

O ATLÂNTICO EM 83 DIAS

L'Atlantique en 83 jours

Ce n'est pas tous les jours que l'on rencontre quelqu'un qui vient de traverser l'Atlantique, en solitaire et en kayak.

En voyant Mathieu Morverand, nous avons peine à croire qu'il venait de réaliser une telle prouesse. Un breton de 22 ans, amaigri et les cheveux dorés par le soleil. Derrière son regard d'enfant se cachait un homme intrépide et déterminé, quelqu'un qui n'hésite pas à aller au bout de ses projets. Et cela semblait être son destin. La volonté donne des forces (dans ce cas des bras) que la raison ne sait expliquer.

"La concrétisation de mon projet était un rêve quotidien, et comme tous les rêves, le mien méritait d'être vécu. Ma victoire, je la dois davantage à mes expériences et ma volonté plutôt qu'à mon âge et mes diplômes. J'aurais réussi à traverser l'Océan, mais celui-ci aura conservé tout son mystère et restera toujours pour moi une immense source d'inspiration et une incroyable force qui impose le respect et l'humilité à chacun d'entre nous".

Bonne chance à ceux à ceux qui choisiront son chemin. Mathieu est plus un "aventurier philosophe" qu'un "fou fonceur", bien que ce soit cette dernière catégorie qui est la plus représentée en France. Mathieu est sans aucun doute un cas à part.

Après 80 jours de mer, il a atterri sur le Créoula, tout à fait lucide et même euphorique. Durant les 24 heures pendant lesquelles il resta à bord, il ne dormit pas un seul instant, et fut sans cesse en mouvement. Il grimpa même en haut du mat. A peine monté sur l'échelle, une pluie de flashes brisa l'obscurité de la nuit. Heureux de fouler un plancher à peu près stable, il nous remercia, en chaussons et une pagaie entre les mains. Des interviews par radio jusqu'aux séances d'autographes auprès de l'équipage et des stagiaires, il

faisait preuve d'un grand professionnalisme malgré quelques difficultés à s'exprimer après tant de solitude. Physiquement, il était en bonne santé même si il avait perdu quelques kilos. Avec beaucoup de calme, il nous raconta sa traversée.

Tout avait commencé de l'autre côté de l'Atlantique, au Nord de la péninsule de Cape Cod, au large de Boston exactement. Il y avait là bas une communauté de pêcheurs portugais dont il reconnaissait avoir reçu une aide précieuse. Après pas moins de trois années de préparation, le départ fut donné le 26 Mai 94. Sa première tâche fut de s'éloigner des côtes américaines pour rejoindre le plus vite possible les courants favorables du Gulf Stream.

Ensuite, il a payagé plus de 70 jours pour atteindre la longitude de la pointe d'Inistearight, au Sud-Ouest de l'Irlande, ce à quoi il parvint le 7 Août.

Et à partir de là, ce fut le début du calvaire. Le vent tourna et s'orienta au Nord-Est, ce qui le fit dériver de plus de 120 milles dans la mauvaise direction. Il refusa pourtant systématiquement l'aide des bateaux qui vinrent lui proposer leur assistance. Mais les vivres commençaient sérieusement à s'amenuiser, des problèmes de reins apparurent et il ne possédait plus qu'une pagaie sur les quatre qu'il avait embarqué.

Après dix jours à attendre l'hypothétique retour des vents d'Ouest, il du accepter d'être remorqué par un thonier au travers de la voie maritime du "Rail". L'équipage de ce navire refusa de le relâcher, de peur d'avoir une perte humaine sur la conscience, mais il insista et il fut donc à nouveau abandonné à lui-même, cette fois à 80 milles des côtes bretonnes.

Le jour suivant, à 2 heures du matin, il croisait notre route, peu après avoir été touché par un cargo dont l'hélice avait touché le câblot de son ancre flottante. Par miracle, le câblot

céda et l'homme de quart remarquait l'incident, stoppant aussitôt les machines. 24 heures plus tard, nous le laissions au large de l'île d'Ouessant. Mathieu continua son chemin jusqu'à Brest dès le lendemain en portant la casquette du Créoula.

En France, l'opinion lui reprocha d'avoir eu recours à des aides extérieures, dont la nôtre, ce qui fut une critique facile lorsque l'on sait que Mathieu avait déjà parcouru plus 6000 kilomètres avant de rencontrer le thonier, puis ensuite le Créoula.

L'arrivée de son voyage se situait au franchissement du méridien 10°30'W car c'est à partir de cette longitude que commence l'Europe et surtout parce qu'il existe entre ce méridien et la France l'une des voies maritimes les plus fréquentées au Monde. Mathieu considérait que la traversée de ce "Rail" à bord de son kayak relevait du suicide.

Pour ceux qui voulurent dénigrer sa tentative tout en étant confortablement chez eux, il était facile de critiquer et d'affirmer qu'en choisissant cette stratégie de sécurité, Mathieu n'avait en fait pas fini sa traversée. Seulement, ceux la même oubliaient que Mathieu était dans un kayak et que c'était la première fois que l'on effectuait une telle traversée à bord d'une embarcation de ce genre. Le kayak nécessite une technique bien plus difficile que celle de l'aviron qu'utilisa D'Aboville.

Pour nous en tout cas, qui avons vécu une petite tranche intense de son aventure, Mathieu sera toujours un héros.

Son projet (qui a coûté près de 400 000 dollars) a été sponsorisé par la société Capitaine Cook, une entreprise bretonne de conserverie de poissons. Le kayak de Mathieu a été construit en fibres de carbone pour un poids de 140 kgs à vide et de 450 kgs avec tout son équipement et Mathieu à bord. De chaque côté du cockpit, deux caissons étanches sont aménagés. Celui de l'avant comprenait la nourriture et servait également à

stocker les pagaies. A l'arrière, il s'agit de l'habitacle du kayak, là où Mathieu passait le plus clair de son temps, pour dormir, pour manger et pour calculer sa progression journalière. C'est là aussi que se trouvait tout l'équipement électronique dont la fameuse radio qui tomba en panne à peine une semaine après le départ en privant Mathieu de toute possibilité de communication avec la terre. Il possédait des radios de courte portée (V.H.F.), deux systèmes de positionnement par satellite (G.P.S.), des fusées de détresse, une pharmacie complète, deux balises Argos et surtout un important stock de nourriture, prévu pour satisfaire la faim d'un être humain pendant 100 jours.

Sa nourriture, justement, était composée d'aliments lyophilisés auxquels il rajoutait pour pouvoir les consommer de l'eau qu'il déssalinisait lui-même. Sa journée commençait généralement vers 6 h., il prenait un copieux petit déjeuner et pagayait ensuite pendant 5 heures d'affilée entrecoupées de courtes pauses. A 13 h., il déjeunait et une heure plus tard, il repartait pour 5 nouvelles heures de pagaie. Le repos était donc chaque soir bien mérité. Il dormait chaque nuit entre 3 et 4 heures, parfois plus, parfois pas du tout.

Le moment le plus terrible de sa traversée fut une terrible tempête qu'il rencontra aux deux tiers de sa traversée avec des rafales de vent atteignant 85 noeuds. Pendant 70 heures, il resta enfermé dans son module, prêt à chaque instant à déclencher la balise de détresse. "Je ne sais pas pourquoi je ne l'ai pas déclenché" nous déclarait-il à St Malo deux jours après son arrivée.

Le kayak aura tenu bon mais il faudra sans doute un certain temps avant que l'homme récupère moralement de toutes les épreuves qu'il aura du endurer. Pour la petite histoire, rappelons tout de même qu'il a chaviré quelques 18 fois, dont six alors qu'il se trouvait à l'extérieur de son habitacle. Il aura cassé

trois pagaies sur les quatre embarquées.

Sa vitesse moyenne lorsqu'il pagayait était environ de 3 noeuds. Avec l'aide d'une tempête et surtout du courant du Gulf Stream, sa meilleure progression journalière a été de 2° vers l'Est.

La solitude aura également été un terrible adversaire. Parfois, lorsque la mer était calme, sans le moindre oiseau, sans le moindre navire à l'horizon, le silence était tel qu'il entendait les battements de son cœur. Un jour, il n'a pas pagayé de peur que son mouvement soit le seul trouble de l'univers qui l'entourait.

"La mer est une drogue, elle envoûte les marins qui l'empruntent et leur fait prendre le risque de se laisser emballer par ses charmes qui nous entraînent vite vers une folie sans commune mesure".

Il resta parfois plus de 15 jours sans voir un seul bateau, et lorsqu'il en apercevait un, celui-ci ne le voyait même pas. Pour tuer le temps, il écrivait une lettre à son amie, et espérait toujours en vain pouvoir l'envoyer par le biais d'un cargo. Il tentait aussi de communiquer avec les nombreuses baleines et dauphins qui vinrent, curieux, tourner autour de son bateau.

Le premier voilier qu'il rencontra fut le Créoula, et il n'hésita pas à dire que ce fut l'équipage le plus sympathique qu'il rencontra lors de sa traversée.

Mathieu est membre de la Fédération Française de Kayak et a donné ses premiers coups de pagaie sur la Seine à 12 ans. Il a aussitôt ressenti un profond sentiment de liberté et s'est donc pris de passion pour ce sport. Il eut plusieurs titres en compétition.

Parmi ses aventures maritimes, il y eut la Traversée de la Manche à bord du premier kayak tri-places au Monde. Avec deux amis, il pulvérisa l'ancien record. L'année suivante, il partait en Islande à bord d'un vieux voilier de 21 pieds. Parti

avec seulement 100 kgs de patates, 45 boîtes de conserves, et pas le moindre sous, le voyage ne devait durer qu'un mois, mais leur prit en fait 3 mois. Un des trois équipiers abandonna en cours de route. Ils ont cassé leur voilier dans le chenal de Bristol, puis traversé l'Angleterre d'Ouest en Est par un petit canal sinueux, à travers lequel, à cause d'une panne de leur moteur, ils durent haler leur voilier sur quelques 250 kms. Après nombre d'aventures incroyables, ils atteignaient l'Islande à bord d'un cargo avec leur voilier en fond de cale.

Mathieu travaillait ensuite quelques mois en Islande avant de revenir en France pour préparer sa traversée de l'Atlantique.

Mais il ne s'arrête pas à des aventures de ce genre, il s'est aussi donné pour mission de faire partager sa passion des grands espaces en emmenant des jeunes vivre des aventures intenses partout dans le monde. Peut-être un jour le rencontrerons nous alors à nouveau. Dieu seul le sait.

Luis Silva

*Pour la revue Nautico
Portugal - Décembre 1994*

