poulmic comme moi et apaisa donc l'envie de ses collègues de me verbaliser.

M'ayant immobilisé un bon moment, l'espérais bien qu'ils allaient ensuite me remorquer jusqu'à Calais mais si la capitaine accepta, il précisa également que cela me coûterait la bagatelle de 2 500 frs, tarif indiqué sur le mémo officiel qu'il avait à bord et qu'il dut consulter pour me répondre. Vive la France ! Pas mieux lotie que l'Islande en matière de règles administratives incapables de comprendre l'imprévu et encore moins l'irrationnel.

Ils m'abandonnèrent donc à ma pétole devant Calais. Rapidement agacé par cette attente, je pris ma pagaie et le soir venu, je touchais enfin Calais et son port à flot au confort oublié.

Je restais là trois jours, le temps qu'Ivan et son frère Pierre me rejoignent, le temps de dormir pas moins de 10 heures d'affilée. Ce séjour à Calais fut même agrémenté par le spectacle surprenant d'un ferryboat géant venu s'échouer sur la plage de Sangatte avec plus de 200 passages à bord. Il fallut l'aide de nombreux remorqueurs dont une des fameuses Abeille pour extirper ce mastodonte de sa fâcheuse posture devant des milliers de badauds venus observer ce spectacle inhabituel.

J'en profitais aussi pour essayer de faire démarrer le moteur. Après son séjour dans les eaux du port de Reykjavik, je n'avais pas beaucoup d'espoir, mais par miracle, après un bon séchage, celui-ci finissait par redémarrer me démontrant une fois encore sa robustesse malgré son très mauvais caractère.

Le 20 septembre, Ivan et Pierre m'avaient rejoint, ce qui rassurait grandement pour la suite. Je n'avais plus l'énergie ni la foi pour poursuivre seul la navigation jusqu'en Bretagne.

Le soir, autour d'un bon repas à bord, je pus relater à Ivan la suite de mes aventures en Islandaise après son départ, et de son côté, il m'expliquait ses négociations auprès du Conseil Général des Hauts-de-Seine.



un ferryboat échoué pendant notre escale à Calais

Au petit matin, nous quittions Calais, cap plein ouest. Pour franchir rapidement de cap Gris Nez et nous enfoncer dans la Manche que nous allions parcourir complètement d'un bout à l'autre. L'ambiance à bord fut excellente, un rythme parfait s'installait entre nous pour gérer les quarts. Ivan et son frère Pierre faisaient tous les deux de parfaits équipiers

Nous filions vite et le GPS nous aider à tenir une route rectiligne sans trop d'écart, le bateau marchait bien. Son nouveau jeu de voile, dont Gunnar l'avait équipé, le rendait bien plus performant.



Route vers le sud ouest au large des côtes picardes

Deux jours plus tard, au petit matin du 23, nous atteignions le port du Havre avec le projet d'y passer une journée pour nous reposer. Mais une congrégation de médecins en goguette y faisait un vacarme infernal nous empêchant de dormir. Nous en repartions alors dès la fin de matinée.

La traversée de la baie de Seine au large de la Normandie fut d'abord tranquille mais la météo ne tardait pas à se dégrader avec un régime de grains violents, en particulier ç l'approche de la presqu'île du Contentin et de la pointe de Barfeur.

En fin de journée, après avoir essuyé un coup de vent de force 8 avec des rafales de vent à 40 nœuds, nous touchions enfin le port de Cherbourg. Là, trois jours d'escale, le temps de recharger les batteries et de laisser passer ce coup de vent. J'entretenais avec cet endroit une relation toute particulière en raison de la traversée de la Manche en kayak[6] que j'avais réalisé en 1989 avec deux amis entre Poole et précisément Cherbourg.

[6] Trans-Manche 89 : http://ilua.free.fr/sdn/kmer/expe/tm89/index.htm

Le 28 au matin, avec la bonne marée, nous reprîmes le large avec pour objectif le passage du célèbre Raz Blanchard, avec ses courants, les plus forts de France. Les instructions nautiques disaient : "*Passage impossible au-delà de force 4*", il y avait ce jour-là force 6 et le vent faisait face au courant. Mais nous n'avions pas le choix, il fallait y aller. Nous fûmes sacrément secoués, mais nous passions, l'"*Ar Melhin 2*" était vraiment un bon bateau.



Le passage du Raz Blanchard par mer forte

Le bateau se mit plusieurs fois à la verticale, les rouleaux étaient impressionnants et l'écume bouillante s'invita à plusieurs reprises dans le cockpit

Au cours de la nuit suivante, nous passions à travers les îles anglo-normandes, à l'est de Guernesey puis à l'ouest de Jersey, pressés de rejoindre la Bretagne. Déjà, en milieu de nuit, le halo du phare des Roches Douvres se profilait au-dessus de l'horizon dans le Sud lointain.

Mais la côte bretonne ne fut visible qu'après l'aurore. Quant à Eole, il n'avait pas fini de se jouer de nous. Après ses colères du Nord-Contentin, il nous planta dans une véritable pétole qui nous obligea à attendre le soir pour regagner l'anse de Port-Blanc, un abri naturel.

24 heures plus tard ; Roscoff, le lendemain, l'île de Batz où nous fîmes un jour d'escale, piégés par une marée haute de fort coefficient qui faillit bien nous retenir tout en haut du quai pendant une longue période.



Escale sur l'île de Batz

Le 2 Octobre, nous atteignions l'Aber Ildut en catastrophe après qu'un avis de tempête ait été abondamment diffusé sur toutes les ondes écoutées par les marins. Nous patientâmes là jusqu'au 7, juste le temps d'apprendre que je venais d'être nommé Lauréat des "*Bornes de l'Aventure*" de l'Institut Géographique National.

Le 7, nous repartions donc avec la ferme idée cette fois d'en finir. Mon frère nous avait rejoint pour cette tâche. Le vent continua d'être défavorable mais il en fallait plus dorénavant pour nous décourager.

Il nous fallut un jour et une nuit pour passer la pointe "*St Mathieu*" et la tristement célèbre Pointe du Raz, le même délai pour Penmarch, escortés toute une nuit par une véritable armada de dauphins, réputés en cette baie d'Audierne. Nous n'atteignions finalement l'entrée de la rivière du Belon que le mardi 10 Octobre, en fin de journée.



Le retour de l'Ar Melhin devant l'entrée du Belon, 5 ans après son départ

Personne, absolument personne, même pas un chat, pour nous accueillir. En France, très peu de gens étaient au courant de notre épopée. Mais peu m'importait, l'étrave de l'"*Ar Melhin 2*" avait franchi l'entrée du Belon, cinq années après que celle-ci ait disparu de son sillage, mettant ainsi un terme franc et réel à toute cette aventure, à ce *Trip to Iceland*.

. . .

Déjà, j'espérais reprendre la mer le plus tôt possible à bord de l'"*Ar Melhin 2*", flirter avec Eole, jouer toute la nuit avec les dauphins ou encore ressentir les senteurs exquises du large. Je voulais encore comme avant percevoir la musique envoûtante du vent et savourer avec nostalgie ces sensations du passé, partager le souvenir de toutes ces expériences et de ces moments forts, de cette tranche de vie unique.

Mais plus que tout, le retour de l'"*Ar Melhin 2*", avec ces images qu'il avait remis dans ma tête, venait de faire resurgir en moi ce rêve de vie sociale en Islande que j'avais eu un jour en décidant de quitter le Belon un soir, 5 ans plus tôt. Ce pays n'avait cessé de m'émerveiller et il continuait de le faire. Pourtant, tout n'était plus comme avant, la destination m'attirait toujours autant mais le rêve social lui avait fini par s'estomper, lassé par un protectionnisme froid et rationnel, ne laissant aucune chance aux songes et à la folie qui ont pourtant fondé son mythe.

Sans tarder, comme je m'u étais promis, j'allais remettre les clefs de l'Ar Melhin 2 à mon père. Trop fier pour les accepter de ma part, celui-ci refusa de les prendre. Je repartais alors toutes voiles dehors, cette fois vers Lorient, et d'autres aventures …

* * *


Iceland
Reykjavik
Westmann
Norway
Farce
cargo
on the way
1990
Sheltland
Orkney
the way back
1995
NORTH
ATLANTIC
OCEAN
Ecosse
NORTH
SEA
Ireland
canal
Hull
Liverpool
Great Y.
U.K.
Ilfracombe
Calais
Scilly
Cherbourg
Batz
Le Havre
Bretagne
Belon
France