

**Journal de bord
vers la Patagonie**

Alain Guénoche

© Alain G., 2014

Édité grâce à Gilles et à T_EX

De nombreuses photos sont accessibles sur <http://guenoche.alain.free.fr/>

Quand Paul, à l'automne 1999, m'a parlé de son intention de faire le tour du monde à la voile, il m'a tout de suite dit qu'il partait par la Patagonie et comptait emprunter le détroit de Magellan pour passer dans le Pacifique. Mon sang n'a fait qu'un tour et ma proposition fut immédiate.

- Si tu cherches quelqu'un pour t'accompagner, au moins jusqu'au Chili je peux me rendre libre. Mais à toi de voir, et si tu as prévu de partir seul ou avec d'autres, ce sera pour une autre fois ou une autre vie.

Depuis que j'ai lu Francisco Coloane, je rêve d'aller en Terre de Feu, de visiter le dédale d'îles qu'on appelle les canaux de Patagonie, de naviguer sur les traces de Darwin dans le Canal Beagle et de mettre des images sur ces toponymes enchanteurs : la péninsule Valdés, le Paramo, la cordillère Carmen Sylva, Puerto Eden, la Baia Ultima Esperanza, les canaux Conception, Brecknock, Cockburn et le Passo del Indio. J'ai vu des livres de photos d'indiens ; je sais que les Onas, les Alakalufs et les Yahgans ont disparu depuis belle lurette, assassinés par les chercheurs d'or ou les éleveurs pour s'approprier les terres, ou encore infestés par l'alcool et les microbes que la "civilisation" leur a apportés. Mais je voudrais voir les lieux où, malgré un climat et des vents impossibles, ils parvenaient à vivre de pêche, de chasse et de cueillette, pratiquement nus ou emballés dans des peaux de guanaco, réfugiés l'hiver dans des abris de branchages¹. Pour mieux situer cette littérature et rêver devant ces noms, j'avais même acheté la carte marine anglaise qui couvre l'extrême sud de l'Amérique du Sud, pour l'épingler au mur de ma chambre. Elle va enfin remplir sa vraie fonction.

Contourner le nouveau monde par le grand sud n'est pas une mince affaire. Tout dépend du bateau et des conditions. Paul a un voilier de 12 mètres, un Oceanis 411 presque neuf, qu'il a acheté dans ce but et équipé en conséquence. Il a l'expérience des grandes croisières, puisqu'il a traversé l'Atlantique 7 ou 8 fois. Qui plus est, il y a 20 ans, il est déjà allé en Patagonie. Sur un bateau de 9 mètres, un Ovni 31, il est descendu jusqu'à Punta Arenas, dans le détroit de Magellan puis a emprunté les canaux pour doubler le Cap Horn dans le bon sens, avant de rejoindre Ushuaïa dans le Canal Beagle. De là, il a pris le difficile détroit de Le Maire avant de remonter toute la côte Argentine jusqu'à Montevideo et rentrer en France. Il connaît donc une bonne partie de notre trajet. De plus, son bateau était nettement moins bien équipé et moins confortable que celui-ci : pas de GPS à l'époque, pas de pilote automatique mais un simple correcteur d'allure pour suivre le vent, et un moteur qui avait rendu l'âme bien avant Punta Arenas. Alors, qui peut le plus peut le moins. Pour ma part, j'ai fait beaucoup de croisières en Méditerranée, sur plusieurs voiliers et finalement le mien.

1. J'ai découvert depuis l'extraordinaire récit autobiographique de Lucas Bridges, *Aux confins de la terre, une vie en Terre de Feu (1874-1910)*, écrit en 1947 mais publié en français en 2010. Fils de pasteur, élevé au milieu des indiens, parlant toutes leurs langues, il est devenu éleveur et a travaillé longuement avec eux.

Je n'en suis jamais sorti et n'ai donc jamais fait de grande traversée ; en Méditerranée, il n'y a pas plus d'une nuit "obligatoire" sans pouvoir toucher terre. Mais je ne suis pas du tout inquiet et pense très bien supporter les longues traversées. Je n'ai jamais navigué avec Paul ; j'ai même découvert récemment son passé de marin, mais je lui fait toute confiance. Au début de l'année 2000, il m'a dit d'accord.

- On part à deux, début Octobre et on va jusqu'à Puerto Montt, le port chilien situé à l'extrémité nord des canaux. On devrait y arriver en cinq mois.

De nom, je connais ce port, puisqu'il est en face de l'île de Chiloe, terre natale de Francisco Coloane. Ainsi, j'aurai même la possibilité de visiter son île, qu'on dit si belle, et Ancud où il est né et a passé toute sa jeunesse. Je suis évidemment ravi et j'ai commencé à m'organiser pour pouvoir m'absenter. Etant chercheur au CNRS, ce n'est pas trop difficile ; il suffit de demander un congé sans solde, qui est systématiquement accordé dès qu'on a un peu d'ancienneté et qu'on n'en demande pas trop souvent. Comme c'est la première fois, après 28 ans de bons et loyaux services, ça m'a été accordé sans problème ; me voila libre d'Octobre 2000 à Mars 2001.

Paul a laissé sa librairie et préparé le bateau pour ce long voyage. Il a déjà une très bonne capote, qui couvre suffisamment le cockpit pour que l'on puisse s'asseoir à l'abri de la pluie et enlever son ciré sans tremper l'intérieur ni recevoir une douche d'embruns au mauvais moment. À l'arrière, il a fait installer un portique qui supporte un grand panneau solaire et une éolienne ; nous voila parés question énergie. Le pilote hydraulique fait partie du pack d'équipement et il a ajouté un radar. Question voile, en plus de celles d'origine qui n'ont que deux saisons, il a fait tailler une grand-voile suédoise, sans latte et à bordure libre, ainsi qu'un yankee, voile d'avant étroite pour pouvoir tirer des bords par grand frais. Question réservoir, il y a 500 litres d'eau, ce qui est beaucoup trop (il faut compter 5 litres par personne et par jour), et 130 litres de gasoil ; c'est peu, même si, par mer plate, le moteur ne consomme que 2 litres à l'heure ce qui permet de parcourir 300 miles. Il ne reste plus qu'à faire les courses, une semaine de vivres jusqu'à Gibraltar.

Sortir de Méditerranée

Finalement, contre toute attente, nous sommes bien partis le 1er octobre. Je l'annonçais depuis plusieurs mois, parce que c'était la date de mon congé et aussi un dimanche, mais je n'y croyais guère. En bateau, c'est la météo qui décide, surtout quand on part de Marseille vers les Baléares. Mais Paul, qui était impatient, nous avait concocté une fenêtre de vent de NW, force 5-6, avant un coup de Mistral prévu à 8 ou 9, que nous comptons laisser passer lundi soir abrités dans un port de Minorque, à Mahon ou à Ciudadela.

Dimanche 1er Octobre, Lundi 2

Rendez-vous 10 h à Pointe Rouge. Les adieux de Paul à sa femme et à son fils, et les miens à ma compagne, sont simples et gais. Ce départ n'avait rien d'une surprise, nous y étions tous préparés. Et puis, nous avons rendez-vous tous ensemble dans un mois aux Canaries, ce qui fait qu'il s'agit d'un vrai départ, mais pas de vrais adieux. Nous laissons à terre la chienne de Paul ; il a longtemps hésité, au point que rien n'est encore décidé. Finalement, nous débarquons son gros sac de croquettes. Ouf, je respire !

A 11 h nous larguons les amarres, sortons du port devant nos compagnes qui agitent les bras en bout de quai. Nous hissons les voiles au milieu des bateaux qui s'apprêtent à disputer le vire-vire, cette régata à la marseillaise qui réunit tous les voiliers du coin. Ils convergent vers le départ, au fond de la rade, alors que nous leur tournons le dos, et nous dirigeons vers le phare de Planier.

Cap 200 sur Minorque. Nous marchons 7-8 nœuds par vent de travers. Je m'habitue à la barre à roue et au bateau, c'est à dire à sentir les écarts de route et à piloter tout droit en les compensant sans avoir à regarder le compas. Nous écoutons les BMS - bulletins météorologiques spéciaux - qui précisent l'arrivée du coup de vent ; d'abord le long des côtes, nous serons déjà loin, puis au large, et là nous comptons bien être arrivés.

Tout s'est passé comme prévu : A la nuit tombante, le vent a forci, tout en restant

portant. On a réduit la voile, continué à barrer en se relayant toutes les deux heures, parce que la mer de travers faisait faire au bateau de grandes embardées que le pilote automatique avait du mal à corriger. Au petit matin nous traversons une zone d'orages avec quelques rafales qui nous font prendre un nouveau ris. Nous filons toujours 7-8 nœuds, puis 8-9 au fur et à mesure que le vent se renforce, avec des envolées à 11-12 nœuds en surfant sur les vagues qui, maintenant que nous avons abattu sur Mahon, viennent droit sur l'arrière. Le loch a même atteint 13,8 nœuds, ce qui n'est pas mal pour un bateau aussi chargé. La mer devient de plus en plus blanche quand, vers 13h nous apercevons Minorque. En longeant la côte E de l'île nous admirons les vagues qui viennent se briser sur les écueils avec de grandes gerbes d'écume.

Nous entrons dans Mahon à 17 h, ce qui fait 30 h de traversée comme prévu, soit 7,5 nœuds de moyenne ; le bateau marche très bien. Mahon est un des plus beaux ports naturels de Méditerranée, parfaitement abrité de tous les vents, situé dans une grande calanque de près de 5 km de profondeur. Non seulement les gros ferries y entrent, mais ils arrivent, avec l'aide de remorqueurs, à faire demi-tour. La vieille ville aux maisons blanches est située sur un plateau rive sud et des villas luxueuses sont disséminées côté nord. Au fond, il y a un port militaire d'opérette, avec de vieux canons des siècles passés. Tous les îlots ont été fortifiés façon Vauban ; ils tombent lentement en ruine, ce qui leur donne beaucoup de charme.

Nous accostons à l'une des nombreuses places disponibles à quai, alors qu'en saison c'est une chose rarissime ; on nous y fera payer le prix fort (320 F la nuit). Nous sommes devant un Restaurant-Pizzeria-Bar-Tapas où nous allons dîner. On nous y sert une paella au noir de seiche dégueulasse ; le riz n'est pas cuit, il n'y a pas de seiche, juste trois petits pois qui courent après deux bouts d'artichaut, sous l'œil d'une unique moule pâlichonne.

Mardi 3

Dans la nuit, le vent force 8-9 est arrivé, créant un clapot transversal à la calanque. Au matin, il est toujours aussi fort. Contents d'être à l'abri, nous restons à quai en bricolant et en nous promenant dans la ville où il y a peu de touristes. L'après-midi, je cherche des suppions, mais le marché aux poissons n'est ouvert que le matin. Je me contente d'une grosse seiche surgelée, avec quelques crevettes du même acabit. Avec ça, je fais un riz sauté, accompagné d'épices indiennes, à faire pâlir l'établissement d'en face. Nous évoquons la possibilité de débaucher ses clients et de les faire venir à bord, ce qui peut être une façon de gagner sa vie en naviguant !

Mercredi 4

Lever 6 h, départ 7 h ; il fait encore nuit. Il reste 20 nœuds de vent du nord, ce qui nous convient parfaitement, puisque nous faisons route SW vers le sud de Majorque,

puis vers l'île de Formentera au sud d'Ibiza. Sur mer plate, à l'abri de Minorque, nous nous offrons quelques surfs à 12 nœuds, et la matinée se passe à bonne vitesse. Puis le vent faiblit et Paul installe la traîne montée sur une canne à pêche avec un moulinet pour gros poissons. Au bout d'une heure, il remonte une belle bonite, parfaite pour le dîner.

A 16 h nous mettons au moteur pour deux heures puis repassons à la voile, au près serré, ce qui nous fait faire une route trop au sud. A 2 h du matin, sous un ciel étoilé grandiose, je repasse au moteur et au bon cap. Nous avons oublié de prendre une carte du ciel, mais je finis par retrouver Castor, Pollux, Procyon et Sirius, à partir de la constellation d'Orion, grâce à un manuel de navigation astronomique.

Jeudi 5

En prenant mon quart à 7 h du matin, je me mets à l'espagnol, avec un livre scolaire de première année, bourré d'illustrations laides et stupides. Tout cela est justifié dans un avant propos des auteurs : "Dans le monde qui les entoure, les adolescents sont très sollicités par les images, ils sont constamment incités à déchiffrer et à comprendre leur message. Donc si on associe l'image aux mots, aux formulations et aux situations des textes, grâce à la représentation visuelle qu'elle fournit, elle permettra d'abord d'obtenir leur élucidation, puis de faciliter leur fixation dans la mémoire". Il y a comme ça deux pages pleines de pédanterie et de truismes ; les auteurs ont dû faire l'IUFM, ou pire y professer ! J'aurais mieux fait d'emporter la méthode Assimil (seulement, comme on ajoutait dans le temps). En attendant, je m'applique à conjuguer les verbes à haute voix.

Vers les 9 h repassons à la voile en nous contentant d'un modeste 3-4 nœuds. La ligne fuse ; c'est une petite daurade coryphène que Paul remonte jusque devant la jupe arrière. Elle est accompagnée d'une bonne douzaine de ses semblables et se décroche dans les derniers mètres. Dépités nous replongeons immédiatement le rappala et une autre daurade s'y accroche. Cette fois-ci, on la sort.

L'après-midi, alors que nous avons remis le moteur après le déjeuner, je commence un épais volume de nouvelles de Tchekhov. J'ai emporté ce recueil, parce qu'un célèbre professeur des universités, qui partage peut-être mon avis dubitatif sur l'intérêt de bien des thèses, m'avait donné la photocopie d'un extrait d'une nouvelle de Tchekhov dans laquelle un enseignant s'emportait contre un étudiant qui sollicitait obséquieusement un sujet de mémoire. "Qu'avez-vous tous à venir me voir. Je ne comprends pas. Est-ce que je tiens une boutique ? Je ne fais pas commerce de sujets de thèses [...] A la fin des fins, je m'apaise peu à peu et, naturellement, je me rends. Le candidat recevra de moi un thème qui ne vaudra pas un sou, écrira sous ma direction une thèse qui ne sera utile à personne, subira avec dignité une soutenance ennuyeuse et recevra un titre qui ne lui sera d'aucune utilité". Le titre de la nouvelle n'était pas

mentionné, mais je trouvais son contenu si juste et la formulation si élégante que, durant plusieurs années, j'ai affiché cet extrait sur la porte de mon bureau. Et j'ai cherché ce recueil pour l'emporter.

Je feuillette négligemment la table des titres sans en trouver un qui corresponde à cette histoire et je commence, sans vraie raison, par « Une histoire ennuyeuse » qui est justement celle que je cherchais. Quelle coïncidence ! La nouvelle est toute du même jus, mais sans aucune amertume. Elle demande seulement "Pourquoi ne voulez-vous pas être indépendants, pourquoi la liberté vous répugne-t-elle à ce point" ?

Vers 17 h, nous sommes rattrapés par le vent d'E et nous mettons le spi jusqu'à la tombée de la nuit.

Vendredi 6

Nuit et journée à la voile à la vitesse tranquille de 4-5 nœuds. Nous commençons à établir un rythme régulier. Paul assure le premier quart de 21 h à minuit, puis je prends le second jusqu'à 4 h. Il reprend jusqu'à 7 h quand le jour se lève et retourne dormir un peu. J'en profite pour faire mes exercices d'espagnol, ou pour taper sur mon petit ordinateur portable qui fonctionne sur une prise 12 V. Dans la journée, nous restons hors quart et vaquons chacun de notre côté quand il n'y a pas à manœuvrer. Déjeuner froid à 13 h. Nous lisons, écrivons et surveillons la mer. Nous pêchons du lever au coucher du soleil, avec une ligne de traîne qui se met à vibrer et file au moindre poisson, à moins que ce ne soit une algue ou un plastique. Paul écoute toutes les météo possibles, en français et en espagnol. Nous venons de découvrir celle de RFI qui couvre l'Atlantique nord ; c'est parfait jusqu'au Cap-Vert. L'eau fait 23 degrés et nous nous baignons tirés par le bateau. A 19 h, c'est l'apéro tout en écoutant les informations, puis je prépare le repas du soir. Nous ne sommes pas partis depuis assez longtemps pour nous désintéresser de l'actualité. Pour l'instant nous suivons la chute de Milosevitch et les crimes perpétrés par l'état d'Israël. Bientôt nous aurons droit aux élections sanguinaires en Côte d'Ivoire et à l'imbroglio comptable des élections présidentielles aux USA avec, en suspend, cette question lunaire : A-t-on vraiment le droit de recompter les voix ? Pendant ce temps, on ne parle plus des malversations des politiciens français - les électeurs du V-ème arrondissement, les frais de bouche de l'Elysée, les pouses aux crimes en Nouvelle Calédonie, etc. Je repense à mon ami Maurice qui, tout emprunt de la foi du charbonnier, disait que nous avions la meilleure classe politique du monde. Bien sûr qu'il y a pire, mais ce n'est pas une raison pour les blanchir aveuglément.

Bien que nous ayons perdu les côtes de vue depuis deux jours, de petits oiseaux nous accompagnent ; ils viennent se reposer sur le pont. Il y en a plus que des dauphins, une paire par ci par là qui ne se détournent même pas pour nous. Dans la soirée le vent baisse lentement et vers 23 h nous avançons au moteur vers le Cabo de Gata qui

marque le changement d'orientation de la côte espagnole. Là débute le double rail de navigation ; cinq miles dans un sens, cinq miles dans l'autre et entre les deux, cinq miles de « no boat sea ». En nous tenant au milieu, nous voyons défiler les lumières des cargos de part et d'autre, sans être inquiétés.

Samedi 7

Au petit matin, nous sommes au large d'Almeria. Nous profitons d'une petite brise matinale pour reposer le moteur. Brièvement, car à 10 h il n'y a plus le moindre souffle. Nous collons à la côte pour annuler les effets d'un petit courant contraire et pour voir la Sierra Nevada. Peine perdue, elle est noyée dans les nuages de chaleur qui dominent la côte, alors que nous sommes en plein soleil. Nous suivons la sinistre barre d'immeubles balnéaires qui borde la côte.

Quelques gros dauphins viennent enfin jouer avec le bateau et l'on voit passer deux groupes de globicéphales mollassons. Un petit espadon saute hors de l'eau à plusieurs reprises ; nous espérons qu'il sera tenté par notre leurre ; en vain. Ce soir, pas de poisson. Paul dit que c'est à cause des dauphins, mais aussi de l'eau plus froide de cinq degrés.

La nuit se déroule au moteur, avec un bref essai de voile. Je fais avancer ma nouvelle policière "Je hais les chercheurs" en tapant sur l'ordinateur. Je viens de terminer un colloque international à Marseille, dont j'étais l'un des organisateurs. Mes chers collègues m'ont parfois passablement énervé et je les brocarde à la manière de Ben Hecht, en les mêlant à une fiction de meurtre sur le campus pendant le congrès. C'est une excellente occupation pendant les quarts de nuit. Toutes les dix minutes, je monte sur le pont vérifier qu'il ne se passe rien.

Dimanche 8

A 7 h, le phare de la Punta Europa, extrémité sud de Gibraltar, jette ses derniers éclats. Encore quatre heures pour arriver au pied du rocher. Si les anglais ne veulent à aucun prix abandonner ce belvédère stratégique, c'est qu'il doit être farci de capteurs, micros et autres sonars aptes à contrôler les entrées-sorties de Méditerranée. Une dizaine de cargos hétéroclites, du russe, du grec, du maltais, du chypriote, sont à l'ancre. En contournant la pointe, nous entrons dans la baie d'Algesiras à 11 h et longeons le port jusqu'au bassin des yachts. Nous avons mis cent heures pour faire les 550 M depuis Mahon, dont la moitié au moteur. C'est la première fois que je passe quatre jours et quatre nuits consécutives en traversée et ça me va. Contrôles de police et de douane sans problème, bien que Paul ait emporté un passeport périmé. Nous prenons place à Marina Bay, club nautique tout confort. Un seul défaut, il est au bord de la piste d'aéroport ; les avions qui se posent frôlent les mats et font un vacarme épouvantable.

Dans l'après-midi, je vais faire un tour dans la ville qui affiche son caractère britannique (pub, bobby, post office) alors que l'architecture ancienne, dans la ville fortifiée, est de style mauresque. Il n'en reste plus beaucoup et la partie récente, au pied du rocher, est plutôt moche. J'emprunte à pied la route qui mène au sommet, mais je renonce à mi-hauteur, à cause de l'heure tardive et du péage de 5 £ applicable même aux piétons ! Je redescends par un agréable jardin fleuri et décide de passer en Espagne. Pour cela il faut traverser la piste de l'aéroport, à pied comme en voiture. Il y a juste une barrière branlante et un feu rouge, comme un quelconque passage à niveau. Rien n'empêche d'aller se promener sur la piste pour attendre le prochain avion ! De l'autre côté, passé les postes frontières, c'est encore plus moche.

Le soir, nous allons dîner dans un petit restaurant marocain. Le vieux tenancier, qui baragouine le français, est natif de Tanger. Tous les jours, il se fait livrer la nourriture en provenance du Maroc car ici, dit-il, elle est très chère.

A moi l'océan

Effectivement, au supermarché du port, tous les légumes ordinaires - tomate, courgette, poivron et aubergine - sont à plus de 20 F le kilo. C'est franchement du vol à côté des régions productrices du sud de l'Espagne, mais que faire ? Nous partons tout à l'heure, à l'étal de marée, pour une semaine et nous avons besoin de légumes frais. Pas le temps de repasser la frontière.

Lundi 9

Dernier coup d'œil sur la carte météo. Aujourd'hui, il faut en profiter, car demain il y aura un fort vent d'W qui peut durer plusieurs jours, dixit Paul. A 10 h nous larguons les amarres et en route pour l'océan. Nous longeons la côte espagnole jusqu'à Tarifa pour éviter le courant d'W. En traversant le rail, il fait plus de 2 nœuds alors que nous sommes à marée descendante. Je comprends à quel point, avec un fort vent d'W, la sortie serait problématique voire impossible. Qui plus est, ce courant porte sur la côte marocaine. Avec ce petit vent du sud, il faut pousser au moteur pour avancer sur le fond. Le temps un peu brumeux ne nous permet de voir ni Ceuta ni Tanger. Vers 17 h, en doublant le Cap Spartel, on peut s'estimer sorti du détroit.

Nous voguons entourés de fous de Bassan et de bonites qui sautent hors de l'eau. Nous en attrapons une de plus de 3 kg qui nous fera deux repas ; ce soir avec courgettes et cornichons (faute de câpres) et demain en papillote. Nombreux et minuscules bateaux de pêche marocains qui partent au coucher du soleil. Il faut s'en méfier car beaucoup n'ont pas de feux de nuit, ou les éteignent pour économiser les batteries.

Vent faible, donc moteur jusqu'à minuit. C'est ma première navigation hauturière en Atlantique et je suis un peu déçu : pas la grande houle si célèbre ; la mer a le même bleu qu'en Méditerranée et pas d'odeur d'iode.

Mardi 10

Le flux de NW que nous attendions ne s'établit vraiment qu'à 4 h, avec un vent de 15-20 nœuds creusant une houle de 2-3 m qui nous berce. Nous faisons route SW en

longeant les côtes marocaines de très loin, comme il se doit, de peur d'être dressé à la côte par une éventuelle tempête d'W. Nous croisons quelques rares cargos. La météo de 13 h annonce une forte tempête dans l'Atlantique nord qui devrait descendre jusque dans le golfe de Gascogne, mais qui ne devrait pas nous atteindre. Il y a maintenant un fort vent d'W dans le détroit de Gibraltar qui nous aurait interdit de partir aujourd'hui. Paul l'avait prédit, et c'est pourquoi, en plus du manque d'intérêt de Gibraltar, nous sommes partis si vite.

Nous passons à 10 mètres d'une tortue qui nage, indifférente. Voguons régulièrement 6-7 nœuds avec 15-20 nœuds de vent de NNW. Il force peu après le coucher du soleil et nous réduisons la voilure. Petit à petit, nous rétablissons tout dans la nuit.

Mercredi 11

Au petit matin nous marchons 5-6 nœuds, mais le vent faiblit encore. Nous croisons de moins en moins de cargos et aucun animal marin. Paul croit voir une bête à fourrure, mais c'est après le pastis. Nous pêchons in extremis une daurade coryphène, petite mais suffisante pour accompagner les pâtes.

Nuit calme durant laquelle je me mets au travail ! Je sais bien que je suis en vacances, mais je n'ai jamais fait de distinction entre travail et réflexion. L'un ou l'autre m'occupe l'esprit et je ne vois pas pourquoi je cesserais de réfléchir à une question professionnelle parce que je ne suis plus payé. J'ai promis à un collègue d'améliorer mon programme de calcul de partitions. Je n'ai pas eu le temps avant mon départ et je m'y mets doucement pendant mon quart de nuit. Cela fait six mois que je l'ai écrit et j'ai un peu de mal à m'y retrouver. Au bout de quatre heures, je vois ce que je pourrai faire, mais j'attendrai demain pour commencer.

Jeudi 12

Matinée maussade au près serré. Nous sentons arriver un front froid en même temps qu'une grande houle de 4 m soulevée par la tempête de l'Atlantique nord. Près de 300 m séparent deux crêtes successives et nous sommes bercés par ce mouvement ascensionnel. Du haut des vagues, nous dominons un vaste horizon peu après réduit à l'entre deux ondes.

A midi, le ciel s'obscurcit et nous subissons notre premier grain sérieux. Une vraie pluie avec un vent renforcé qui varie de 20 à 30 nœuds, mais qui passe NW, ce qui nous met à une allure plus confortable. Vers 15 h, les pluies cessent, mais le vent se maintient. Nous avançons trop vite, à plus de 7 nœuds et réduisons la voilure pour ne pas arriver de nuit sur Graciosa, l'île la plus au N des Canaries. Nous sommes toujours chahutés par la grande houle.

Vendredi 13

A 6 h nous apercevons le phare d'atterrissage et à 8 h 30 il est par notre travers. Le lever du jour sur ces îles volcaniques désolées est magnifique. De gros rayons de soleil, pareils à une douche de lumière, crèvent les nuages et viennent illuminer la mer par endroit. Les cailloux isolés se détachent en noir sur un ciel jaune. Nous empruntons l'étroit chenal entre les falaises impressionnantes de Lanzarote et la petite Graciosa, vers 10 h. Nous avons donc mis exactement cinq jours pour faire les 600 M de la traversée, soit 5 nœuds de moyenne.

Escales aux Canaries

En venant de Gibraltar, après cinq jours de traversée, la première île rencontrée répond donc au doux nom de Graciosa. Elle est tellement petite qu'elle n'est pas représentée dans les cartes simplifiées des Canaries ; c'est pourtant la plus charmante. On la découvre par le nord et c'est tout d'abord un tas de cailloux désertique avec quelques volcans miniatures qui viennent mourir sur des plages désertes ; le plus haut n'atteint pas 300 m. Pas un arbre, pas une verdure, seul le brun ocre des roches et des sables. L'île est collée à celle de Lanzarote, dont les falaises élevées sont presque sous son nez. Un étroit chenal de moins d'un mile les sépare dans lequel on s'engouffre pour arriver au port tout proche de La Sociedad. La petite ville toute blanche contraste fortement avec le paysage. Toutes les maisons sont basses, avec des toits plats ; seules les fenêtres et les portes lui donnent de la couleur, ainsi que toutes les barques de pêche mouillées dans le port.

Une panne flottante, qui suit les marées, s'offre aux voiliers de passage ; ni eau ni électricité, mais c'est gratuit. Pour aller au village, il faut contourner le port et sa plage pour trouver tout le nécessaire, cafés, restaurants, commerces et même un bureau de poste qui n'est ouvert que rarement. Derrière, deux petits volcans dominent à peine ; l'un est strié de bandes de teintes différentes qui lui donnent un aspect moiré. Ils sont séparés par l'une des rares pistes de l'île - il n'y a pas de route goudronnée - qui conduit sur la côte opposée après avoir traversé quelques parcelles cultivées. C'est là que poussent les patates maigrichonnes que l'on trouve à l'épicerie ; elles sont délicieuses.

Montée facile sur ces volcans - chaque balade se fait en moins de deux heures - pour découvrir la côte opposée, sauvage et battue par les vents de NW. On peut également suivre le sentier du littoral ; vers le nord, jusqu'au hameau de Pedro Barba que l'on atteint en traversant des dunes couvertes de coquilles de limaçons ; vers le sud, on passe d'abord par un mouillage très bien abrité où il y a une vingtaine de voiliers. Un sentier permet de monter sur un troisième volcan qui domine la côte sud par des falaises jaunes ; le contraste avec la mer est magnifique. Toute l'île est classée comme parc national, si bien que la chasse sous-marine est interdite. Donc, en se baignant, on

voit beaucoup de poissons.

Après trois jours passés sur Graciosa, nous gagnons Lanzarote. Tous les ports sont sur la côte E, abritée de la houle d'Atlantique, et il y a un bon mouillage au sud. Nous remontons le chenal et contournons la pointe nord qui est assez sauvage avec un grand volcan de forme typique. Les deux villages en bord de mer, bien que touristiques, s'intègrent bien dans le décor. Mais plus on s'approche d'Arrecife, la capitale, plus les choses se gâtent. De gros complexes hôteliers, dont le nom en lettres géantes est lisible à la jumelle, gâchent notablement le paysage, malgré les palmiers et les bougainvilliers qui parsèment les lotissements adjacents. La ville n'a pas la réputation d'être bien belle, mais elle constitue une escale commode pour visiter le parc des volcans, et elle offre un très bon abri, le port de Naos. On y trouve une importante flottille de pêche mais pas de quai pour la plaisance ; mouillage derrière la grande digue pour gagner le rivage avec l'annexe. Le pourtour du bassin est une vraie décharge. La ville en bordure est moins triste qu'il n'y paraît. Le petit lac d'eau de mer avec quelques barques et un ancien port au sud avec un vieux castel fortifié sont pleins de charme. Mais ce vieux port, grand ouvert sur le SW, est tellement ensablé qu'il faut se tenir à l'extérieur.

Au fur et à mesure que l'on s'écarte d'Arrecife, vers le sud, les zones touristiques sont moins denses. Au passage devant Puerto Gallego, une marina moderne, nous faisons de l'eau et du gasoil. Elle est parait-il très chère ; un port pour nouveaux riches. Les bittes d'amarrage, marquées du nom du port, sont en laiton brillant, façon lingot. Après, sur cinq miles, il n'y a que le désert volcanique d'où émerge une pauvre ferme et quelques chèvres. Passé la pointe, se trouve le beau mouillage de Papagayo avec de larges plages de sable entrecoupées de rochers. Un petit site archéologique grillagé occupe le pied des collines. Au loin, un port puis un grand phare ferment la baie. Mais entre le mouillage et ce port, les HLM pour touristes en construction sont du plus sinistre effet. Adieu le rêve d'un sud aussi sauvage que le nord ; ici il y a des plages à rentabiliser.

Au sud de Lanzarote, à moins de cinq miles, se trouve l'île de Fuerteventura. La nuit, on voit le halo de la ville de Corralejo partiellement cachée par la petite île de Lobos. Celle-ci possède un beau volcan et un mouillage coté sud, bien abrité, auquel nous ne nous sommes pas arrêtés. La grande plage de sable du nord de Fuerteventura est défigurée par deux mega hôtels ; sans cela, la côte serait magnifique. Toujours poussés par un fort vent de NE, nous passons devant Rosario, petite ville industrielle peu engageante, avant d'arriver à Castillo où nous comptons faire escale. Après avoir contourné un dangereux banc de sable dans le prolongement du môle, très mal signalé, nous entrons dans le port mais faisons demi-tour face à la laideur du lieu. Il y a un autre abri à 15 miles au sud, Gran Tarajal. Comme il n'y a plus de plage de sable blanc, la côte reprend son air sauvage et redevient belle. Il y a même un superbe village qui tombe dans la mer juste après la Punta Lantailla, mais il n'y a pas de port et, au vu de trois voiliers qui roulent dans la rade, l'abri nous paraît insuffisant pour ce vent qui

se renforce au passage du cap. Juste après, c'est Gran Tarajal, grand port désert avec seulement trois voiliers à quai ; il y a même deux pannes flottantes. Le village, à près d'un kilomètre, est dépourvu d'intérêt, mais offre toutes les commodités souhaitées - sauf le pastis que j'ai cherché en vain.

La côte sud de Fuerteventura est bordée de nombreux mouillages. Après quatre heures de navigation par vent d'est, le long d'une côte désertée entre les plages couvertes de lotissements, nous doublons le phare de Morro Jable. Depuis une heure, nous côtoyons de hideux complexes de vacances, les pires étant ceux en construction et l'uniforme peinture blanche dont ils seront badigeonnés n'arrangera pas les choses. Au niveau du phare, ils constituent une ville homonyme, dotée d'un bon port, équipé comme une marina, mais dépourvu de feux la nuit ! Comme les mouillages ne sont pas protégés par le vent qui a tourné SE en contournant le cap, nous prenons place à quai. A l'heure d'ouverture des commerces (gros supermarché), nous allons faire un tour en ville, distante d'un bon kilomètre. C'est une ville touristique, toute neuve, dont la partie ancienne, si j'en juge par les palmiers et les cactus implantés, ne doit pas avoir dix ans. Elle fait déjà délabré, et nous n'avons qu'une hâte, retourner au port.

Passée la Punta Jandia, traversons sur Gran Canaria distante d'une cinquantaine de miles. A mi-chemin panorama sur la côte : au nord, Las Palmas, une grande ville pleine d'immeubles avec une zone urbaine très étendue ; au sud, des rangées d'éoliennes parsemées de constructions industrielles. Juste au milieu, une zone vide où nous allons de conserve avec un autre voilier. C'est le très bon mouillage de Bahio de Grando : un cap rocheux, suivi d'une grande plage avec un seul bâtiment, et pas de voilier à l'ancre ; un miracle ! De courte durée puisque, le temps de se baigner, arrive un canot de militaires. Bien que ce ne soit pas mentionné dans les instructions nautiques, c'est une zone interdite et il faut partir. Nous faisons voile vers le sud, par un fort vent de NE qui nous fait marcher 8-10 nœuds sous foc seul, à la recherche d'un abri. Nous longeons les rangées d'éoliennes. Rien de bon avant le phare de Maspalomas qui marque le sud de l'île abrité des vents. Le premier port indiqué est Argueneguin, qu'il faut trouver, de nuit, dans cette zone fortement urbanisée. Un cargo nous double, côté terre, à 15 nœuds, et entre dans le port industriel bien balisé qu'il nous reste à contourner. Une longue digue protège un mouillage ouvert au SW et un port de pêche bondé. Nous mouillons dans l'avant port si bien que nous sommes ballottés toute la nuit par des brises mal établies et le va-et-vient des pêcheurs. Une ancre par l'arrière est indispensable pour se tenir dans l'axe.

Le lendemain, nous hésitons entre gagner un mouillage de la côte W, que l'on nous promet protégé par une digue, ou passer la journée ici. Argueneguin est moins joli que ne le laisse présager les lumières de la nuit et nous partons sans mettre pied à terre. Mais plus loin c'est pire encore : de gros complexes touristiques tapissent toutes les falaises, au prix d'appareillages monstrueux, et accaparent tous les accès à la mer. Le dernier village, Mogan, a plus de charme que les autres parce qu'il est plus ancien,

mais son port et le mouillage à l'entrée sont bondés. Nous partons pour Tenerife, en comptant sur un bon vent pour y arriver avant la nuit.

Nous fûmes servis ! A peine dégagés de Gran Canaria, la soufflerie, force 6 à 7, se met en route. Il eut été très pénible de rejoindre le mouillage prévu côte W. Celle-ci est très haute et abrupte et l'on devine que ses rares abris sont de maigres renforcements, tout juste valables pour des barques de pêche. Le vent s'établit à 20, 25 puis 30 nœuds, jusqu'à 36 dans les rafales, accompagné de la houle de NW bien formée qui vient à notre rencontre. Nous étions prévenus que le vent se renforce entre les îles et c'est vrai. L'atterrissage sur Tenerife est facile ; le mont Roja, bien nommé et aisément identifiable, fait promontoire. Il est placé devant l'aéroport sud de l'île. Nous nous laissons glisser vers le Sud jusqu'au petit port de Las Galetas qui est plutôt un mouillage devant une plage, protégé de l'W par une digue peinte de scènes bariolées. Une multitude de corps morts permettent aux bateaux de se tenir dans l'axe très près les uns des autres, si bien qu'ils n'ont pas à éviter. Un ponton flottant est réservé aux bateaux locaux, dont un catamaran géant qui sert de "promène couillons" ; il y en a de semblables dans la plupart des ports touristiques.

Nous voulons aller à Santa Cruz chercher nos compagnes qui arrivent à l'aéroport nord de l'île, mais nous sommes au sud, tout près de l'autre aéroport plus facile d'accès. D'ici, on peut louer une voiture, mais le village est sans grand intérêt. Nous lions conversation avec un très sympathique argentin qui vit là sur son bateau. Il nous explique qu'en cette saison, ce vent fort est permanent et qu'il n'y a pas vraiment de port ni d'abri sur la côte, en dehors de Candelaria, très petit, et des marinas proches de Santa Cruz. Donc pour remonter au nord, le plus simple est de longer la côte, de nuit, au moteur. Vers le sud, Los Cristianos, de l'autre côté de la Punta Rasca toute proche, est une station balnéaire moderne. Son port est naturellement abrité du vent de NE mais n'y a pas de place à quai pour la plaisance et il faut mouiller plus ou moins à l'abri de la digue, et accepter d'être secoué au passage des ferries.

Tout cela ne nous enchante guère et nous traversons sur La Gomera à la recherche d'un bon endroit. Tant que nous restons à l'abri de Tenerife, il n'y a pas de vent ; mais à mi-chemin il se lève brutalement et nous passons instantanément à la voilure réduite - deux ris et foc minimum - pour étaler les 30-35 nœuds de vent. A 8-9 nœuds, le reste de la traversée paraît bien court et nous arrivons à San Sebastian, bon port, bien abrité, doté d'une grande marina parfaitement équipée. Le tarif est raisonnable, 100 F par jour, pour un bateau de 12 x 4 mètres avec l'eau, l'électricité, les douches chaudes et le gardiennage. C'est le camp de base idéal pour nos projets. La ville est jolie, avec de grands palmiers, deux plages de sable noir et un jardin ; elle grimpe à flan de plusieurs collines. Nombreuses sont les maisons anciennes, dont deux revendiquent l'honneur d'avoir hébergé Christophe Colomb lors de ses passages. L'église ancienne possède une curieuse peinture murale qui représente une bataille au cours de laquelle les gomériens ont repoussé un débarquement anglais. L'île est très belle avec

des paysages très variés, pleine de balades à pied ou de mouillages en bateau sur la côte sud. Le confort est garanti et c'est un point de ravitaillement tout à fait suffisant pour une traversée océanique. Enfin, pour aller à Santa Cruz, il suffit de prendre le ferry (nombreuses traversées sur Los Cristianos) puis le car qui traverse Tenerife en moins d'une heure. C'est décidé, nous ne bougerons plus.

Le voyage à Santa Cruz s'est passé comme prévu et le périple à l'aéroport nord, situé à La Laguna, à une dizaine de kilomètres, n'est pas trop compliqué si l'on loue une voiture. La ville est sympathique mais, excepté entre les églises de La Conception et de San Francisco, il n'y a pas grand chose à voir. Au mieux de petites maisons anciennes, peintes de couleurs vives, ou un jardin touffu, planté de palmiers et de dragonniers, arbre emblématique de l'île. Le port de plaisance est situé dans la *darsena* de Los Llanos en plein centre ville. Quelques cubes Algéco hébergent sanitaires et capitainerie. Les bateaux de passage sont mouillés sur un ponton flottant équipé en eau et électricité. Quand il est complet, ils s'amarrent aux quais imposants et, suivant la marée, le débarquement n'est pas toujours facile. L'ancien port de plaisance, situé dans la Darsena Pesquera très éloignée du centre, ne semble plus utilisé. Sous les quartiers nord, accrochés au flan de collines et typiquement méditerranéens, la grande plage de Las Teresitas, bordée de palmiers, est très belle.

Le clou de Tenerife, c'est le Teide ; un très gros volcan en forme de chapeau pointu ; le point culminant de toutes les Canaries et même de l'Espagne ; 3770 m de laves plus ou moins récentes, puisque la dernière coulée ne date que de trois siècles. L'excursion vaut largement le voyage. En venant du nord de l'île, la route part de La Laguna et traverse d'abord une grande forêt de pins et d'eucalyptus. Elle suit une ligne de crête avec des points de vue de part et d'autre, jusqu'à l'observatoire astronomique qui coïncide avec la descente dans la caldeira. Le paysage devient désertique, écrasé par le cône parfait du volcan. Plusieurs points d'arrêt sont signalés : celui des sables irisés de vert, celui des cailloux incrustés d'obsidienne, le pied de la Montaña Blanca, à 2400 m, point de départ du sentier qui mène au sommet. Nous l'avons tenté. Après 800 m de dénivelé, le long d'un bon chemin dans des sols parfois sablonneux, se trouve un refuge qui était fermé pour la journée ; il paraît qu'il n'y a rien à manger. Nous avons encore monté 250 m dans des blocs de lave plus récente, pratiquement jusqu'au niveau du téléphérique. De toute façon, nous n'aurions pas pu aller au sommet car il faut une autorisation que l'on doit demander à Santa Cruz.

La Gomera est aussi une île montagneuse, qui culmine à près de 1500 m. Elle est toujours couronnée de nuages, mais offre des balades relativement faciles car les bus permettent de partir d'en haut ; il suffit alors de descendre et, éventuellement, de prendre un autre bus pour rentrer au port. Nous en avons fait deux fortement recommandables :

- Celle qui traverse le parc de Garajonay. Le bus part du port à 10h et nous dépose au carrefour de Parajito aux limites du parc. Nous sommes dans les nuages et

il fait humide et froid. Après un petit kilomètre sur la route, nous prenons le sentier qui descend vivement en pleine forêt, la *laurisilva*. Il s'agit du dernier vestige des forêts méditerranéennes qui ont couvert nos côtes au Tertiaire et qui ont disparu lors des périodes glaciaires ultérieures. Ici, elle a résisté, grâce au climat et à la présence perpétuelle de brouillard. Ce sont des arbres hauts, minces et tout tordus, presque enchevêtrés. Ils sont couverts de mousse et de lichen et poussent partout, même sur les pentes raides. Le paysage est tout à fait semblable à ce que l'on trouve dans les cirques à La Réunion. D'autant plus qu'ici comme là-bas, les sentiers sont méticuleusement entretenus. Petit à petit, on sort du nuage, puis de la forêt et du parc. A mi-chemin, il y a une auberge avec une très jolie vue. Dans la seconde partie, la descente devient très raide, le long d'une cascade puis d'une conduite forcée qui amène l'eau et les promeneurs à un beau village dispersé entre les palmiers et les champs de bananiers au pied de deux aiguilles rocheuses. Encore un kilomètre et nous sommes à Hermigua, à l'arrêt du bus qui nous ramènera au port. En tout, trois bonnes heures de marche.

- Celle qui descend à Valle Gran Rey. On prend le même bus, dont c'est le terminus, mais l'on s'arrête sur les hauteurs, à Arure. Il faut suivre une arête qui domine la côte W très abrupte, puis traverser un plateau aride, autrefois occupé par des agriculteurs qui y ont laissé des terrasses. Une sorte de *nuraghe* à la sarde, à l'appareillage massif. Une grande aire de battage circulaire, comme une roue dont les rayons sont pavés, domine le paysage. Ce plateau se termine par une descente raide, de près de 600 m, qui offre une vue plongeante sur la vallée, la côte sud et ses plages de sable noir. Au pied se trouve La Caletta, un joli village ancien, envahi de nos jours par les allemands. Nous continuons jusqu'à Valle Gran Rey par un quartier neuf assez laid. Le port est constitué d'une digue qui protège bien les barques de pêche multicolores ancrées sur corps mort et quatre ou cinq bateaux, débordés du quai. Le reste du mouillage est assez mal abrité des houles qui contournent l'île.

Finalement les Canaries offrent de multiples possibilités, et il y a encore des côtes et des mouillages exceptionnels. Mais au rythme où les constructions poussent, il ne restera bientôt que l'intérieur des îles à l'amateur de nature. Il faut aussi préciser que c'est une croisière à sens unique, du nord au sud, à cause des forts vents de NE, et qu'un retour au point de départ n'aurait pas le même air de vacances.

Vers le Cap Vert

Nous avons longtemps traîné aux Canaries et n'avons plus le temps de nous arrêter longuement au Cap Vert si nous voulons être à Punta Arenas à Noël. D'ailleurs, nous n'y serons pas ; au mieux début Janvier, même en réduisant au minimum les arrêts au Brésil et en Argentine. C'est donc une traversée directe sur San Salvador de Bahia qui nous attend. Nous comptons sauter l'étape, bien naturelle, du Cap Vert, chapelet d'îles que nous allons tout de même croiser. Nous prévoyons trois semaines, avec la traversée du pot au noir, zone dépressionnaire aux alentours de l'équateur, qui n'arrive pas à se creuser vraiment. Les vents y sont changeants, folâtres, velléitaires. Il pleut des trombes d'eau et il fait soleil plusieurs fois par jour ; c'est le désordre. Pire, ça se déplace, et toute la question est de savoir où est le pot au noir - entre 4 et 8 degrés de latitude nord - et où il est le plus étroit. Généralement, c'est le long des côtes africaines qu'il est le plus large et il se rétrécit en allant vers l'W. Mais il ne faut pas passer trop à l'ouest car les alizés de l'hémisphère sud, qui soufflent d'abord sud puis sud-est, empêcheraient de descendre le long de l'Amérique du sud. Voilà donc une question tactique pour le capitaine. Nous comptons sur la météo de RFI qui donne assez souvent la position du pot au noir.

Lundi 6 Novembre

Journée de préparation de la traversée : empruntons la brouette de la marina pour faire le plein de gasoil et les courses du bord. Puis rangement et propreté sur le bateau. A l'apéro du soir, les jeunes Belges avec qui nous avons sympathisé viennent nous dire au revoir et nous offrent une bouteille de vin dédiée, à consommer lors de la traversée de l'Équateur. Sans grande expérience de la voile, ils sont partis pour un an sur un Dehler 35. C'est souvent le cas sur cette autoroute des Antilles ; les gens s'offrent une année sabbatique, un bateau en plus ou moins bon état et en avant. Tous vont régulièrement dans les cyber-cafés et ils me donnent leur e-mail pour que nous leur envoyions des nouvelles. Je poste les dernières cartes postales, car nous ne pourrons plus téléphoner avant le Brésil, c'est-à-dire pas avant trois semaines.

Mardi 7

Départ 9 heures après quinze jours à terre. Il faut d'abord s'éloigner des îles, curieusement entourées d'une zone de calme, alors qu'entre elles, les vents forts sont fréquents. Cinq heures de moteur pour commencer, puis un vent portant force 5-6 par temps gris et froid - pour les tropiques. Parcourons 150 M.

Mercredi 8

Pêchons une daurade coryphène qui s'échappe à quelques mètres de la jupe. Petit à petit, nous reprenons le rythme des traversées et je dois me réhabituer aux mouvements perpétuels du bateau après ces quinze jours d'escale. Paul fait le premier quart de 21 h 30 à minuit et demi, puis je prends le second jusqu'à 4 h 30 ; il me relaye jusqu'à 7 h 30 quand il fait à peine jour et je commence une nouvelle journée. Aujourd'hui petite étape, nous n'avons fait que 120 M.

Jeudi 9

Très peu de vent. Nous mettons le moteur, plutôt que de faire le bouchon en écoutant battre les voiles, ce qui est très énervant. Aucun signe du fameux courant des Canaries qui devrait nous pousser à raison d'un mile par heure ; les traditions se perdent ! Baignade. Avons parcouru 135 M. en 24 heures.

Vendredi 10

Pas de vent ; pêchons une grosse bonite, notre premier poisson dans l'Atlantique, si l'on excepte ceux que Paul a chassés aux Canaries : une carangue et une grosse raie qui à d'ailleurs fait un trou dans l'annexe avec son dard. Vent après 22 h. Ouf, une nuit sans moteur, quel calme. En tout 130 M.

Samedi 11

Belle journée sous un ciel tropical ; bleu clair avec quelques nuages pommelés qui rosissent à la tombée du jour et s'enflamment vraiment au coucher du soleil. Vent 10-15 nœuds, typique des alizés de NE. Bain. Encore 130 M.

Je me suis plongé dans la lecture de Joseph Conrad en commençant par son premier ouvrage, *La folie Almayer*. Je ne peux m'empêcher de citer un extrait de circonstance : "Dain éprouva un soudain désir de parler de la mer qu'il aimait tant ; [...] ; il dit comment la surface toujours changeante de la mer était cependant toujours fascinante, alors que ses profondeurs étaient toujours identiques froides et cruelles et pleines de la sagesse des vies détruites. Il expliqua comment la mer rendait les hommes esclaves de

son charme pour la vie entière, et ensuite, indifférente à leur dévotion, les engloutissait, furieuse de la peur que suscitait chez eux son mystère qu'elle se refusait à dévoiler, même à ceux qui l'aimaient le plus. La mer est comme un cœur de femme. Mais pour les hommes qui ne connaissent pas la peur, la mer est toujours fidèle". C'est un peu pompeux, comme souvent chez Conrad, à qui on le pardonne facilement à cause des personnages et des atmosphères qu'il sait si bien créer et entretenir.

Dimanche 12

Je manque de peu un gros poisson, sans doute une bonite, qui se détache à 5 mètres du bateau. Voyons beaucoup de dauphins et des poissons volants, qui décollent en suivant l'étrave. Pas de vent jusqu'à 20 h, donc moteur toute la journée. Il faut aller chercher du gasoil à Sal, sinon nous risquons d'en manquer dans la traversée du fameux pot au noir, ou en arrivant sur les côtes du Brésil ; rien de plus déprimant que d'être encalminés en vue des côtes. Voile de nuit jusqu'à 6 h avec grain. L'Ilha do Sal est en vue au lever du jour. Il n'y a pas de phare d'atterrissage sur la côte N, alors que c'est l'île par laquelle il faut aborder l'archipel du Cap Vert !

Lundi 13

Jetons l'ancre à Sal à 9 h. Avons mis 6 jours pour parcourir 800 M, soit une moyenne de 5,5 nœuds, avec 36 h de moteur. Encore une île volcanique très érodée, avec une végétation rare qui lui donne une couleur vert amande. Paul en est sidéré ; il avait gardé le souvenir d'îles montagneuses, toutes sèches et désolées. Mouillage à Palmeira face à la raffinerie sous une petite pluie matinale. C'est un tout petit port avec, sur le coté W, un quai occupé par un cargo vieillot qui fait le ravitaillement en eau, un bateau de pêche et une vedette militaire. Une quarantaine de voiliers sont ancrés dont plusieurs vus à La Gomera. Les autorités sont totalement indifférentes à nos va-et-vient. Il faut néanmoins faire les formalités d'entrée à l'aéroport, situé à 6 km.

Palmeira est un village aux maisons pauvres, bien alignées selon des rues perpendiculaires, une grande place désolée, avec quelques arbres maigrelets qui ne font pas d'ombre. Nous sommes partis avec nos poubelles, mais nous ne savons pas où les jeter. Pas de vraies boutiques, juste quelques échoppes. Les gens semblent totalement indifférents à notre présence. Il n'y a pas de bus, seulement quelques taxis qui n'essayeront pas de nous aborder, même quand on leur fait timidement signe.

Finalement, nous partons avec quatre autres français arrivés la veille, dans un taxi camionnette que l'on attend à la sortie du bourg ; il y a deux bancs sur le plateau arrière. Nous montons avec nos jerricans, car il n'y a pas de pompe à proximité du port et de la raffinerie ! Traversons Espargos, capitale de l'île, pour arriver à l'aéroport. Formalités simples et sans histoire ; change à la banque. Nos amis, qui avaient pris des visas en France (à 200 F), y sont de leur poche, car nous payons 100 cruzeiros (6 F)

pour deux, et eux aussi ! Retour en ville à 1 km à pied avec nos deux jerricans de 20 litres que l'on remplit à la pompe.

Espargos est une petite ville avec une grand-rue et quelques traverses. Ce n'est ni beau ni laid, ni riche ni trop pauvre. Trois femmes, assises à même le sol, vendent des bananes vertes dans des bassines en zinc. C'est la sortie des classes et tous les écoliers sont habillés du même uniforme. Il y a une poste, quelques restaurants, un hôtel et un petit supermarché assez cher, mais peut être est-ce un prix pour touristes ? Au restaurant où nous allons, il n'y a que des cap-verdiens et une télé allumée que personne ne regarde. Délicieux plat de morue aux pommes de terre, la meilleure que j'ai jamais mangée. Je pars à la recherche du bureau de poste tout neuf, bientôt suivi des autres qui veulent téléphoner ; c'est assez simple, grâce à l'opératrice. Mais les tarifs sont très différents pour des coups de fils de même durée. Retour au port dans un taxi similaire à celui de l'aller (300 crz pour tous), avec nos jerricans pleins. Après midi, vidange moteur et pause de renforts sur la voile au niveau des barres de flèche quand on a pris un ris.

Le soir, apéro à bord du Serentipity, un bateau identique au nôtre, invités par George, un informaticien self-made man, amateur de gadgets - il nous sort une longue vue à infrarouge dans laquelle on ne voit rien - et sa copine libanaise Rania. Ils ont tout quitté et partent pour l'Australie ou la Californie où ils aimeraient s'installer. Avant, ils vont passer par le Brésil et travailler un peu pour remplir la caisse ; je leur suggère la Guyane. Sur leur bateau, ils ont bourré les deux cabines arrières de bouffe y compris de la bière et du sopalin ! Paul leur explique que c'est carrément dangereux d'avoir le cul dans l'eau, si l'on doit fuir en pleine tempête, parce que le bateau ne se soulève plus de l'arrière et les déferlantes montent à bord et remplissent le cockpit. Les autres Français, sur Samantha, un Jouet 37, sont plus sympas. Lui travaillait dans un hôpital ; il est fou de rage, parce que son père vient de lui dire au téléphone qu'il a été payé un mois de trop, et qu'il a renvoyé l'argent à ses employeurs !

Mardi 14

Départ 10 h ; il y a 115 M à faire pour l'Ilha São Tiago et sa capitale Praia, donc inutile de se presser si on ne veut pas arriver dans la nuit. Voile entre les îles par un petit vent qui tombe le soir. Il n'y a pas de renforcement du vent, comme aux Canaries, non plus que la forte houle que Paul avait prédite pour l'avoir subie dans son voyage transatlantique précédent.

Aucun phare ne marche. Au lever du jour nous longeons São Tiago, qui est verte comme Sal, mais d'un vert plus rare surtout en bordure des côtes. Un peu plus de végétation ici, ce qui est normal vu que l'île est plus haute. Elle couvre un doux relief de volcans anciens. Arrivée à 10 h.

Mercredi 15

Praia est la capitale du Cap-Vert, une ville de 80 000 habitants, qui est aussi un des ports officiels d'atterrissage. Il y a trois voiliers au mouillage dont un canadien qui nous explique qu'ici on craint beaucoup le vol. Il a surpris quelqu'un sur son bateau la nuit et l'autre voilier est gardé. En débarquant, il faut laisser l'annexe et les rames sous la surveillance d'un pêcheur et lui donner 100 crz. Une ambiance qui explique qu'il y ait si peu de monde !

Allons avec les canadiens faire les formalités de sortie, à la police et à l'émigration à l'entrée du port. Ambiance africaine. Le fonctionnaire de police est absent ; peut être cet après-midi. Nous prenons un taxi pour nous rendre à l'émigration, et faisons le plein de notre jerrican au passage. Meilleure efficacité administrative, mais on nous taxe de 650 crz pour partir « en règle ». Courses sur le "plateau", comme on appelle la vieille ville, effectivement située sur une hauteur. Passage à la banque et au supermarché. Il n'y a qu'un choix très réduit ; pas de légume frais, quelques fruits ; que du poulet congelé, de petits œufs et du gouda hollandais pour tout fromage. Retournons en taxi au port où les pêcheurs débarquent des thons. Des dockers chargent à la main le ravitaillement et tout le bric-à-brac qui voyage d'île en île sur de petits cargos. Ils affichent sur une ardoise leur destination et l'horaire du départ ; des familles attendent déjà à bord.

De retour au bateau, Paul me dépose avec l'annexe sur la plage, plus proche de la station-service, pour remplir à nouveau le jerrican. Débarquement aux escaliers d'un débarcadère pourri où nous risquons de crever l'annexe. Aller-retour à pied à la station Shell (45 mn). Je cherche à liquider nos derniers cruzeiros et ne trouve que du pain en tranches et des oignons. Retournons à la police ; toujours personne - il y a trois fonctionnaires pour me dire que le bureau est fermé et que ce n'est pas leur travail de tamponner nos passeports. Décidons de nous en passer et quittons le port à 16 h.

Soirée et nuit tranquille avec un alizé d'ENE à 15-18 nœuds bien établi. Couché de soleil avec vue sur le majestueux volcan de l'Ilha do Fuogo, aux formes aussi parfaites que le Fujiyama.

Traversée

Jeudi 16

Un grain dans l'après-midi. De nombreux poissons volants décollent en nuées au ras du bateau. Nous écoutons les nouvelles du Vendée Globe Challenge, dont le départ a été retardé. Nous comptons les retrouver dans le pot au noir et même en rattraper certains, au moteur dans les calmes plats. Ils sont partis trop tard et atteignent seulement les Canaries ; nous passerons avant eux. Parcourons 142 M. Ciel gris, sans pluie, toute la nuit.

Vendredi 17

Toujours gris ; vent soutenu. Nous surfons sur les vagues jusqu'à atteindre 13,3 nœuds. Pêchons deux bonites, mais nous relâchons la seconde ; nous espérons une coryphène, nettement meilleure à déguster. Grains, pluies et orages. Paul se demande si nous ne sommes pas déjà dans le pot au noir. La température de l'eau ne cesse de monter ; 27.7 ce soir. Nuit tranquille, plus ou moins claire.

Samedi 18

Temps clair, vent soutenu d'ENE. Nous ne sommes pas encore dans le pot au noir. Il faut dire que nous n'avons aucune information sur sa position, vu qu'il n'y a plus de bulletin, à cause d'une grève de Météo France - merci les gars. Pêchons une petite coryphène qui finira dans un jus de citron - en tasseau - en guise d'apéritif. Voilà un des points fixes de la journée. A 19 h, pastis et whisky servis avec glaçons deviennent incontournables, tout en guettant le rayon vert. Aujourd'hui 168 M parcourus. L'eau atteint 28,2 degrés.

Dimanche 19

Gros grain à 2 h suivi d'un intermède sans vent, puis vent d'E, 20 nœuds, jusqu'à 4 h. Ça y est nous y sommes, vers 7 degrés de latitude N. A 5 h, passons au moteur. Il fait chaud ; nous évitons les grains que l'on voit arriver de loin. Voile au près à 10 h. Grosses pluies en début d'après-midi. Nous en profitons pour faire la lessive dans un seau d'eau récolté en bout de bôme.

Sommes rattrapés par une cinquantaine de dauphins dispersés. Ils convergent vers nous à l'appel d'un gros mâle qui saute verticalement hors de l'eau à plusieurs reprises. C'est une vraie cohorte. L'un d'eux décolle à l'horizontale en pivotant sur lui même à toute vitesse ; il nous fait plusieurs fois son numéro de toupie. J'aperçois quelques dauphins au ventre rose - des albinos ? - et beaucoup de petits qui nagent en parallèle avec leur mère comme s'ils étaient leur ombre. Plus tard, perdons le rapala, arraché avec le bas de ligne !

Avons parcouru 144 M. Le vent tombe en début de nuit. Ciel totalement noir. Moteur jusqu'à minuit ; gros orage puis vent de SE 10 nœuds qui forçait en fin de nuit. L'éolienne fait un bruit d'enfer qui résonne dans la cabine arrière, comme une scie circulaire qui tournerait en permanence à des régimes proportionnels au vent.

Lundi 20

Temps clair. Sommes sortis du pot au noir qui n'a duré que 30 h. Vent de SSE, 15 nœuds. Sommes au près contre la houle, peu confortable. Le pilote nous laisse tomber avec le message "rude drive". Au près ce n'est pas grave ; nous vogueons barre bloquée. Nous avons fait 157 M et continuons à marcher 5-7 nœuds toute la nuit sans toucher à rien.

Mardi 21

Dans la nuit, j'ai reconnu Fomalhaut, dans le prolongement des étoiles externes du carré de Pégase. Elle forme, avec Canopus (très brillante en contrebas de Sirius) et Achernar, un alignement remarquable qui permet de situer la Croix du Sud non encore visible. La houle est moins marquée en début de matinée. Je reprends mon travail de programmation sur les partitions de diamètre minimum. Réparation du pilote dans l'après-midi ; c'était un mauvais contact dans une prise. Mais rapidement mon bricolage s'est avéré insuffisant. Marchons toujours au près barre bloquée. Passons à 9M des Rochers de Saint Paul, caillou isolé au milieu de l'Atlantique, que nous voyons à la tombée du jour. Nous suivons son phare en début de nuit. Pêchons une bonite à 19 h. Sommes pas mal secoués et mangeons debout calés à la gîte. Nous ne serons pas rattrapés par les bateaux du Vendée Globe Challenge qui passeront certainement plus

à l'est. Un couple de Fous de Bassan nous accompagne ; l'un d'eux dort sur les filières au vent.

Mercredi 22

Passons l'Équateur vers les 6 h du matin ; ce soir, repas amélioré, si ça se calme un peu. Nous devrions être depuis hier dans des alizés de SE, mais hélas ils se tiennent plein sud, ce qui nous met au près serré et, qui plus est, il y a 1 nœuds de courant contre nous. Paul fait sécher des morceaux de bonite sur un fil suspendu au portique ; ça fait très loup de mer. Je re-branche à nouveau le pilote avec un sucre ; ça a l'air de tenir, jusqu'au prochain "rude drive" qui ne tarde guère à venir. Le loch donne 162 M et le GPS 142 seulement ; c'est ce dernier qui a raison, il y a 20 M de perdu à cause du courant. Ce soir, pas de repas amélioré, juste un riz sucré/salé arrosé de la bouteille offerte par les jeunes Belges.

Jeudi 23

Nuit agitée à la gîte, à dormir debout ; je suis allongé sur le matelas mais les pieds sur la cloison. Heureusement que la couchette est assez large pour s'étendre par le travers. Je suis tellement ensuqué pendant mon quart que je passe presque tout mon temps à dormir ; il faut dire qu'il n'y a personne sur cette mer, à peine un cargo par nuit. Toujours 20 nœuds de vent au près serré. Matinée de travail malgré les mouvements désordonnés du bateau. Barre jusqu'à 16 h. On a fait entre 144 et 159 M en 24 h. Nouveaux bricolages électriques sur le pilote au fond du coffre, sans grand succès. Ça se calme un peu et je renvoie de la toile.

Après 24 h de séchage, la bonite est mangeable, tout juste. C'est comme un morceau de caoutchouc racorni qui aurait goût de poisson. Je vois mal comment cuisiner ça, car pour le manger cru, il faut vraiment être en panne de gaz ! J'admire le ballet des fous de Bassan qui plongent sur les poissons volants que le bateau fait décoller.

Vers les 20 h, le vent adonne et le bateau se redresse ; on peut enfin manger à table. A 22 h le vent remonte à 20 nœuds et le pilote ne veut toujours rien savoir. Nous passons nos quarts à barrer ; le bateau file toujours entre 8 et 9 nœuds. De temps en temps, on a droit à une bonne douche d'embruns.

Vendredi 24

En début de matinée, j'attrape une daurade coryphène et je trouve une sorte de méduse sur le pont. C'est tout transparent avec seulement deux points noirs en guise d'yeux et une large queue plate qui bat convulsivement. Je continue de barrer. Chaque fois qu'on met le pilote, il décroche au bout d'un temps imprévisible - 3 mn ou 3 h. - sans que l'on sache si c'est parce que c'est vraiment difficile ou s'il y a un mauvais

contact électrique qui provoque des arrêts aléatoires. Paul penche pour une bulle d'air dans le circuit hydraulique ou un manque de locked, car le réservoir n'est qu'à moitié plein. Le pilote annonce 194 M pour les dernières 24 h, mais le GPS n'en donne que 181.

Ma dernière intervention sur le pilote est catastrophique. Je démonte le cul du compresseur, pour vérifier que les fils sont bien fixés, et je tombe sur une dynamo avec beaucoup de poussière de charbon, que je nettoie tant bien que mal à la nuit tombante. Je n'arrive pas à la remonter. Du coup, pas de pilote même par intermittence cette nuit. Et pour finir, en sortant la daurade du four, un coup de roulis envoie le contenu du plat derrière le réchaud. En essayant de récupérer poisson et pommes de terre je me brûle et, en retirant mon bras brusquement, j'arrache ma montre, ce qui casse un des supports du bracelet. Fin de journée calamiteuse, qui nous donne le fou rire, car la coryphène était quand même très bonne.

Samedi 25

Belle nuit étoilée sans lune. Au sud de Canopus, un nuage d'étoiles est bien visible. Même à la jumelle, aucune ne se distingue, mais elles forment une nuée qui se déplace avec la voûte étoilée. Est-ce le nuage de Magellan ? A 5 h arrive une série de grains et d'orages avec des rafales jusqu'à 30 nœuds. De toute façon le pilote n'aurait pas fonctionné, ce qui nous console un peu. A midi, il fait toujours très gris et nous filons 8 nœuds. La canne à pêche siffle et s'arrête ; l'hameçon de traîne, tenu par un anneau métallique, a été arraché ! A 13 h nous franchissons la frontière des nuages et retrouvons soleil et chaleur. A 16 h le loch donne 183 M et le GPS 166 ; toujours le courant dans le nez alors qu'il devrait être portant.

Nous sommes à 50 M en face de Recif, où nous n'irons pas faute de temps, et il ne reste que 400 M pour San Salvador, ce qui laisse prévoir une arrivée mardi matin. Si c'est le cas, on aura fait la traversée en moins de 13 jours.

Dimanche 26

Las le pilote n'a marché que jusqu'à 3 h ; après il a fallu l'aider à repartir chaque fois qu'il se mettait en "rude drive" ; une petite pichenette sur le fil du compresseur, mais pour cela il faut ouvrir le coffre et plonger tête en bas. Paul a tellement eu à le faire qu'il a préféré barrer. Au lever du jour, le vent a encore adonné. Tout en travaillant à mon programme, je pêche coup sur coup une liche et une bonite, avec un rapala ridicule que nous expérimentons pour la première fois. C'est une sorte de calamar rouge et jaune, avec des yeux blancs, qui cache un gros hameçon. Sa redoutable efficacité me fait douter du sens esthétique des poissons. Vers 11 h nous tanguons et filons grand large, à 6 nœuds, le long de la côte brésilienne qu'on devine de temps à autre. Enfin, nous avons le courant pour nous, mais nous n'avons parcouru que 158 M

ces dernières 24 h. J'ai entrepris de faire sécher la bonite en petits morceaux et de les utiliser dans un plat "boucané". La liche est un poisson ferme et délicieux.

Lundi 27

Nuit au sprint, 8-9 nœuds, par vent de 3/4 arrière, à surveiller et relancer le pilote, de moins en moins automatique. J'ai eu plus de chance que Paul qui a fini par prendre la barre, mais je dois faire comme lui durant mon quart du matin. A 10 h je plonge dans le coffre avec un metrix et la notice de montage. Je finis par démonter de nouveau le cul du compresseur pour vérifier les charbons. Nous n'arrivons pas à comprendre comment un simple mouvement sur le fil peut relancer la machine. Après remontage, tout repart normalement, sans plus d'interruptions. Au fil de heures, nous croisons les doigts sans trop y croire.

Grosse chaleur à midi et le vent a faibli. Nous traînons pour ne pas arriver pendant la nuit. Les hauts fonds nous tiennent assez éloignés de la côte qui défile devant nous ; principalement des plages et de grandes dunes de sable partiellement couvertes de grands arbres - eucalyptus, cocotiers ou palmiers. Très peu d'habitations sauf à proximité des phares. Il n'y a que de rares et petits bateaux de pêche.

Mardi 28

Du vent en première partie de nuit. Je n'entends pas le réveil et Paul me secoue à 2h. Le pilote marche toujours. Je le laisse faire en évitant les rares pêcheurs et un cargo qui vient passer tout près. A 6 h 30, jugeant avoir suffisamment contourné le banc de sable qui prolonge la pointe, nous piquons droit sur le phare qui marque l'entrée de la Baía de Todos Os Santos, à la pointe la plus au sud de la ville. Nous avons mis 12 jours et 16 heures pour faire 2050 M (au compteur), soit 6,7 nœuds de moyenne (160 M/jour), avec une dizaine d'heures moteur. Nous sommes contents.

Au lever du jour, à 7 h 30 nous passons devant les gratte-ciel et longeons la corniche W. Nous dépassons une première marina pour atteindre la grande digue derrière laquelle se trouve un gros îlot fortifié, tout noir, avec un palmier qui dépasse. Là, tous les *Saveiros* de la baie sont à l'ancre. Ce sont des deux-mâts de 15 à 30 mètres de long, plus un bout-dehors soutenu par une imposante pièce de bois. Ils ne marchent qu'au moteur et desservent les îles et les villages de la baie. Au fond du port, juste devant l'amirauté - capitainerie militaire - il y a deux pannes et demi. La première sert de quai d'embarquement pour les *Saveiros*. La seconde est pour la plaisance ; elle semble tenue par des piquets métalliques qui sortent droits hors de l'eau et sur lesquels on vient s'amarrer. Le yacht-club attenant est confortable - douches, toilettes - et très bien gardé (équipe de surveillance nuit et jour) pour un prix raisonnable. La demi-panne restante est libre d'accès depuis la rue et sert à une vingtaine de barques locales et aux enfants qui viennent se baigner.

Vu de la mer, il y a deux zones : une ville basse au niveau de l'eau, qui semble surtout constituée d'immeubles de bureaux - toutes les rues sont animées par une multitude de petits négoce de trottoirs - et une ville haute, au-dessus des falaises de 50 m - c'est le centre historique et la partie commerçante de la ville. Entre les deux, un ascenseur monumental et quelques rampes carrossables, où l'on voit passer les bus.

Il y a deux heures de décalage horaire, si bien que nous sommes amarrés à 7 h, heure locale. Il faut attendre 9 h pour l'ouverture des bureaux du club avant de commencer les corvées administratives. D'abord la police fédérale, dont les bureaux sont situés à vingt bonnes minutes de marche, le long du port. A l'entrée de la salle d'attente, une personne est chargée de distribuer des numéros d'ordre ! Après 1/2 h. d'attente, et quelques formulaires, on nous tamponne nos passeports. Nous avons droit à trois mois renouvelables une seule fois sur l'année. Après, il faut trouver la douane sur le chemin du retour. Au passage, on cherche une banque pour changer de l'argent, ce qui n'est pas si simple, parce qu'il n'y en a qu'une, dans la ville basse, qui fasse le change ! Et il faut monter dans les étages, prendre un numéro d'ordre et payer des frais exorbitants. Ce qui nous met le Real à 4,25 F, ce qui est sans doute 25 centimes de trop, par rapport aux changes privés, mais nous n'en avons pas vu dans la ville basse. A la douane, on nous demande de repasser dans une heure. Retour au port.

Juste en face des quais, se trouve le Mercado Modelo, marché couvert dédié à l'artisanat local, dont le devant semi-circulaire abrite une grande terrasse couverte, donc ombragée, ce qui est essentiel car il commence à faire très chaud. Plusieurs cafés s'y disputent les rares touristes. Sur une estrade dans un coin se déroule un spectacle de *Capoiera*, danse simulacre de combat entre deux jeunes hommes, rythmée par des percussions bruyantes. Nous ne sommes plus habitués à ce niveau sonore et à toute cette agitation. Nous nous arrêtons néanmoins pour boire une bière bien fraîche.

Retour à la douane, et après une bonne demi-heure de formulaires nous voici presque en règle ; il ne reste plus que les militaires de la capitainerie. Très imbus d'eux-mêmes, on les entend sur tout le bassin. Ils marquent les heures et les manœuvres à grands coups d'appels vocaux et de sonneries de sifflets, du lever du soleil jusqu'à 22 h. Là, re-attente, re-formulaires, munis des attestations précédentes. Ces militaires exigent que l'on soit en tenue de ville, pantalon long et chemisette, ce qui ne fait qu'aggraver la sensation de canicule aux alentours de 14 h. En tout, il faut quatre bonnes heures pour faire les formalités d'entrée. C'est la même musique pour la sortie et tout ça se rejoue dans chaque état brésilien, donc à Bahia, Rio de Janeiro, Santos, .. etc.

Après ça, nous avons bien mérité un plat de riz/poulet au Mercado, suivi d'une bonne sieste. Tour à pied dans la ville basse au coucher du soleil. Les bureaux sont fermés et les bars font de même. Il ne reste que quelques établissements à la clientèle louche (poivrots, drogués, prostituées). Le soir, le quartier du port, ça craint !

Cabotage sur la côte Est

Mercredi 29

Réveil aux sifflets militaires. Voyons revenir quelques pirogues - des vraies, taillées dans des troncs d'arbres - avec de noirs pêcheurs qui pagaient pour atteindre le fond du port où ils traînent toute la journée. Ils partent à la nuit tombante en s'aidant d'un bout de tissu en guise de voile, tendu entre deux perches qu'ils tiennent à la main. Matinée propreté, nettoyage du bateau, lessive, rangement et toujours le pilote. Il a très bien marché, mais j'ai finalement compris que tout vient de l'usure des charbons. Je démonte la pièce. L'après-midi, je l'emporte avec moi, à la recherche de charbons neufs. Un Belge, sur un Frioul 38, qui vit là depuis bientôt six mois, nous a parlé de magasins spécialisés à l'autre marina. Je pars par là et présente ma pièce, sans le moindre succès. En continuant le long de la mer, vers le Sud, j'arrive au "port" de Barra après avoir traversé le quartier des gratte-ciel. Tous les accès aux immeubles sont fermés et il y a des gardiens partout, même dans les églises. Voilà qui est révélateur du taux de petite délinquance. Barra, n'est pas un port, mais un fortin portugais, très joli, encadré de deux plages - l'une est vide, l'autre est bondée. En regardant des jeunes gens qui font des exercices de musculation, je déguste un *coco verde gelado*. C'est un gros fruit vert sorti d'une glacière, ouvert devant moi de quelques coups de machette bien placés et dans lequel je plonge une paille. Le jus n'a pas grand goût ; c'est douçâtre mais glacé donc très rafraîchissant. Retour à pied vers la ville haute par des quartiers semi-résidentiels et des avenues pleines de petits commerces. Reste à prendre une des rampes qui descend sur le port. On nous avait mis en garde contre ces ruelles mal famées la nuit, mais de jour, pas de danger. Quelques ateliers de ferronnerie et des marbriers occupent le rez-de-chaussée de vieux bâtiments en ruines.

Au pied, j'arrive devant la belle église baroque, en face de l'amirauté où tout est illuminé. Il est 19 h, il y a foule et c'est très vivant. Un chœur chante un cantique et sur un banc du fond un vieux monsieur, qui a amené sa clarinette, les accompagne en sourdine. Les gens semblent se connaître ; ils vont et viennent boire à une fontaine et conversent sur le parvis ; une cérémonie bon enfant.

Pendant ce temps, Paul est allé faire des photocopies de cartes marines que le belge lui a prêtées. Nous voudrions aller aux Arolhos, qui est un archipel d'îlots coralliens au large de la côte. Pour les traverser il faut une bonne carte afin d'éviter de nombreux récifs. Nous envisageons aussi de passer à Buzios et d'y rencontrer Pace, une amie italienne de longue date que j'ai connue à Marseille et qui vit maintenant à Rio. Je vais téléphoner et tombe sur sa fille. Elle m'explique que sa mère est en Italie et qu'elle ne revient que le 5 ou le 6 décembre. Nous convenons que j'appellerai à cette date. Mais nous hésitons à aller à Rio car il faudrait y faire les formalités d'entrée-sortie et, pour une soirée, c'est trop d'ennuis.

Apéritif avec le belge qui a amené une demi-bouteille de pastis. Paul était en manque ; elle va y passer. Il nous explique sa situation. Étant là depuis 6 mois, il doit sortir pour l'étranger et y rester 6 mois. Mais il a fait la connaissance d'une brésilienne qu'il aimerait emmener en Uruguay. C'est tout un tas de formalités pour elle et lui. Et puis il n'est pas sûr de la fille qui n'a jamais fait de bateau. En plus, ils se font faire un bilan santé. Bref, on s'en fout de ses histoires belges. Il nous apprend quand même qu'il y a dans la baie quelques navigateurs clandestins qui, après leur sortie officielle, au lieu d'aller à l'étranger, se cachent six mois dans les mouillages et réapparaissent pour faire à nouveau leur entrée. Il y aurait même parmi eux des proxénètes français qui font travailler des Brésiliennes !

Jeudi 30

Balade matinale, avant les grosses chaleurs, au Centro Historico dans la ville haute. L'ascenseur qui nous y dépose ne coûte que 20 centimes. En partant vers le nord, on découvre de belles places ombragées (Largo Pelourinho) bordées de maisons multicolores du XVIII-ème siècle. La plupart sont des échoppes pour touristes mais, à cette heure-ci, elles sont encore fermées. Comme dit le Belge : "le touriste est une matière première qui s'exploite comme les autres". Mais quand il n'est pas levé, inutile de se fatiguer pour rien, et c'est plus beau comme ça. Nous visitons quelques églises baroques. Les murs intérieurs sont couverts d'azuleiros qui représentent des scènes religieuses - procession, vie des saints - ou profanes - paysages, vues de la ville et du port. Le cœur est couvert de sculptures et de motifs décoratifs en bois. Les plafonds en bois peints représentent un haut d'intérieur d'église, dont le plafond figure le jugement dernier, ce qui donne un effet de surélévation à l'édifice.

De nombreux cloîtres témoignent de la rivalité des ordres religieux. Celui de Saint François est couvert d'azuleiros en cours de restauration. Tout cela me donne à penser que les Portugais avaient massivement investi dans leur colonie, y construisant une ville sans doute aussi riche et belle que Lisbonne à cette époque. Je me demande s'il y a eu, après l'Antiquité, d'autres colonisations aussi édifiatrices, en dehors des maures au sud de l'Espagne et des normands en Sicile ? En tous cas, pas de Tour Eiffel

ni de Palais du Trocadéro dans l'AOF. En traversant la ville haute, j'achète des sacs de toutes petites crevettes séchées et des mangues.

L'après-midi nous devons partir pour un mouillage au nord de l'île d'Itaparica, de l'autre côté de la baie, à 2 h de San Salvador. Paul y a passé trois semaines lors d'un de ses précédents voyages. Mais le temps s'est mis au gris, avec un vent du sud qui laisse présager l'arrivée d'un front froid. De plus, il faudrait revenir demain matin, si l'on veut faire notre sortie avant le week-end. Autant faire les démarches aujourd'hui, aller demain à Itaparica et en partir quand on veut, directement vers le sud. Et puis, quitte à faire des papiers, autant faire une sortie définitive du Brésil ; dans les petits mouillages où nous comptons aller, on ne nous demandera certainement rien.

Cette fois-ci nous partageons la corvée ; je fais la police et la douane et Paul la capitainerie. Dans les salles d'attente, je lie connaissance avec d'autres français :

- Les uns sur un gros bateau de pêche en acier avec un gréement aurique à l'ancienne ; du lourd. Leur moteur a pris l'eau par l'échappement, il est tout rouillé. Ils ont mis 35 jours depuis le Cap Vert et voudraient continuer vers la Patagonie, mais ils sont sans moteur. Ça paraît difficile, mais vu Magellan, Drake, Fitzroi et Slocum, ce n'est pas infaisable.
- Les autres naviguent sur un bateau de course, un First Class 10, dont ils ont juste changé le mât. Ils ont traversé sans pilote en s'offrant des surfs à 18 nœuds ! Le skipper n'a ni le temps de descendre au sud, ni de rentrer. Il envisage d'hiverner aux Antilles ou de vendre le bateau ici. Ils sont en relation avec une agence et un client pour un prix très avantageux.

Je passe le relais à Paul et m'apprête à aller prendre un *suco de manga* - on en a l'équivalent de trois verres pour 1 R - quand arrive un jeune homme qui me demande si c'est nous qui avons un problème de pilote. Je lui montre mes charbons usés et il me propose de s'en occuper. Je ne vais pas lâcher ma pièce comme ça et je l'accompagne en bus dans les quartiers nord. C'est comme à Marseille : des petites usines et de l'artisanat industriel, mécanique automobile et outillage. Il m'emmène dans une boutique où ils ont un véritable catalogue de charbons, mais pas les bons. Je prends ceux qui ont la taille au-dessus et je les limerai au papier de verre si besoin est. Ouf, me voici soulagé ; nous avons une roue de secours. Je rentre au port avec le jeune homme un peu dépité de ne pas avoir à faire le travail de montage, mais je le dédommage et il part content. Maintenant, nous pouvons aller prendre nos *sucos*.

Vendredi 1er décembre

Avant de partir pour Itaparica, nous faisons le plein de gasoil à l'autre marina (deux fois plus chère) où nous voulons aussi acheter la carte des Abrolhos. Pour traverser la baie, pas de vent et un fort courant de marée, pour remonter jusqu'au fond. Pour contourner l'île par le nord, la carte n'indique qu'un balisage sommaire. Mais

ça a changé ; il y a pléthore de marques d'eau saine et les hauts fonds sont signalés. Arrivons vers 14 h devant le village : une vieille église portugaise, des maisons basses mangées par la végétation, un marché couvert et un restaurant. Selon Paul, rien n'a changé et, seule nouveauté, une marina est en construction. En face, des bancs de sable peu à peu recouverts par la marée et une très jolie plage de sable blanc entourée de cocotiers et de végétation touffue. Le taud à peine installé - il fait vraiment très chaud sans vent - arrivent deux jeunes français en zodiac. Celui qui est fortement tatoué vient d'acheter son bateau aux Antilles, un Gib Sea 47. Il est venu en descendant contre le courant au large des Guyanes et de la côte NE du Brésil. L'autre vient d'arriver en avion. Ils "bricolent" dans le coin depuis pas mal de temps et prétendent vivre de la pêche à la voile dont ils vendent le produit aux pêcheurs. On leur offre un verre en parlant du droit des séjours longue durée, et des façons de le contourner. Ils nous font instantanément penser à ces semi clandestins que le belge a évoqués, d'autant plus qu'ils nous parlent abondamment de leurs copines brésiliennes à bord.

Passons l'après-midi écrasés par la chaleur ; l'eau verdâtre à 30 degrés n'y change rien. Paul part téléphoner à son mécanicien en France pour qu'il nous envoie la pièce ; on décidera à quel endroit quand il l'aura en main. Le soir, dîner au restaurant en face du bateau : calamars et favouilles à la carapace molle, avec du potiron et du riz ; c'est très bon, mais pas donné.

Samedi 2

Tour à terre à la recherche du supermarché. Le village est très pauvre et, en dehors de la végétation, il manque passablement de charme malgré les nombreux hibiscus et de beaux arbres à fleurs rouges comme des flamboyants. Des balayeurs, hommes et femmes, ramassent les feuilles mortes mais laissent les sacs plastique qui jonchent le sol un peu partout. Finalement, nous trouvons le supermarché derrière une boutique de mode et un salon de beauté/coiffure surprenant ici. Faisons le plein de *cachaça* et de citron verts, pour le meilleur apéritif du monde.

Pour sortir de la baie, nous longeons Itaparica avec le courant de marée et arrivons sur des bancs de sable à moins de 5 m de profondeur qui nous renvoient vers l'intérieur de la baie. A 12 h 30 passons la bouée cardinal E, qu'il faut impérativement contourner. Le vent de SE tourne rapidement NE et nous marchons travers puis large et grand large à 7-8 nœuds. Croisons deux méduses physalie, dites "caravelles". Elles ont une jolie corolle transparente bordée de rose hors de l'eau qui leur sert de voile, mais elles ont aussi des tentacules de plusieurs mètres de long, qui pendent dans l'eau et dont les brûlures peuvent être mortelles.

Dimanche 3

Nuit calme mais toujours aussi rapide. Je tangone vers 2 h, le ciel se couvre. Matinée très grise, puis pluvieuse. Paul pêche un petit thon de 5 kg dont nous ne gardons que les filets dorsaux. Avons fait 170 M en 24 heures. Si ça continue, nous allons arriver aux Abrolhos dans la nuit. Heureusement, le vent faiblit dans l'après-midi et tombe vers 18 h. Moteur et crachin. Petit vent vers 19 h 30 ; nuit à 4-5 nœuds par vent arrière.

Lundi 4

Réveillé à 7 h par des coups répétés dans le cockpit. C'est une grosse daurade coryphène que Paul vient de sortir et qui bat de la queue dans ses derniers soubresauts. Elle fait près d'un mètre et pèse dans les 12 kg ; photo souvenir. Une fois enlevées la tête et la queue, je la découpe en trois gros morceaux pour qu'elle puisse rentrer dans le frigidaire.

Il fait toujours gris. Je prépare des lamelles de daurade à faire mariner dans du jus de citron - pour la salade de midi avec des lentilles sauce moutarde - et d'autres morceaux à faire sécher au soleil qui apparaît timidement. Vers 11 h, nous entrons dans la zone du Parc Maritime. Sur ses limites, une dizaine de toutes petites barquettes orange sont ancrées par 20 m de fond. A leur bord, un pêcheur solitaire palangrotte. Vu que nous sommes à plus de 30 M du rivage et qu'ils n'ont qu'une paire de rames, il doit y avoir un bateau à moteur qui les amène sur les lieux de pêche, comme autrefois un morutier ses doris.

Vers midi, le vent forcit et l'archipel apparaît. Ce sont quatre petites îles basses disposées en couronne, sans doute le cratère d'un ancien volcan. Pour la première fois, apparaissent de grands oiseaux, des frégates, qui battent mollement de leurs longues ailes. La prudence voudrait que l'on arrivât par le sud, mais nous voyons venir par l'ouest deux *saveiros* qui s'appêtent à emprunter la passe, qui n'a que 3 mètres d'eau d'après une vieille carte de détail du siècle dernier. De peur d'un ensablement nous ne l'aurions pas embouquée seuls, mais nous suivons les *saveiros*. Effectivement il y a 3,2 m d'eau.

Nous voici au mouillage sous le vent de Santa Barbara, la plus grande - 300 m de long - celle qui porte le phare. L'endroit est très beau ; chaque île a son unique palmier. Une gardienne en zodiac vient nous apporter un dépliant qui précise le règlement. Il est interdit de débarquer, mais on peut se baigner au-dessus des massifs coralliens en bordure de trois d'entre elles et il est conseillé d'utiliser les coffres disponibles plutôt que son ancre.

Les coraux eux-mêmes n'ont rien d'exceptionnel ; les plus courants sont de grosses boules brunâtres qui ressemblent à des paniers tressés, et très rares sont ceux qui sont arborescents, comme en Mer Rouge. Mais les poissons sont magnifiques et très nom-

breux, autant en diversité qu'en quantité. Et ils ne sont nullement sauvages et me regardent, à un mètre, avec la même curiosité que celle que je leur manifeste. De gros poissons-perroquets bleus de 50 bons centimètres et toute une cohorte de bleus plus foncés avec une frange dorsale et ventrale plus claire me suivent. Ils vont par bans de plusieurs dizaines accompagnés de petits, qui ont comme des côtes dessinées sur les flancs, et d'autres encore presque translucides. Il y a aussi des poissons noirs et jaunes, tout plats, d'une trentaine de centimètres. Le corps est noir avec des taches jaunes désordonnées, mais ils ont les sourcils et les lèvres jaunes parfaitement dessinés. Ce sont les plus curieux ; ils nagent parallèlement à moi, à une longueur de bras, sans crainte. Et puis il y a une multitude de petits jaunes et blancs avec des dessins compliqués et d'autres encore avec des stries noires bien marquées, comme s'ils s'étaient brûlés sur un gril. Dans une eau à 26 degrés, on ne se laisserait pas de les regarder. Nous décidons de passer la nuit au mouillage, puisque c'est autorisé, malgré ce que disent les instructions nautiques anglaises.

Mardi 5

Après une bonne nuit d'une seule traite, départ à 8h. Et c'est tout de suite la cavalcade. Le ciel est couvert et il y a un fort vent du N, force 6 à 7, alors que généralement, il n'est que de force 3-4 le long des côtes du Brésil. Nous filons, tangonés, à 8 nœuds de moyenne et le vent forcit encore, jusqu'à 30-35 nœuds. Le bateau glisse magnifiquement sur les vagues, se mettant légèrement à vibrer chaque fois que l'on dépasse les 9 nœuds. A midi nous prenons un ris, mais le festival des records de vitesse bat son plein : 12,2 nœuds ce matin, puis Paul fait 13,7 et j'atteins 15,1 nœuds. Mais c'est le pilote qui nous bat tous les deux ; dans un coup de lof, il affiche 16,4. A l'heure du thé, je reprends la couronne, avec 16,5 nœuds, ce qui constitue le record du bateau, jusqu'à ce jour. Nous avons finalement parcouru 101 M sur le fond, en 12 heures. Mais pendant ce temps, le baromètre n'a cessé de baisser, tombant à 1006 mb, moins que dans le pot au noir.

Mercredi 6

De nuit, on voit arriver l'orage de loin et à 2 h il est sur nous. Le vent du nord tombe, puis revient brutalement SE à 20-30 nœuds. Une pluie tropicale s'abat sur le bateau. Foc roulé, nous nous maintenons cap au sud avec deux ris, appuyés au moteur. C'est à ce moment que le pilote nous assène son Rude Drive, heureusement unique, car barrer sous cette pluie, merci ! On n'y voit pas à 1/2 M et Paul surveille les cargos au radar. A 4 h les éléments se sont un peu calmés, mais nous sommes dans un front froid de sud, avec le vent dans le nez et ça va durer toute la journée ; mer agitée avec houles croisées, les pires.

Dans la matinée, je pêche moi aussi une grosse daurade coryphène. La queue sur le sol, j'ai ses dents à hauteur de poitrine. Même rituel et même destin. C'est peut-être notre dernière daurade car l'eau n'est plus qu'à 23 degrés. Vers 17 h, nous sortons de sous les gros nuages, mais il y a toujours un vent de SE, et nous nous demandons s'il va revenir NE par le sud ou par le nord.

Jeudi 7

Tirons des bords toute la nuit entre les hauts fonds du Cabo de Sao Tome et les champs pétrolifères du Pampo Oilfield illuminés par les feux des plates-formes qui créent des halos miniatures. A 20 M de la côte, il n'y a que 20 m d'eau ou moins. Au petit matin, le vent nous permet enfin de faire route directe sur le Cabo Frio. Marchons bon plein 4-5 nœuds et le vent revient progressivement NE dans l'après midi, finalement en tournant par le nord. A 18 h, nous sommes encore à 15 M de Buzios, où nous ne pourrions arriver avant la nuit. C'est la même chose pour le port de Punta Lajinha, aussi, nous décidons d'aller quand même à Rio où nous devrions arriver dans la matinée. Nous y serons un vendredi ; en flemmardant et en laissant passer le week-end, nous espérons éviter la paperasserie.

Vendredi 8

Vers 1 h, nous sommes au Cabo Frio et virons vent arrière au milieu des cargos et des bateaux de pêche. Le vent forcé ; nous marchons tangonés entre 9 et 11 nœuds par mer calme ; nous sommes sûr d'arriver de bon matin.

Il y a un grand ciel étoilé dans lequel je découvre pour la première fois la Croix du Sud, avec ses deux étoiles associées, Agena et Rigil Kentarus qui sont parmi les plus brillantes du ciel. Ceci me permet de situer les constellations du Corbeau et du Lion, avec Regulus (pattes avant) et Dénébola (pattes arrières), le tout grâce à la carte du ciel du petit Larousse - illustré bien sûr.

Nous passons les premières îles qui entourent Rio à 7 h ; ce sont des cailloux tout ronds, ceinturés d'une bande d'algues vert clair, sur lesquels poussent des cocotiers. Alors que nous apercevons les immeubles de Copacabana, la côte E nous semble un havre de paix et de verdure. Nous entrons à 8 h dans la baie en contournant des fortifications. En descendant la voile, nous nous apercevons que les deux œillets de coulisseries, sous la tête, se sont arrachés ; c'est sans doute que le hale-bas de baume n'était pas assez tendu et le fort vent arrière à trop étiré le haut de la voile vers l'avant.

Nous contournons le Pain de sucre. Paul veut aller voir si le Yacht Club a été aménagé avec des pontons depuis son dernier passage. En vingt ans, rien n'a changé et nous allons à la Marina de Gloria, plus près du centre ville, en face de l'aéroport des lignes intérieures. A l'entrée, nous sommes pris par une forte odeur d'égout et nous nous amarrons en bout de l'une des deux pannes. Je cours téléphoner à Pace. Elle

est revenue d'Italie et elle est toujours en vacances jusqu'à lundi. Le temps d'arriver, nous avons une interprète, ce qui simplifie grandement les explications. Nous allons au bureau de la marina, situé au milieu d'un shopping center tout neuf, mais pas très propre ; il y a des douches/toilettes qui sentent presque aussi fort que le port, mais le prix de journée n'est pas trop élevé. Nous obtenons sans problème une place mieux gardée et demandons où faire réparer notre voile. Juste derrière, dans des baraquements rafistolés, il y a quelques ateliers, dont une femme avec une grosse machine à coudre, à qui Pace traduit le problème : poser une pièce en renfort et remettre des oeillets neufs. C'est dans ses cordes et ça peut se faire sur l'heure, quand on veut. Quelle chance ; je me voyais déjà en train de transporter la voile à pied à travers la ville, la laisser chez un voilier jusqu'à lundi, donc faire des papiers. Retour au bateau où nous changeons immédiatement de place ; ça ne sent plus et la vue est beaucoup plus belle. Nous sommes face à l'église baroque de Gloria, plantée sur sa colline qui émerge d'un îlot de verdure.

Après déjeuner, nous dégréons la voile et la portons à l'atelier dans sa housse, comme un gros dragon jaune de quatre mètres de long. On s'en sort pour 25 R et pas mal de transpiration, car il fait près de 40 degrés. Nous traînons sur le bateau où, sous le taud, il fait moins chaud. Dînons à bord de notre daurade boucanée avec des tomates séchées italiennes.

Samedi 9

Matinée lessive chez Pace ; notre linge en avait bien besoin, à force d'être plus rincé que lavé sur les pontons. L'après midi, elle m'emmène au Parc de Tijuca, sur les hauteurs de Rio où il fait moins chaud. C'est une très belle forêt qui a été replantée au XIX-ème siècle, après avoir été détruite pour les besoins de la construction navale. Nous y voyons quelques grands papillons bleus, des uranies, que je connais surtout grâce aux plateaux de desserte brésiliens décorés de leurs ailes qui composent des images exotiques. J'en ai une petite collection et suis ravi de découvrir le motif original, bien qu'il soit en voie d'extinction. Descente en passant par de très beaux points de vue sur la ville - table de l'empereur, pavillon chinois. Je profite de la voiture pour faire un gros supermarché à Ipanema.

Dîner chez Pace, avec Irène une amie française de Marseille, installée ici depuis plus de 10 ans, qui connaît aussi Paul. Comme d'habitude, c'est elle qui mène la conversation et qui nous parle de sa seconde installation à Rio, des repas "français" qu'elle prépare et de son action bénévole dans la *favela* de son quartier. Cette *favela* n'est pas trop "difficile", parce qu'il n'y a pas vraiment de caïd qui y habite, car il n'y a pas de chemin pour s'en échapper en cas de bagarre. En un an il n'y a eu qu'une grosse descente de police qui a dégénéré en guerre. Son immeuble étant dans le champ de tir, on lui a fortement conseillé d'aller dormir ailleurs. Elle nous ramène à Gloria,

son ancien quartier, nous accompagne à bord et continue à nous raconter des histoires horribles jusqu'à 2 h du matin : un grand restaurant très chic dans un quartier tout neuf, attaqué à l'heure du repas par deux bandes de "blousons dorés" qui ont tout saccagé en moins d'une heure ; un voilier au mouillage, dans le sud de Rio, piraté par des drogués et l'un des passagers tailladé au cutter. Édifiant ; une ville où je ne vivrais pour rien au monde.

Dimanche 10

Avons prévu de remonter la voile avant les grosses chaleurs. Ce n'est pas facile, car il faut endrailler simultanément la voile et sa housse, et nous finissons en nage. Pace nous amène à un charmant marché aux légumes situé à 10 mn à pied. Déjeuner dans un petit restaurant où l'on goûte un jus de *fijão*, sorte d'eau de cuisson épaissie de haricots rouges, qui a la réputation de faire baisser le taux d'alcool dans le sang ; c'est très bon.

Début d'après-midi à ne rien faire, en profitant du peu d'air qui circule sur l'eau. Pace nous parle des expositions qu'elle a organisées cette année, dont une en Italie, en marge de son travail au consulat. Je lui montre les cartes de la Patagonie et lui parle de ce qui nous y attend. Sur le coup de 18 h, nous allons visiter l'église de Gloria, la préférée de la cour portugaise lors de son exil au Brésil. Avec sa petite taille, le contraste des pierres d'angles brunes et des murs blancs, la forme renflée de son transept et les azuleiros qui tapissent l'intérieur, c'est aussi mon avis.

Lundi 11

Quittons la marina vers 8 h de peur que la police ne vienne vérifier nos papiers. Nous passons faire le plein de gasoil au Yacht club où le produit est le plus pur de toutes les pompes de la baie accessibles en bateau, aux dires d'un plaisancier local à qui nous avons posé la question. Sortons de la baie à 10 h. Peu de vent jusqu'aux îles en face d'Ipanema, puis petit vent de travers à 13 h. Marchons sous spi 4 puis 5 nœuds, contre un courant d'un nœud qui devrait nous être favorable. Nous perdons rapidement la côte de vue en piquant droit vers le Rio de la Plata.

Nous pêchons une coryphène plus petite que les deux dernières, mais qui fait presque son mètre. Elle se débat fortement quand je la sors de l'eau et je me coupe les doigts avec le bas de ligne en acier. En fait, elle arrive trop tôt car nous avons acheté un poulet qui ne peut plus attendre. C'est la daurade bien découpée qui fera la queue au frigidaire.

Mardi 12

Petit vent arrière pendant la nuit de pleine lune avec le courant qui devient favorable. Avons parcouru 130 M en 24 heures. Matinée de travail - je suis reparti sur un troisième programme - et bain : il fait très lourd. Le vent forçit et le bateau accélère l'après-midi. Nous passons près d'une plate-forme pétrolière à 100 M de la côte. Je reprends mes leçons d'espagnol délaissées depuis que nous sommes en pays portugais. J'entreprends la lecture de *Bourlinguer* de Blaise Cendrars qui correspond parfaitement à nos activités. Chaque chapitre est un nom de port, à propos duquel il raconte un morceau de sa vie. Dans Bordeaux, il part de Rio et quitte, en 1928, le Copacabana Palace qui existe toujours. Il avoue, à ma grande stupéfaction, qu'il y est resté six mois et que sa note était régulièrement payée par un portier hongrois, avec qui il avait sympathisé, et qu'il rembourse largement au moment de partir. Les temps ont bien changé !

Mercredi 13

Nuit de traversée idéale ; un vent régulier nous pousse au large du Golfe de Santos. Il hésite entre largue et grand largue et la seule manœuvre que nous ayons à faire est de croiser ou non le foc en installant ou en enlevant le tangon. Tout reste à poste et il suffit de tirer quelques bouts de l'arrière. Nous avons fait 150 M depuis hier et sommes sortis des tropiques. Encore une matinée de travail. Paul pêche un petit thon de 2 kg dont nous mettons les filets à sécher. Je commence à être saturé de riz-poisson, aussi bon soit-il, et rêve de steak frites ou de magrets de canard. Mais ce soir, c'est encore coryphène aux pommes de terre (de Pertuis qui ont très bien tenu jusqu'ici) façon *baccalao*. Encore deux plateformes en pleine mer avec un tanker ancré à proximité.

Jeudi 14

La mer est toujours aussi calme et le vent régulier. Nous avons juste empanné pendant la nuit, parce qu'il est venu un peu plus N. Il forçit jusqu'à 20-22 nœuds si bien que nous marchons 7-8 nœuds avec des pointes à plus de 10 dans les risées : 160 M parcourus en 24 heures. La mer se creuse petit à petit, mais surtout le baromètre baisse de façon inquiétante : 1005 mb, puis 1002 dans l'après-midi pour afficher 999.5 mb à 19 h. Nous nous attendons à un front froid cette nuit ou demain matin.

Croisons les premiers albatros qui virent sur l'aile majestueusement. Ils ne sont guère plus gros que les fous de Bassan, mais ils planent au ras de l'eau, face au vent, sans le moindre effort.

Fin de journée toujours au portant avec de beaux surfs à la nuit tombante (15 nœuds). Réduisons la voilure pour la nuit. Dans les douze dernières heures, nous avons encore parcouru 100 M. Puis le vent tombe : mauvais signe.

Vendredi 15

Renverse dans la nuit, après quatre heures de pluie sans orage. Petit vent du sud qui nous oblige à tirer des bords. Sur l'un, nous approchons prudemment de la côte jusqu'à 20 m de fond. Comme elle est très basse, et qu'il fait toujours gris, on distingue à peine les interminables dunes de sable qui séparent l'océan du Lagos dos Patos au fond duquel se trouve Porto Allegre ; pas question d'y aller, il faudrait remonter 120 M dans la lagune. Sur l'autre bord, on s'éloigne perpendiculairement à la côte, jusqu'à avoir 50 m de profondeur. On ne fait guère de chemin vers le sud, mais ça reste tranquille. Le baromètre est à peine remonté. Début de nuit au moteur.

Samedi 16

A 2 h un petit vent de 10 nœuds revient, nous permettant de marcher à la voile. A 3 h une bonne pluie, sans plus, et à 4 h 30 le vent force à 15 nœuds sous un nuage. Le temps de me décider à prendre un ris, la tempête arrive tout à coup. C'est tout de suite deux ris qu'il faut établir en pleine nuit, pendant que le foc bat furieusement. On l'enroule d'abord, tout au winch car rien ne vient à la main. L'anémomètre affiche 40 nœuds et plus, et l'éolienne s'emballe au point qu'il faut crier dans le cockpit pour s'entendre. Son frein électromagnétique, qui la bloque au delà de 30 nœuds de vent, ne marche plus. Pour arrêter ce rugissement angoissant, Paul balance un cordage entre deux risées, au risque de casser une palle. Ouf, elle s'arrête sans dégât. Reste à démêler les écoutes de foc et passer un bout supplémentaire sur l'annexe posée à l'avant. Quand le jour se lève, il y a 50 nœuds de SSE, avec des rafales à 53-55 nœuds. Il ne reste plus qu'à se mettre à la cape - un minimum de foc à contre, grand voile bordée plat et barre bloquée - pour se tenir face au vent, en dérivant et en faisant le bouchon sur une mer qui se creuse très vite. C'est notre première tempête ; moi je vais me coucher et je dors très bien. Paul veille pour observer le comportement de son bateau dans ces conditions. Il a vu des vagues monter sur le pont, et passer par dessus la capote pour remplir le cockpit et d'autres plus grosses encore qui nous ont évités.

A 9 h il n'y a plus que 30 nœuds de vent, mais nous faisons le bouchon dans des creux de 5 m. La mer est verte et blanche et quelques vagues mal embouchées déferlent sur le bateau. Grâce à son faible tirant d'eau et à son poids raisonnable, il se comporte très bien, en dérapant dans les risées sans trop gêner. A 10 h le vent à encore baissé de 5 nœuds en moyenne et ça devient navigable. Nous repartons en tirant des bords peu efficaces, mais qui nous évitent de trop dériver vers le nord. Nous montons à l'assaut des vagues, mais quelques unes, trop hautes, nous crachent leur excédent dans le cockpit, sous forme d'embruns. Finalement, le pilote se débrouille très bien, nous marchons au près 4-5 nœuds, et nous lui laissons la barre.

Ballottés en tous sens, nous ne pouvons pas faire grand chose. Après un grain en début d'après-midi le ciel s'éclaircit et il reste un temps de Mistral ; 25-30 nœuds de

vent à remonter, avec en plus une mer bien formée, même si elle s'assagit à proximité de la côte. Nous tirons toujours des bords sans efficacité, en pensant que cela pourrait durer trois jours. Heureusement, le pilote fonctionne toujours bien. Nous décidons de gagner Rio Grande, le port d'entrée du Lagos dos Patos, et de nous y arrêter demain matin jusqu'à ce que ce vent cesse. Paul relit les instructions nautiques qui décrivent une entrée délicate dans le chenal par vent du sud. Les cartes statistiques nous rappellent qu'en cette saison, la fréquence des vents de force 7 ou plus est entre 2% et 5%, avec deux exceptions, les Pamperos et les Sudestadas. C'est un des seconds que nous avons attrapé ; il n'y en a que de 5 à 8 par an. Les premiers sont plus fréquents, encore plus forts (jusqu'à 70 nœuds) mais sur des durées plus courtes.

Dimanche 17

Le vent faiblit et adonne en début de nuit et je passe mon quart à renvoyer de la toile tout en venant à la route, sur le Cabo Polonio. Nous n'irons pas à Rio Grande ; à 6 h il n'y a plus de vent. Moteur et matinée à remettre le bateau en ordre, sous l'œil de nombreux albatros qui nous tournent autour. Il y en a de tout noir ; nous décidons que ce sont les petits, et parmi les adultes, qui ont le corps et le dessous des ailes blanc, certains sont trapus et d'autres effilés : toute la famille est là. Ce sont de merveilleux planeurs qui virevoltent entre les vagues sans faire le moindre mouvement.

A 10 h, nous mesurons que nous avons parcourus, malgré la tempête, 140 M en 48 heures sur le fond, ce qui n'est pas rien. Il nous reste 430 M jusqu'au Rio de la Plata, soit trois jours environ, si aucun vent contraire ne vient nous contrarier.

L'éolienne fait un bruit nouveau, une vibration supplémentaire, plus sourde et plus bruyante à elle seule que précédemment. C'est au-delà d'une certaine force qu'elle devient insupportable. Nous ne pouvons dire si elle fonctionne encore ; par contre son frein électro-magnétique marche à nouveau. L'aiguille du voltmètre est bloquée ; il a dû griller.

Nous reprenons la pêche. Au bout d'une heure, nous attrapons un loup de 800 grammes, sous les yeux des albatros envieux. Le trouvant un peu petit, nous laissons la ligne et, moins d'une heure après, nous en pêchons un autre légèrement plus gros ; il suffit de demander !

Vers 11 h, un petit vent de NW nous permet de marcher à la voile. La mer est plate et dès qu'il force un peu, nous voici à 5-6 nœuds sur la route. Après déjeuner, on voit arriver les fils d'Ariane, fils blancs qui viennent s'accrocher dans les haubans. C'est l'un des signes précurseurs des Pampéros. Comme aucun des autres n'est présent, et que le baromètre est à 1013 mb, sa position moyenne, nous ne sommes pas trop inquiets ; c'est aussi un signe de vent de terre. Si jamais on avait un Pampero, qui souffle de l'W, il suffirait de se mettre à l'ancre à l'abri de la côte qui n'est qu'à une dizaine de miles.

Lundi 18

Toujours ce bon vent de NW qui fraîchit dans la nuit. Nous prenons un ris au changement de quart de 4 h 30, tout en passant la frontière de l'Uruguay. Le phare du Cabo Polonio est en vue. Au petit matin, nous sommes au large de La Paloma où il y a une station de contrôle que l'on entend depuis hier soir à la VHF. Tout navire de plus de 12 m doit se signaler. Paul s'exécute, donne les renseignements sur le bateau, tout en précisant qu'on ne s'arrêtera pas chez eux. On ne nous demande rien sur l'équipage, hormis le nombre de gens à bord. Punta del Este n'est qu'à 50 M, nous pourrions y être ce soir, mais c'est paraît-il une station balnéaire peu attrayante et, pour n'y passer qu'une seule nuit, inutile de faire le détour. Bain dans une eau à 20 degrés et en avant pour la traversée de l'embouchure du Rio de la Plata, qui est aussi large que la Manche. Nous n'irons pas à Buenos Aires, trop enfoncée dans l'embouchure, mais directement à Mar del Plata, station balnéaire aujourd'hui désertée, mais dernier bon port pour la plaisance avant d'atteindre les mers du sud.

A 14 h, un vent de SSE s'établit à 20 nœuds et rapidement la mer se forme, comme s'il lui restait quelque chose de l'agitation d'hier. La perspective de passer la nuit à tirer des bords sous voilure réduite ne nous enchante guère. Nous pouvons encore être ce soir à Punta del Este, juste avant la nuit. C'est ce qu'il faut, car il y a des écueils à éviter en contournant la pointe pour emprunter la passe entre l'île Gorriti et la ville. Sans hésiter, cap au NW, près serré même si le bateau tape beaucoup. Au passage, je pêche un gros maquereau (1 kg) que nous mettons de côté pour ce soir. Le vent adonne et nous filons 7-8 nœuds sur l'eau, mais il y a 1 nœud de courant contre nous. A 19 h nous doublons l'île de Lobos ; ces loups sont des léopards des mers, que nous ne verrons pas. Le front de mer de Punta del Este apparaît comme une longue série de tours de vingt étages. La passe, bien balisée, est plus facile que prévu. A 20 h 30 nous entrons dans le port ; il est dépourvu de charme et paraît-il très cher ; on nous a parlé de 40 \$ la nuit. Nous renonçons à aller à terre et prenons un des nombreux coffres de mouillage. Effectivement, Punta del Este est une station balnéaire peu attrayante, mais qu'est-ce qu'on a bien dormi !

Mardi 19

Le vent est tombé ; il fait beau. Départ 9 h en reprenant la passe dans l'autre sens. La petite île de Gorreti est très jolie, toute couverte de pins et de palmiers, mais l'eau verdâtre du Rio de la Plata n'incite guère à la baignade. Il nous reste 220 M pour atteindre Mar del Plata. Après deux heures de moteur, le vent s'établit WNW et nous traversons l'embouchure au bon plein, de plus en plus vite au fil de l'après-midi. Après avoir perdu deux poissons qui se sont décrochés, faute d'avoir ralenti le bateau le temps de remonter la ligne - deux gueules cassées de plus dans le monde des poissons - Paul sort un beau loup. Nous croisons une otarie qui fait la planche ; ses deux nageoires

sortent de l'eau comme pour nous applaudir.

Je lis avec délectation *Derrière la grande muraille* de Colin Thubon, récit de voyage en Chine par un anglais flegmatique qui parle le mandarin. Sa description est truffée de dialogues avec les autochtones. Elle souligne sans cesse le manque de sens critique individuel qui a permis la manipulation de masse que fût la révolution culturelle. Il en ressort une Chine affamée, ignorante, superstitieuse et pudibonde, désillusionnée quant à la politique et à ses dirigeants. Elle s'ouvre lentement et considère le commerce privé comme sa seule planche de salut. Triste.

Vers 18 h, un drôle de nuage, unique et tout en longueur, vient vers nous par le SW. Il n'y a aucun signe avant-coureur du Pampero, mais prudence. Effectivement, une heure plus tard, 30 nœuds de SSW nous arrivent dessus, avec une mer toute blanche. C'est le troisième coup de vent en quatre jours et ça commence à bien faire. Nous avons largement outrepassé les statistiques. Nous pensions que, jusqu'à Mar del Plata et peut être la péninsule Valdès, les conditions seraient clémentes et la navigation facile, mais il n'en est rien. Qu'est ce que ça va être après, tout au long des 1100 M qui nous séparent de Punta Arenas. En attendant, deux ris, foc minimum, et nous faisons route au près serré sur le Cap San Antonio, à l'autre bout de l'embouchure, que nous atteindrons, dans le meilleur des cas, demain matin. Le vent se maintient force 6-7, sans plus, mais nous sommes pas mal bousculés ; pas de loup ce soir, mais un simple *riz-fejoada*.

Mercredi 20

Le vent est tombé à force 5 dans la nuit. Le froid s'est installé brusquement ; il fait 15 degrés dans le bateau et l'eau n'est plus qu'à 18. Au petit matin nous renvoyons toute la toile ; il n'y a plus lieu de se mettre à l'abri et nous ressortons de la Baia Samborombon pour suivre la côte. Après le Cabo San Antonio, on ne voit que des groupes de tours-immeubles qui dominent une côte uniformément plate. Ce sont les stations balnéaires de la *Costa Atlantica*. A la recherche d'un bulletin météorologique à la radio, nous écoutons Carlos Gardel, l'Oum Kalsoum de l'Amérique du Sud hispanisante, qui égraine tous ses succès. Ça nous rappelle notre jeunesse ; tout le monde a eu sa période Carlos Gardel. Finalement, nous discernons, dans le bulletin enfin trouvé, quelques mots inquiétants - orage, précipitations, vent fort. Il ne faut pas traîner. A 10 h le vent faiblit et vient pile en face ; nous mettons le moteur.

Nous le gardons jusqu'à 19 h quand il se lève NE force 5, puis tourne N force 6 dans la nuit comme prévu. Nous marchons vent de travers à 8 nœuds et plus vers le halo de Mar del Plata.

Jeudi 21

A minuit, la ville est bien visible. On distingue un puissant feu rouge clignotant qui fonctionne comme un phare ; il y a trois éclats, mais le dernier, plus long, est curieusement progressif. Arrivés devant les plages, je m'aperçois que c'est une publicité au sommet d'un immeuble. Il y a bien deux affichages d'un coup, mais pour le troisième, les lettres s'éclairent une à une. A la sortie sud de la ville se trouve le port avec, entre la zone militaire et celle de pêche, une petite partie réservée aux yachts que nous finissons par trouver. A cause des câbles en travers de l'entrée, nous mouillons à 4 h du matin à l'extérieur, devant le chantier de carénage. Dodo.

Ce sont les travaux de pompage de la vase qui obstruent l'entrée. De jour, nous parvenons à contourner la drague et prenons place dans l'une des sociétés nautiques qui se partagent les quelques pannes, au Yachting Club Argentina, où nous nous sommes fait adresser la pièce. Le reste de la matinée est consacré aux formalités d'entrée :

- La préfecture maritime, où un sans grade s'escrime à taper un formulaire sur un ordinateur qui se plante deux fois au moment d'imprimer (merci Window'98). Comme il n'a pas compris qu'il faut sauver avant, il le tape trois fois pour tirer les sept exemplaires que je dois signer. Ca n'avait même pas l'air de l'énerver.
- La santé, où l'on m'offre le café mais où on me tape 10 pesos. Comme je n'en ai pas, les dollars font l'affaire ; il y a effectivement parité, ce qui met le peso à 7 ou 8 F suivant le cours d'achat.
- La douane, où l'on me demande une copie du formulaire de la Préfecture - il en aurait fallu huit - et où je devrai repasser pour retirer le papier définitif. A cette occasion, je demande si je dois revenir pour la sortie et on me répond "Oui, mais pour prévenir oralement" ; le père Ubu est toujours là.

Paul veut se renseigner sur les possibilités de voyage en France, car sa famille le réclame intensément. Devant le port, il n'y a que quelques rues commerçantes et le centre ville est à plus de cinq kilomètres. Nous prenons un taxi pour arriver avant la fermeture de la seule banque qui accepte les devises. Après le change, nous faisons quelques agences de voyages. Plusieurs compagnies ont encore des places, mais toutes proposent l'aller-retour à 1000 \$. A Paul de décider ; sa femme et son fils ont tant envie de le voir qu'il se décide à partir, mais comme il n'a pas sa carte de crédit, nous reviendrons demain.

Nous tournons un peu dans le centre composé de larges rues commerçantes rectilignes qui se coupent à angle droit ; le plan de la ville est plus déprimant qu'un camp militaire. Nous faisons quelques courses pour constater que la vie est assez chère, surtout les cafés et restaurants. Seule la viande est très bon marché. Retour au port. Nous sommes invités sur un autre bateau français, le Caouane de la Trinité sur Mer, pour un apéritif à 19 h 30.

C'est une très sympathique petite famille, Rémi et Hélène, la quarantaine et un

charmant gamin de douze ans, Felix. Ils voyagent depuis 15 mois sur un gros voilier de 15 mètres en aluminium avec de très belles finitions intérieures, sans le mauvais goût habituel des yachts de luxe. Ils ont aussi invité un couple de néo-zélandais plus âgés - lui fait bien 70 ans - et un couple d'argentins qui a déjà navigué dans les canaux de Patagonie. Dans un mélange de français, d'espagnol et d'anglais, chacun parle de ses projets et déroule ses cartes marines que nous allons nous prêter pour faire des photocopies. Le vin argentin qui coule généreusement est léger, fruité et agréable.

Vendredi 22

Retour matinal en ville pour acheter le billet d'avion de Paul. Nous prenons le bus qui longe la mer. La corniche dessert des plages méticuleusement arrangées. Tout est parfaitement aligné, les cabines, les fauteuils et les parasols tous repliés à cette heure ; on dirait des plages militaires. Ce sont des clubs privés qui occupent le bord de mer. Le domaine public reste accessible par des passages aménagés. Le cœur de la ville est marqué par une grande place jardin et, côté mer, par deux bâtiments symétriques en arc de cercles qui abritent des activités culturelles et un casino. Nous retrouvons rapidement les rues piétonnes et l'agence de voyage. Paul part demain, revient le 4 janvier et moi je reste garder le bateau.

Nous consacrons l'après-midi à préparer son départ. Je rédige quelques lettres à poster en France, dont une pour le CNRS que je dois prévenir de mon retour deux mois à l'avance. Je sais que je serai en retard, d'au moins quinze jours, mais j'ai déjà fait trois programmes et d'ailleurs, je prépare une disquette pour mes collègues.

Pour dîner, nous nous retrouvons sur Caouane où nous avons apporté le vin et la viande. Ils nous racontent leur lent voyage le long des côtes brésiliennes. Partis un an avant nous, ils ont laissé leur bateau à Salvador de Bahia et sont allés se promener dans le Nordest jusqu'à Belem. Puis ils ont remonté le Paraguaçu, très loin dans l'intérieur. Hélène a fait de très belles photos et je réalise à quel point notre course éperdue pour arriver en Patagonie est futile. Nous bouffons des miles sans rien voir et vogueons sans cesse pour arriver à Punta Arenas. Comme nous n'y serons pas avant le 15 - 20 janvier, nous allons continuer à courir pour être à Puerto Montt le 1er Mars et finalement, nous n'aurons pas vu grand chose. Il faudrait tout refaire en un an : amener le bateau aux Canaries l'été, l'y laisser, et repartir début Janvier. Comme eux, il faudrait prendre le temps de visiter, les côtes, les ports, les rivières et l'intérieur.

Intermède

Samedi 23 Décembre

Paul doit partir à 7 h du centre de Mar del Plata pour aller en bus à Buenos Aires. Je lui ai prêté mon réveil, mais nous avons convenu que je ferais aussi sonner ma montre à 6 h, pour vérifier qu'il est bien levé. Heureusement (pour lui), car il n'a rien entendu et je dois le secouer. De même, il n'a pas voulu demander où était le départ des bus en ville et il compte sur le taxi pour y aller tout droit. Là encore, nous avons prévu une alternative : s'il rate son bus, nous louerons une voiture et je l'accompagnerai à Buenos Aires, y resterai deux ou trois jours et ramènerai la voiture. Je vois s'écouler les heures en me disant que je n'irai pas à Buenos Aires.

Dans la matinée, je fais quelques courses en prévision des jours à venir, où tout devrait être fermé. Je jette aussi un œil dans toutes les rues du port à la recherche d'un loueur de bicyclettes, mais je ne trouve rien. Je ne sais même pas dire "louer" en espagnol ! Je donne quelques coups de téléphone depuis un des très nombreux centres téléphoniques privés, appelés *locutorios*, que l'on trouve partout.

Après déjeuner, je retourne en ville par le bus, car je suppose que tout sera fermé pour trois jours et je risque de ne plus voir personne. Je me promène sur les plages. Les filles ne sont pas terribles ; aucun topless, même à plat ventre. Peut-être qu'elles sont mieux dans les clubs balnéaires privés, ou alors celles qui sont belles sont parties dans des endroits plus chics. Quelques surfeurs s'entraînent sur de maigres vaguelettes ; pas de spectacle, il n'y a que des débutants. Les rues commerçantes sont toujours aussi "sans surprise". Ce sont les mêmes magasins qu'en France, vêtements de sport, disques, électronique de loisir, pâtisseries : seuls les *locutorios* ont quelque chose d'exotique. Dans la rue diagonale, je traverse un petit marché artisanal sur treteaux. La même camelote que dans les années baba cool, maillechort, cuir repoussé, abats jour, macramé et petits pots vernis. Il n'y a que les calebasses à maté et leurs *bombillas* qui rappellent l'Argentine. Sur la Plaza Colon, les gens se font bronzer en maillot de bain à même les pelouses, alors que la plage n'est qu'à 100 mètres.

Retour au port à pied en longeant le bord de mer. La promenade est en contrebas

de la route, donc assez tranquille. Comme elle est accessible en voiture, je retrouve les mêmes étalages d'artisanat, plus quelques personnes assises sur le parapet qui sirotent leur maté, un thermos d'eau chaude sous le bras. Entre deux plages, le ressac fait éclater des gerbes d'écume sur les rochers. J'ai vu des cartes postales où ils sont couverts de phoques, mais ce ne doit pas être la saison ; Toutes les cartes coûtent 1 peso ; j'aurais aimé en envoyer à tous mes amis, mais à 8 F la carte, j'hésite.

Retour au port en 1 h 30, sans forcer ; il y a bien 6 km. Un nouveau bateau français, Kotick, est arrivé dans la nuit. Il est maintenant à quai et Rémy discute avec le skipper, Alain, le look pêcheur breton, tout sec, la cinquantaine et la casquette vissée sur le crâne. Le bateau fait du charter en Géorgie du sud l'hiver et au Groenland l'été. En général, il passe d'un pôle à l'autre en une traversée sans escale de 45 jours. Mais cette année, il s'est arrêté au Cap-Vert pour prendre deux équipiers et déposer sa femme qui tenait un stand au Salon Nautique. De Sal, ils sont venus tout droit. Je les laisse discuter des voiles neuves et du nouveau grément.

Le soir, je me fais inviter à dîner par Rémy. Nous goûtons les conserves de daube en préparation, tout en parlant de la façon dont ils ont choisi leur bateau - un dériveur intégral en aluminium. C'est Hélène qui a dessiné les aménagements intérieurs qui sont vraiment très réussis. Pendant quatre ans, ils l'ont loué sous la houlette du chantier de construction à qui il servait de bateau de démonstration. Avant, ils avaient un voilier de 10 m basé à Bodrum et ils connaissent parfaitement les côtes grecques et turques. Lui était paysagiste et elle faisait du conseil en marketing, ai-je cru comprendre. Ils ont quitté leurs affaires pour faire le tour du monde et Felix suit un enseignement par correspondance.

Dimanche 24

Ce matin lessive ; j'en fais un plein seau. Le néo-zélandais se fait hisser le long du pataras, assis dans un baudrier d'escalade. Il tient une poignée jumard et, une fois redescendu, nous bavardons montagne. Il est allé deux fois à l'Everest, une fois du côté chinois, sans succès, et l'autre fois par le col sud ; il était alors le chef d'une petite expédition sans porteur, avec des australiens. Trois d'entre eux ont atteint le sommet. Il a aussi fait de l'alpinisme au Népal (le Langtang, à la frontière chinoise) et gravit l'Aconcagua. A coté, ma liste de courses fait pâle figure, avec de grandes classiques dans les Alpes et les Dolomites, mais il voit bien que je m'y connais.

J'accompagne Hélène, faire un peu d'Internet, pour qu'elle me montre comment naviguer dans les sites météorologiques. L'un offre une météo à 7 jours assez fiable, avec des prédictions graphiques et l'autre affiche la carte des pressions atmosphériques sur toute l'Amérique du sud. Superbe, Paul va se régaler à son retour. J'en profite pour envoyer un long message à tous mes amis, et je m'aperçois qu'à peu de chose près, ils ont tous une adresse mail. J'en envoie un autre à quelques collègues pour qui j'ai de

l'amitié.

L'après-midi, je voulais aller me promener de l'autre côté du port, vers le phare. Mais il y a un tel vent (du nord) que j'ai une petite flemme. J'en profite pour reporter mon journal de bord sur l'ordinateur. Vers les 19 h, le jeune Felix vient me prévenir que la soirée de Noël s'organise entre français ; d'abord apéro sur Caouane puis repas sur Kotick et je suis invité. Je fais la connaissance de Claudine, la femme d'Alain, une brunette ronde et sympa, qui vient d'arriver en avion et qui est encore déphasée par le décalage horaire. Depuis le Cap-Vert, ils ont deux équipiers à bord. L'un est un ancien élève d'une école d'ingénieurs de Marseille et nous parlons de ses études, de sa spécialité, les plates-formes pétrolières, et de sa formation dans cette école où j'ai longtemps enseigné. L'autre sort de Compiègne, où il a fait du génie mécanique avant de faire un IAE¹. Il travaille chez Elf et voyage beaucoup dans les pays baltes qui, selon lui, s'américanisent aveuglément et beaucoup trop vite. Nous commençons par du champagne argentin Chandon et Mumm. Ça rappelle la clairette de Die, mais ce n'est pas plus cher, dans les 3 à 5 pesos.

Kotick n'a ni roof ni cockpit. On descend dans le carré par une échelle très raide depuis le pont, sans grand chose pour se tenir. Ça ne doit pas être pratique quand il y a de la mer avec les vagues qui se déversent par le capot. De l'intérieur, on peut surveiller le pont sans sortir grâce à une bulle transparente mais, pour y voir, il faut monter sur le moteur. Tout l'arrière constitue un vaste carré, comme dans une goélette. D'ailleurs le bateau a été construit comme ça, avec deux mâts, alors que maintenant il est gréé en sloop, ce qui a occasionné de grosses transformations de pont. Il n'y a pas de cabine arrière mais juste une table pour six et nous sommes huit. En fait il y a peu de place à bord de ce bateau en acier de 13 m mais qui, vu de dehors, fait plus grand ; ils prennent au plus 5 passagers. Claudine a fait un gigot délicieux. Soirée agréable. Alain est un Breton tout d'une pièce, à l'évidence droit et franc, mais aussi une sorte de baroudeur blasé ; "Ici c'est l'Afrique blanche", répète-t-il souvent. Et sa femme est une ex-infirmière, profession dont elle a la gentillesse, qui manifeste une énergie débordante.

Lundi 25

Encore une matinée lecture, journal de bord et bricolage. Je répare la fermeture éclair de la housse de grand voile et recouds, pour la seconde fois, l'extrémité des tringles des lazy. Cette housse est un des rares points faibles du bateau. Puis je démonte la pompe à eau du moteur pour voir l'état de la turbine. Selon Rémy, il faut la changer toute les 600 heures et selon Alain, si on s'aperçoit que le débit d'eau est faible, alors il faut démonter et changer la turbine. Je constate bien quelques fentes à la base des ailettes, mais, avant de la retirer, ce qui va certainement l'abîmer, j'en

1. Institut d'Administration des Entreprises

cherche une neuve. Et je n'en trouve pas ; ni dans le coffre aux pièces de rechange du moteur, ni dans celui des boîtes à outils. Prudemment, je remonte la pompe sans rien faire tant que je n'ai pas une turbine neuve en main.

Toujours autant de vent du nord - 30 à 35 nœuds ; je n'ai guère envie d'aller me promener. Je continue de bricoler toute l'après-midi (calmement). Je me propose pour faire la cuisine ce soir et j'invite tout le monde sur Anatole. Rémy a acheté un demi mouton (pour 12 pesos). Il me donne le quart avant d'une grosse bête très grasse que je passe une bonne heure à désosser. J'en extrais à peine un kilo et demi de viande mangeable, et tout le reste n'est qu'un tas d'os, de graisse et de peau, bon pour la poubelle. On devrait réintroduire le loup en Argentine, ça ferait courir le mouton ! Je lui rajoute deux grosses entrecôtes de bœuf pour faire bon poids et commence à les faire sauter avec des épices indiennes. Felix a préparé un gâteau au chocolat, qui s'est révélé très bon.

Tout le monde bricole tard ce soir ; je vais chercher mes invités qui, à 21 h, commencent tout juste à arriver. Au passage, je récupère les cartes d'un italien souriant, rondouillard et barbu ; il répond au merveilleux prénom de Galiléo. Demain j'irai faire des photocopies de celles qui nous intéressent, la péninsule Valdés et l'entrée du détroit de Magellan. La soirée est agréable et tout le monde s'extasie poliment sur la taille du carré, aussi grand sur ce bateau de 12 mètres que sur les leurs. Ils trouvent les ouvertures et les aménagements parfaits pour la croisière, mais aussi que ce n'est pas un bateau pour faire du charter.

Tout le monde parle de ses expériences ; par exemple il ne faut pas rentrer dans les estuaires des rivières du sud, surtout celles où il y a des ports, car le vent y est encore plus fort que sur la côte. Les marées sont monstrueuses et les quais sont faits pour les très gros chalutiers en acier. Ou encore qu'il est interdit de se baigner à Valdés, parce que ça dérange les baleines, comme si les bateaux eux-mêmes ne les dérangeaient pas tout autant ; et je doute qu'en période de rut il y ait beaucoup de volontaires ! Les deux jeunes ingénieurs partent demain matin après une dernière soirée en boîte.

Mardi 26

Matinée vaisselle, lessive et photocopies. Je trouve l'établissement dans lequel on peut reproduire de grandes cartes. Efficace, mais pas donné ; ça nous revient à 20 pesos pour 4 cartes, soit 40 F chacune. Au retour, je trouve Rémy en train de faire le plein de gasoil par bidons de 30 litres. Je l'aide dans ses transferts, tout en bavardant. Ce n'est pas plus un vrai breton que je ne suis un vrai marseillais. Il me raconte qu'il a vu à Douanenez des marins pêcheurs de retour d'une campagne, tellement saouls qu'il fallait les débarquer au treuil et les balancer dans les breaks que leurs femmes avaient amenés sur le quai. À la fin, il lui reste 30 litres de trop que je lui rachète et dont je remplis immédiatement le réservoir. Ils voudraient partir à 14 h, mais il est déjà 15

h et j'aide à fixer la planche à voile le long des filières. En plus il se met à pleuvoir et la météo est peu prometteuse. Ils remettent tout à demain. J'emmène Felix faire quelques figures de tangram et jouer au jeu d'hex. Ce gamin est adorable ; je lui offre le tangram, qu'il n'ose pas accepter.

Dîner à bord de Kotick. Alain et Claudine font du charter dans le grand sud et le grand nord, avec leur bateau rassurant parce que très solide. Mais question cabines et couchettes, c'est plutôt spartiate, excepté le carré confortable et bien chauffé. Ils ont fondé, il y a 12 ans, une association, Aventures Australes, dans laquelle un groupe de voiliers propose ce type de croisières. Cette année, ils récupèrent des clients à Port Stanley, aux Falklands, qui vont faire une boucle de cinq semaines en Géorgie du Sud ; ça leur revient environ 1000 F par jour. Après, à 4 bateaux, ils vont en Antarctique, promener un groupe d'une entreprise espagnole. Les passagers ne participent pas aux quarts. Comme dit Alain : "c'est rare qu'ils ne soient pas malades et on ne peut pas leur faire confiance pour surveiller les *growlers*". Comme le pont n'est pas très accueillant, c'est le moins qu'on puisse dire, ils restent le plus souvent à l'intérieur le temps des traversées ; curieuses croisières, même si elles passent par des endroits exceptionnels. Mais les clients, souvent des retraités, reviennent.

Les Caouane nous rejoignent, après avoir découvert une fuite dans l'installation d'eau chaude et 200 litres au fond d'un coffre. Entre bretons, ils échangent des anecdotes sur les grands noms de la voile - celle qui aurait cassé la gueule à la patronne d'un bar qui refusait de lui resservir à boire, celui qui n'a jamais fait de déclaration d'impôts et qui aurait reçu un redressement fiscal salé. Ils m'expliquent l'affaire des barrières autour des alignements de Carnac ; le ministère de la culture voulait fermer le site qu'on aurait observé depuis des miradors, et une des activistes locales qui s'est attaquée aux barrières a été poursuivie en justice et lourdement condamnée. Mais elle est la seule, alors qu'elle était avec beaucoup de gens plus connus. Selon que vous soyez puissant ou misérable...

Mercredi 27

Aujourd'hui, je vais changer les charbons du pilote, sans attendre les neufs. Ainsi, je vérifie que j'aurais pu faire la réparation à bord. Effectivement, les charbons trop gros se laissent couper (au couteau) et poncer (au papier de verre) sans grande difficulté. Reste à brancher quelques fils électriques et voici des charbons de rechange au cas où. Après, je commence à retendre le gréement. Il faut enlever les rubans adhésifs qui cachent les goupilles, puis enlever les goupilles avant de raidir les haubans, les bas-haubans, les gallobans, puis les pataras, tout en surveillant que le mât reste bien vertical, très légèrement cintré sur l'arrière. Assis sur les barres de flèche, j'essaye de retendre les câbles, mais je n'arrive pas à tourner les ridoirs. Je finis en remettant des rubans adhésifs par dessus les goupilles. Puis j'installe l'étai largable. Ça suffit pour

aujourd'hui.

Caouane est sur le point de partir et toute la famille vient nous faire ses adieux. J'offre définitivement le tangram à Felix qui l'accepte. Pour sortir leur bateau du port, il faut l'aide d'une barque à moteur qui sert de remorqueur ; le personnel de la marina au grand complet aide à la manœuvre. Il est prévu que je prenne la place de Caouane et ils m'aident également à faire demi-tour, puis me rattachent à ma nouvelle place. Une demi-heure après, un vent de sud très fort se lève et me pousse contre le quai. Avec lui une sourde odeur s'installe ; tout le monde dit qu'elle provient des conserveries de calamars. C'est assez diffus pour ne pas être vraiment gênant, mais on sent le vent tourner.

Comme le vent du sud s'accompagne d'un ciel très bleu, je pars faire des photos du port en contournant la marina et je tombe sur Caouane. En une heure, ils ont essuyé un vent de 45 nœuds et sont très judicieusement retournés sur leurs pas. Ils enragent d'avoir à repasser à la préfecture maritime, qui les a déjà repérés, et m'offrent un thé. Ils ont un gigot à cuire, l'autre partie du demi mouton, et je me propose pour faire la cuisine et recevoir tout le monde. Il y a comme une attirance à rester ensemble, parce que nous sentons qu'après nous serons longtemps seuls et nous profitons de l'opportunité. Encore du mouton gras qu'il faut désosser et dégraisser minutieusement.

Kotick se fait livrer sa nourriture de croisière pour trois mois à 21 h. Claudine en a acheté pour 1400 pesos et il y a une pleine camionnette de livraison qui ne peut s'avancer que jusqu'à l'entrée du yacht-club. En bon camarade, je propose que tout le monde s'y mette, entre l'apéro et le dîner. Nous faisons tous une belle chaîne, ce qui accélère grandement les choses. Ils nous remercient en apportant une bouteille de très bon vin millésimé argentin. C'est ce qu'ils servent à leurs passagers pour les reconforter d'avoir choisi une croisière aux conditions si difficiles.

Nous parlons du périple que nous avons en vue ; Alain me prédit des conditions épouvantables. - Il pleut tout le temps. Vous avez un chauffage ? - Oui, il fonctionne sur le fuel du réservoir. - Il faut le faire marcher tous les jours pour assécher le bateau. Je lui explique que nous n'avons que 130 litres de gasoil, et qu'il nous faudra sans doute choisir entre avancer ou se chauffer. Il me cite les points où l'on peut faire du fuel entre Punta Arenas et Puerto Montt ; il n'y en a que trois, et encore, Puerto Natales est très en dehors de la route. Il faut que je trouve des jerricans.

Jeudi 28

Paul m'avait demandé d'installer la suédoise, une petite grand voile sans latte taillée pour affronter les vents forts. - Mais qu'est-ce qu'on fait de l'autre ? - On l'enlève. - Les lattes se démontent ? - Non. - Comment on va la ranger ? - Tu as raison, laisse là, on installera l'autre par dessus.

Cette solution ne va pas du tout ; on n'arrivera jamais à avoir une suédoise bien

établie si on laisse l'autre en place dans sa housse. Et que fera-t-on de la suédoise quand elle est affalée ? J'ai regardé les lattes, on peut les sortir en dévissant les butées, ce que je m'applique à faire. Elles se rangent parfaitement avec celle de rechange sur le pont. Du coup, on peut plier la voile et la mettre sur ma couchette, contre la cloison. Je dégrée donc la grand-voile, en tirant ensemble la voile et sa housse, après avoir détaché les lazy. Je m'aperçois qu'il y a encore deux autres œillets arrachés, comme à Rio ; cette fois-ci, il s'agit bien d'une faiblesse de la voile. Ça serait mieux de la réparer, mais je n'ai rien pour le faire, et je n'ai pas vu de voilier dans le coin. J'en parle à Alain qui me propose généreusement tout le matériel nécessaire. Je vais voir.

En fin de matinée, je pars à la recherche du paquet que nous n'avons pas reçu, au Yacht Club de Mar del Plata, dont les pannes sont juste à côté. C'est nettement plus chic que chez nous, un peu snob peut-être. Je suis bien accueilli, mais ils n'ont rien reçu. Après, je pars faire le tour des quincailleries à la recherche de jerricans pour gasoil. Il y en a des très bons dans un magasin de bateaux, mais à 40 pesos pièce. Dans les quincailleries, ils ont tous le même modèle qui m'a l'air assez solide. J'en prends un chez le moins cher (ça varie quand même de 7 à 9 pesos) et au retour, je fais verser 10 litres de diesel à la pompe la plus proche du port, pour voir comment il résiste. Je suis un peu déçu quand je m'aperçois que, couché, il perd de son contenu. Ce sont des jerricans qu'il faut garder la tête haute !

Trop de vent dans l'après-midi pour installer la suédoise. Je me fais offrir un bout de tissu et deux œillets par Alain ; en échange je garde leurs langoustines dans mon frigidaire - nous les mangerons ensemble ce soir - ainsi que leurs paquets de crème fraîche et leurs viandes. Je commence mes travaux de couture à 16 h. Il faut d'abord poser deux pièces, ce qui ne se fait qu'à l'aide de la paumelle et des aiguilles d'acier à section triangulaire. Je réussis à me percer les doigts à trois reprises et finis emmaillotté dans les sparadraps. La pose des œillets est assez simple, mais il faut une petite enclume et un gros marteau. Finalement, trois heures plus tard, le résultat me paraît satisfaisant.

Après la douche, je me lance dans la cuisson des langoustines - dans la poêle, à l'huile d'olive et à l'ail - et d'un riz avec les crevettes séchées brésiliennes que j'ai oublié de faire tremper et qui sont beaucoup trop salées. Nous parlons du Groenland - une année, ils sont presque remontés jusqu'à 80 degrés de latitude nord, avant de descendre le long de la terre de Baffin. Mais nous sommes tous fatigués, surtout eux qui n'arrêtent pas, entre les courses et le rangement pour Claudine et l'entretien et les bricolages pour Alain. Ils doivent repartir demain soir, s'ils ne veulent pas trouver leurs clients qui les attendent sur le quai et c'est la course. Un gros orage éclate au moment où ils regagnent leur bateau.

Vendredi 29

Chaque jour, l'électricité est coupée quand les travaux de pompage de la vase commencent. Réveil matinal ; j'en profite pour passer l'aspirateur et nettoyer le bateau avant 9 h. Puis je me mets à la suédoise - quelle expression - puisqu'il n'y a presque pas de vent. L'installer, c'est décider comment va se faire l'étauquage sur la baume, comment placer les bosses de ris et comment la ferler quand elle est descendue. Comme c'est une voile à bordure libre qui ne s'endraille pas, on ne peut pas remettre la housse de l'autre grand voile, car c'est la bordure qui la tient dans la baume, à moins d'installer un bout mort dans la gorge ; j'hésite. Il n'y a qu'un seul ris, mais il est tellement avancé qu'il n'y a pas de point fixe à sa hauteur sur la baume. À force de bricoler, de hisser, de simuler une prise de ris, je finis par trouver une solution. La première bosse est utilisée pour l'étauquage, la seconde pour le ris, dont le point fixe est pris au niveau de l'écoute de grand voile. Ça marche, mais il n'y a pas de housse.

Alain bataille pour monter son annexe ; le fond est tenu par des tringles rigides difficiles à placer ; je lui donne un coup de main. Claudine se fait livrer les légumes pour la saison de trois mois ; des sacs de 20 à 25 kg d'oignons, de pommes de terre, et de carottes, puis des choux, des betteraves, et des pommes sans compter les avocats, le lait et le carton de bananes. J'aide au portage depuis la camionnette de livraison et au rangement à bord. Ils m'invitent à partager le poulet de ce soir.

Entre temps, j'ai essayé de confier mes bouteilles de gaz aux *marineros* pour qu'ils les renouvellent, car Paul m'avait dit qu'ils s'en chargeaient. Ils m'ont tout juste donné l'adresse de la quincaillerie où il faut les déposer. Cette après-midi j'y vais et, comme le vent tourne au sud, j'emporte un appareil photo pour aller traîner dans le port des pêcheurs. Au passage, je fais une connexion Internet pour envoyer un message à Paul, comme quoi il n'y a pas de turbine de pompe à eau de rechange, il faut des jerricans sérieux et, au rythme où la voile se dégrade, un kit de réparation est indispensable. Le gaz sera prêt demain matin, ce qui se dit ici, *mañana mañana*.

La lumière du soir donne aux gros bateaux de pêche une couleur éclatante. Je me glisse par l'entrée de la douane et commence une série de photos. Des chalutiers, des langoustiers, des bateaux pour poser des filets qui font relâche pour les fêtes. Il y a plusieurs centaines, essentiellement de deux couleurs, les rouges et les oranges. Les premiers pratiquent la grande pêche au large et les seconds ne peuvent s'éloigner à plus de 10 M des côtes. Les bateaux s'empilent sur quatre ou cinq épaisseurs, à couple le long des quais où se dressent des hangars abandonnés. Des semi-remorques leur apportent des centaines de caisses plastiques pour stocker les poissons et des camions-citernes leur déversent les milliers de litres nécessaires pour leurs campagnes dans le grand sud. Il paraît qu'ils dévastent les fonds en l'absence de règles et de quota, comme cela s'est fait sur les bancs de Terre-Neuve. Il n'y a plus de morue pour la grande pêche, et bientôt il n'y aura plus de poissons sur les hauts fonds entre

l'Argentine et les Malouines.

Il y a aussi quelques dizaines de bateaux équipés pour le calamar, dont les formes sont typiques de cette pêche. Ils ont une rangée de lumière tout le long du bord pour attirer les mollusques et des rampes articulées de trois quatre mètres de long sur lesquelles les bestioles sont hissées après s'être accrochées à de petites toupies entourées de crochets. Quand la rampe est chargée, elle se redresse et déverse son contenu dans une tranchée où un tapis roulant l'amène directement dans la cale. Tout ça se passe dans une pluie d'encre noire visqueuse qui doit rendre le bateau dégouttant. Du bout du quai, je vois le long de la grande digue qui ferme le port un cimetière d'épaves qui rouillent au soleil. J'irai bien voir, mais c'est trop loin pour aujourd'hui.

Sur Kotick, ils sont toujours à la bourre et veulent partir ce soir après dîner. J'aide Claudine à déposer une vieille annexe en gardiennage qu'ils reprendront en remontant sur Buenos Aires et Alain finit de transvaser ses jerricans de gasoil avec une pompe électrique. Je l'aide à démonter la nouvelle annexe, à rincer et ranger les jerricans, à remettre l'encre à sa place. Quant à recoudre la grand voile qui a un bel accroc, il fait nuit, ce sera pour après dîner.

Nous savourons le poulet à l'ail et aux calebasses. Ce sont les légumes dont l'écorce séchée sert à faire les récipients à maté ; ils se cuisinent comme les pommes de terre ils ont le goût. Alain me raconte ses déboires pendant la tempête qu'il a lui aussi affrontée. Le rail de grand voile s'est arraché sur une petite portion au niveau d'un chariot de latte et les autres chariots sont aussi sortis du rail. Il s'est retrouvé avec toute sa grand voile déployée, tenue uniquement par ses trois points au pied et en tête de mât et en bout de baume, tout ça au milieu des 50 nœuds de vent. Il pense que s'il n'avait pas eu une voile neuve en tissu double, elle se serait arrachée. En la descendant, elle est bien sûr passée dans l'eau, et elle s'est mise à chaluter. C'est en la remontant, avec ses deux équipiers, qu'ils l'ont accrochée sur un chandelier. Après, ils ont renvoyé la grand voile au 4-ème ris puis, le calme revenu, il a réparé son rail, en changeant le morceau arraché, hissé dans la mâture. Je vois le travail ; sacré marin. Claudine tombe de sommeil et va se coucher ; ils ne partiront qu'à l'aube. Jusqu'à 23 h 30, je tiens compagnie à Alain qui, à la lueur d'une lampe frontale, recoud sa voile avec une efficacité surprenante et je lui fais mes adieux.

Samedi 30

J'avais attaché les lazy dans le mat et leurs vibrations viennent me rappeler qu'il faut régler ce problème. Récupérer la housse et la fixer par un bout bien calibré dans la baume, ne me paraît ni facile à réaliser, ni satisfaisant ; en plus cette housse sert de sac à la grand voile. Donc la solution la plus simple est de fixer les lazy aux bons endroits sur la baume, de façon qu'ils recueillent la suédoise entre leurs brins. Il faut aussi se débrouiller avec les longueurs actuelles, car au remontage inverse, il faudra

tout remettre en place. En plus, il faut changer le bout bâbord qui est au trois quarts rongé à hauteur des barres de flèche. J'en achèterai un et attendrai Paul pour monter là-haut. Pour ajuster les lazy, il faut essayer, détendre, bref bricoler et ça prend du temps ; une grosse matinée. Le défaut, c'est que la suédoise n'a pas de housse, et qu'elle prend le soleil, ce qui est mauvais pour les coutures. Mais ça ne durera pas très longtemps, juste 2 mois et encore, ... s'il y a du soleil.

Après déjeuner, je démonte les tiges de la housse, que je glisse dans les échelles de mat où il n'y aura plus qu'à les attacher, si Paul est d'accord. La voile se plie maintenant en deux et je descends le paquet dans ma cabine où je l'enfourme sur le côté intérieur. Ça tient tout juste, et peut être qu'elle restera bien en place, même dans les gites bâbord ; sinon, je verrai bien.

Je pars faire les courses pour ce week-end du changement de siècle et de millénaire. Au passage, je visite un hangar qui affiche "entrée gratuite de 18 h à 1 h", sans que je puisse dire ce qu'il cache. Ce n'est qu'une série de boutiques de vêtements cheap, de disques et quelques rayons alimentaires. La cour centrale est bordée de rôtisseries, de pizzerias et de jeux pour enfants, avec une estrade d'orchestre. Dans cette cour, un grand nombre de tables et de bancs pour manger et peut être une piste de danse ; une sorte de marché-snack-balleti.

Dimanche 31

Promenade vers la ville en partant par la corniche. Puisque ici il n'y a que des plages, autant aller se baigner et voir des gens. L'ambiance est terriblement famille. Chacune arrive avec ses fauteuils plastiques et son parasol et, le temps de s'installer, le gamin a commencé son trou dans le sable. Deux bons points : Ils sont très silencieux ; pas de cri, pas de hurlement, même de la part des enfants. Et ils ne mangent pas ; pas de pique-nique et de sac plastique qui virevolte. Les filles portent des maillots style brésilien, avec les fesses largement dégagées, mais elles sont toujours aussi quelconques. À peine sec je repars. Au pied du casino, le même artisanat tient boutique et, dans les rues piétonnes, presque tous les magasins sont ouverts. Retour au port en bus.

En fin d'après-midi, je retourne faire des photos dans le port des pêcheurs, par l'entrée qui suit celle de la douane. C'est la zone des bateaux à coque orange. Toujours la même multitude et l'impression d'enchevêtrement. En me dirigeant vers le cimetière des vieilles coques rouillées, je découvre, derrière un grillage, une cinquantaine d'éléphants de mer qui baillent au soleil. Les gros mâles aux dents jaunes et des femelles plus petites se vautrent les uns sur les autres. Ils se déplacent en se tractant sur leurs pattes avant en forme de nageoires, mais ils arrivent à se gratter le cou ou les oreilles - les trous à hauteurs des oreilles, car ils n'en ont pas - avec les pattes arrière qui ont gardé la forme des doigts. Leur rocher domine une eau douteuse de trois ou quatre mètres qu'ils parcourent très lourdement. Ils soufflent, ils râlent et ils sentent

très fort. Ce sont eux qui créent l'odeur des vents du sud et, finalement, ce n'est pas sans mal qu'ils soient à l'extrémité du port ; s'ils étaient sur la digue des yachts, ce serait intenable.

Le cimetière est juste après. Des dizaines de gros bateaux de pêche abandonnés achèvent de rouiller. Ils sont tout aussi entassés les uns sur les autres que les éléphants de mer. Il y a même des bêtes qui se prélassent sur les ponts accessibles ; leurs couleurs se confondent. Quelques noms délavés transparaissent sur les proues, au travers des anciens noms qui apparaissent aussi, créant des mélanges de lettres et d'alphabets illisibles. Certains ont encore leur échelle de coupée, comme si le dernier pilote en était descendu après avoir lancé l'épave encore flottante contre ce quai. Émouvant.

Par une échelle très raide, je me hisse au sommet de la digue. Bien m'en a pris, car le bout du môle est encore loin. L'envers est une gigantesque plage qui s'est vidée à cette heure. Il ne reste qu'un équipage coréen qui joue au football. En revenant sur mes pas, sur le sommet de la digue, je trouve une descente vers la plage qui permet d'aller photographier quelques oiseaux de mer. Ils pataugent dans les flaques créées par la marée descendante et s'envolent prudemment à mon approche. Retour au port avec les derniers plagistes, par des quais qui servent aussi au carénage. Un vieil homme vend des pâtisseries douteuses à l'abri d'une coque repeinte de neuf ; le niveau de son panier montre qu'il n'a guère eu de succès. Les gens attendent le bus devant de grands massifs d'agapanthes en fleurs qui encadrent la "statue du pêcheur" au style pompier.

Réveillon solitaire, avec un joli steak grillé, arrosé de vin argentin. Peu avant minuit, le ciel commence à s'enflammer de tous les pétards, fumigènes et feux d'artifices tirés d'un peu partout. Mais les choses se calment assez vite.

Lundi 1er Janvier 2001

J'ai promis à Paul de lui téléphoner à 14 h, heure française, ce qui fait 10 h ici. Mais ce matin, la ville est comme morte et j'ai du mal à trouver un *locutorio* ouvert. Nous échangeons quelques banalités : Il a bien reçu mon mail. Pour les jerricans on s'arrangera, il n'a pas envie de se trimballer avec une paire. Il devrait y avoir trois turbines de pompes à eau sur le bateau, mais où ? À Marseille, les magasins d'accastillages sont fermés, peut être que demain... Il arrive toujours le jeudi 4 dans l'après-midi. J'ai oublié de lui demander s'il avait trouvé de nouveaux charbons pour le pilote, car j'ai renoncé à voir arriver le paquet. Claudine m'avait dit qu'ils étaient systématiquement ouverts et dès qu'il y avait quelque chose d'intéressant, ils étaient volés ; or il y avait aussi du tabac dans le nôtre.

Il fait très très lourd, car un fort vent de la pampa souffle sur la ville ; plus de 35 degrés mais je n'ai pas envie de bricoler. Je pars visiter du côté du phare, vers le sud-ouest, en prenant le bus. Je ramasse par terre un prospectus qui vante son parc d'attractions ! C'est bien ma chance, moi qui déteste ce genre de distractions. Mais,

à côté, il y a un aquarium. Je descends deux arrêts après le phare, une tour conique à rayures rouges et blanches, avec des jeunes filles qui visiblement vont à la plage. Je les suis ; la première entre immédiatement dans un club privé qui annonce son standing dès l'entrée, et la seconde emprunte une route sablonneuse qui serpente entre des pins en direction de la mer. L'accès est payant, mais uniquement pour les voitures, sans doute à cause du parking ombragé. Il faut traverser des dunes de sables pour déboucher sur une très grande plage ourlée de rouleaux.

Peu de monde, quelques 4x4 qui ont remorqué les scooters des mers, et des planches à voile qui sillonnent les vagues. Je marche sur le sable dur du bord de l'eau, en direction de la ville. Je repasse sous le phare et son parc dont l'accès facile n'est interdit que par des pancartes ! Plus on se rapproche de la ville, plus il y a de monde. Je m'arrête dans un endroit presque désert, sous l'aquarium, pour me baigner dans les rouleaux. Ça fait bien longtemps que ça ne m'était plus arrivé et ça rafraîchit dans cette atmosphère de plus en plus lourde. Je regagne la route pour voir l'aquarium, mais c'est aussi un parc avec de multiples bassins qui offrent de nombreuses possibilités, comme de nager avec un masque au milieu des poissons ou de s'initier à la plongée. L'entrée est à 17 pesos, soit 130 F, donc retour sur la plage en direction de la ville.

Maintenant, il y a tellement de monde, toujours les mêmes familles, pas très bruyantes, et des jeunes qui déambulent deux par deux, des couples ou des copines. En avançant, j'ai l'impression de pénétrer dans une foule stagnante dont la densité croissante va finir par empêcher toute progression. Il faut de plus en plus fréquemment contourner les fauteuils et les tentes paravents, les châteaux de sable et les pâtés, les trous dans lesquels une victime consent à se laisser enterrer. Arrêt à une guinguette sur pilotis pour un grand jus d'orange - un demi-litre, avec de la glace. Je reprends mon bain de foule et commence à apercevoir l'extrémité de la plage qui coïncide avec le début de la grande jetée du port où j'étais hier. De gros nuages gris se forment au-dessus de nos têtes et, bien sûr, on y a droit. Quelques grosses gouttes, par séries successives, que je laisse passer à l'abri sous les pilotis d'un baraquement abandonné. Les nuages s'éloignent le temps du retour au port. Au passage, je m'arrête dans une *heladeria* pour savourer une glace à la banane. En partant, j'avais laissé une petite lessive à sécher ; mon beau polo à manche courte s'est envolé. Je me console en me disant que d'ici peu il ne sera plus de saison.

Mardi 2

Préoccupé par la question des turbines de pompe à eau de rechange, je me dis qu'elles sont peut-être sous un plancher. Et quitte à tout démonter, autant sortir l'aspirateur. Pour le coffre sous la banquette face à la table que nous avons collée, il faut même dévisser la plaque. Mais rien à faire, ces turbines sont introuvables ! À force de ranger, je retrouve des morceaux de voile (dans une boîte à poulies) mais pas d'an-

neaux et surtout pas de turbine ! Et puisque j'ai vidé tous les coffres, y compris celui des réserves alimentaires, j'en profite pour faire un bilan et dresser la liste de ce qu'il faudrait acheter. En fait, tout dépend des arrêts prévus. Si l'on fait des courses à Punta Arenas, on a largement de quoi tenir, puisqu'il faut au plus quinze jours pour y arriver. Mais le lieu n'a pas bonne réputation. Le quai n'est pas public, l'endroit est très mal abrité et il faut toujours rester sur le qui vive, car un changement de vent doit être suivi d'un changement de mouillage. Donc si le temps est instable, nous n'allons pas traîner ; tout juste faire du fuel, du pain et des légumes. Dans ce cas, il faut prévoir le riz, les pâtes et les boîtes pour deux mois, ce qui n'est pas la même musique.

L'après-midi, je pars à la recherche d'un bout de 10 m pour les lazy et d'une bosse de rechange pour les ris, car elles commencent à s'user. Et puis je vais prendre un pavillon argentin (de courtoisie), une lampe électrique de rechange et un second jerrican. J'ai repéré dans mes promenades près du port de pêche, deux magasins d'accastillage pour pêcheurs qui auront peut-être ça. Mais rien du tout ; ils n'ont que du très gros câble en polyester, qu'ils vendent au poids, un drapeau grand comme un drap et aucun jerrican. Je me rabats sur les boutiques pour plaisanciers où je trouve ce que je cherche, mais au prix français. Pour le jerrican, le magasin le moins cher n'en a plus et j'en prends un chez son meilleur concurrent qui a aussi des joints pour le bouchon. Au passage, je fais mettre 10 litres de fuel, histoire de tester l'étanchéité. Arrivé au bateau, je m'aperçois que le jerrican fuit ; il a un défaut et un petit trou au fond ! Je récupère le liquide, ramène le récipient et l'on m'en promet un autre pour demain.

Un nouveau bateau est arrivé ; il arbore un splendide drapeaux canadien. C'est un ketch en bois, d'une dizaine de mètres, très étroit (2,5 m), avec un accastillage qui date de sa construction ; foc (sur enrouleur, quand même) et trinquette bômée, winchs anémisés, barre franche, régulateur d'allure mais pas de pilote. Il est mené par un couple très cordial, lui est néo-zélandais et elle anglaise, qui affiche une bonne cinquantaine et qui résident au Canada. Ils ont traversé sur l'Écosse, puis sont descendus jusqu'aux Canaries. Ils en arrivent tout droit après une petite escale à Punta del Este ; 45 jours de traversée entre les Tropiques et au large du Brésil plus 2 jours pour venir d'Uruguay. Ils rentrent en Nouvelle-Zélande, par le cap de Bonne-Espérance mais, au passage, ils veulent visiter les Falklands et la Géorgie du Sud. Quel beau programme ! Je leur propose un coup de main pour mettre à l'eau leur annexe rigide en bois plastifiée qui est très lourde. L'anglaise, très contente de mon offre, m'invite à dîner, en même temps que les néo-zélandais, pour un petit curry qui est tout prêt. Je ne résiste pas.

Soirée anglophone. J'arrive le premier avec une bouteille de vin blanc frais, ce qui me vaut la meilleure place à table, presque la seule, car c'est une table pour deux ! L'intérieur est très simple : deux couchettes cercueil au bas de la descente, un peu d'espace devant le réchaud et en face la table à carte. Côté réchaud, une banquettes à trois places et celle qui lui fait face n'en a que deux, parce qu'entre elle et la table à carte trône un magnifique poêle à bois, avec sa cheminée. La table est collée à l'avant

et il n'y a que deux vraies places. Tout l'avant du bateau doit être pour des soutes et des coffres ; c'est un voilier pour deux ! Ils n'ont bien sûr pas de frigidaire, pas même de chargeurs de batteries et donc ils n'utilisent pas les prises à quai ; mon vin frais est fort apprécié, alors qu'il s'agit d'un premier prix argentin. Leur curry est très bon : du poulet en sauce et un riz blanc à part, plus toutes sortes de condiments que l'on ajoute à sa guise ; du chutney, mais aussi du poivron cru finement découpé, des amandes feuilletées, du petit-suisse en guise de lassy et des rondelles de bananes ! Ils me demandent si nous avons un chauffage et je leur parle de mon problème de jerrican. Aussitôt ils s'exclament qu'ils en ont un de trop qu'ils ne savent pas où ranger, qu'ils me le donnent et, de fait, il y a un jerrican de 30 litres qui traîne à l'arrière. J'ai beau leur proposer de l'acheter, je vois bien que je ne m'en sortirai qu'en leur offrant quelque chose de frais, des glaçons par exemple.

Mercredi 3

Le grand supermarché du coin, c'est Toledo. Je n'y ai jamais mis les pieds et, pour un gars du cru, ce que je finis par être aux yeux des autres bateaux, il est temps de savoir ce qu'il est bon d'y acheter. Encore un temps lourd de la Pampa, plus de trente degrés au thermomètre, mais courage. Le lieu n'est pas trop loin, pas plus d'un kilomètre, et il est climatisé. Du classique, bien rangé, clairement étiqueté, mais cher. Il faut que je me sorte de l'idée que l'Argentine est un pays du tiers-monde. Pourtant, c'est un pays du tiers-monde, géré par des libéraux qui croient que, parce qu'eux sont riches, les argentins vivent bien. Non, ils vivent à crédit, car tout achat par carte bancaire peut être prélevé, sans frais, en plusieurs fois. Je mets à jour mes rations de pâtes, de maïs, de thon et je fais le niveau de gin et de bières, sans oublier les oignons et une salade pour midi.

Maintenant, je vais chercher le jerrican qu'on m'a promis. Mais *mañana*, c'est encore *mañana su la tarde*, et je repars déçu. Dernière corvée pour aujourd'hui ; il faut gratter la coque. L'eau du port est plus que glauque et il y nage de drôles de détritus. Ce qui m'encourage, c'est que des gamins s'y baignent après leur leçon d'optimiste et que, le soir, il n'est pas rare de voir sauter un poisson. Je me mets à l'eau, avec un masque et un tuba, une gratte et une éponge. Bonne surprise, il n'y a pas d'anatifs, ces mollusques qui s'accrochent solidement sur les coques. Par contre il y a beaucoup de mousse verdâtre tout du long de la flottaison. Après une heure de ponçage, je me précipite à la douche et je me savonne consciencieusement, car j'ai l'impression d'avoir une couche d'huile sur le corps. De retour, j'invite les canadiens à venir boire un apéro frais. Ils sont déjà à table et nous convenons qu'ils passeront après dîner.

Une heure et demie plus tard, ils frappent au liston. Je leur fais les honneurs du bateau qu'ils trouvent d'un luxe et d'un confort inouï : deux salles de bain ! Je leur offre un verre et leur pose quelques questions. Lui vient de prendre sa retraite et ils rentrent

définitivement en Nouvelle-Zélande où ils comptent arriver dans 15 mois. Il était instituteur dans le village canadien le plus au nord dans l'Antarctique, pratiquement sur le cercle polaire. Il me montre sur l'atlas une île qui est le long du passage du Nord-Ouest, la route mythique qui permet, certaines années, de contourner l'Amérique pas le nord. Ils vivaient là le temps de faire des économies puis partaient naviguer. Ils ont fait cela pendant plus de 30 ans, sur ce même bateau qu'ils ont acheté pratiquement neuf en 1968 en Angleterre. Pour leur première croisière, ils sont restés un an en Grèce. Je suis impressionné par leur expérience - ils connaissent toutes les côtes de Colombie-Britannique et les îles Aléoutiennes et ils sont allés en Sibérie ; ils ont déjà fait un voyage en Nouvelle-Zélande avec le retour par la Patagonie - et par le fait qu'ils ont mené à bien tous ces voyages avec leur bateau somme toute très rustique. Comme quoi il n'est pas nécessaire d'avoir une coque en acier et une autonomie d'un mois pour faire de la grande croisière.

Jeudi 4 Janvier

Paul devrait arriver vers 15 h ; je soigne l'accueil. Par un grand soleil, je nettoie le bateau à grands coups de jet d'eau ; je rince les drisses et les écoutes, la capote et même le génois. Tant qu'il est déroulé, je reprends l'étarquage. J'ai tout prévu pour déjeuner, une salade et la charcuterie espagnole qu'il avait tant appréciée aux Canaries. Je retourne chez Toledo pour un supplément de courses ; des bières, des biscuits, des galettes, du chorizo, des boîtes et encore des boîtes, un poulet pour demain, bref la routine.

Paul arrive vers 17 h parce que son car de Buenos Aires s'est transformé en bus. Il a déposé tous ses voyageurs dans leurs quartiers et il est le dernier à descendre. Son voyage s'est bien passé. Il est content de son séjour tout autant que de retrouver son bateau, un port et l'atmosphère du voyage. Il a ramené deux jolis livres : l'un sur les oiseaux de mer et l'autre sur les poissons coralliens. J'y cherche aussitôt ceux que j'ai vus aux Abrolhos.

Nous passons en revue tout ce qu'il faut faire avant de repartir : remonter les charbons du pilote, l'ampèremètre de l'éolienne et la turbine de pompe à eau, pièces qu'il a ramenées avec lui. Nous faisons un bilan des vivres. Il pense que nous pourrions nous arrêter quelques jours à Punta Arenas et faire des courses, même s'il doit toujours y avoir quelqu'un à bord. Demain, il suffit de faire des légumes. Donc, si la météo est favorable, nous pourrions partir demain ou Samedi. En attendant, je vais chercher ce putain de jerrican, à l'autre bout du port, ainsi que cinq litres d'huile pour la prochaine vidange moteur (je l'avais oubliée celle-là). Dans ma quincaillerie, ils n'ont toujours pas le bon modèle. Ils m'en donnent un autre plus résistant qui n'a pas de bec verseur. J'achète un tuyau pour siphonner.

Route au Sud

Vendredi 5

Réveil matinal pour le bricolage prévu qui se passe sans problème. Après, il faut grimper dans le mât pour installer la nouvelle lazzi jack. Nous partons vers 10 h pour consulter la météo sur Internet. On en prend plusieurs : L'une qui donne des prévisions à 7 jours, pour toutes les grandes villes d'Amérique du Sud, avec force et direction du vent sous forme de graphiques. La seconde que Paul a trouvée en France et qui donne du texte pour le temps au large et la troisième qui affiche des cartes classiques accessibles sur le serveur du Vendée Globe Challenge. Elles ne disent pas toutes exactement la même chose, mais elles n'annoncent aucun coup de vent du sud. On fait donc les courses légumes et beaucoup de charcuterie, jambon, coppa et longannisse, de peur de ne pas en trouver au Chili. Finalement, on a de quoi manger pour deux mois !

C'est décidé, on s'en va cette après-midi. Mais je rappelle à Paul qu'il m'a toujours dit "on ne part pas un Vendredi, ça porte malheur" ; il m'a raconté un tas d'histoires affreuses à cause d'un départ ce jour-là. En réalisant quel jour nous sommes, il pâlit et dit - Eh bien on partira demain. Je m'aperçois qu'il est vraiment superstitieux. Mais je me lance quand même dans la procédure de sortie car, à partir de 13 h et jusqu'à lundi, c'est payant : 50 \$ pour faire les papiers pendant le week-end. Je pars donc à la Préfecture maritime avec l'intention de déclarer un départ à 22 h, pour partir en fait demain à l'aube. Retour au Yacht club qui doit fournir les formulaires puis, ceux-ci remplis, retour à la Préfecture. Je repasse par l'immigration, où j'attends un quart d'heure le préposé ; on ne m'a pas donné assez de formulaires ; il en aurait fallu 7, mais c'est le même brave mec que la dernière fois qui accepte de faire des photocopies. Puis on me conduit à la radiotélégraphie, car il faut les appeler sur la VHF à l'heure du départ ; j'acquiesce, mais n'en pense pas un mot. Je crois comprendre que j'ai 24 heures pour partir, mais qu'au-delà de ce délai, il faudra revenir. J'évite la douane et la santé, car je n'ai plus de formulaires. Finalement, je n'ai rien payé. Retour au port ; c'est la canicule, il est 14 h.

Vers 16 h, l'orage est imminent. Le ciel est noir et des nuages bas viennent du sud.

- C'est un pampero - nous dit en français un argentin qui rentre précipitamment au port, alors que c'est la première fois que je vois sortir son gros voilier. Nous rangeons et assurons tout ce qui peut l'être. D'abord de grands éclairs balayent l'horizon à un rythme de plus en plus soutenu. Ensuite une petite pluie anodine puis, dans une accalmie, un coup de vent à 43 nœuds, dans le port, et une pluie diluvienne. Elle passe et revient par vagues, toujours précédée d'un renforcement du vent et de séries d'éclairs. Les bateaux d'à côté doublent leurs amarres et portent des bouts à terre avec l'aide des *marineros* du yacht-club. À 19 h, le ciel est toujours aussi noir, mais le vent passe au nord ; on a bien fait d'être superstitieux. Bravo les météo ; une seule avait prédit une pluie brève avec un petit vent ! Vers 23 h, il pleut toujours par intermittence, avec des rafales de vent très fort. Nous sommes sceptiques quant au départ demain.

Samedi 6

Je suis réveillé à 7 h par des rafales plus fortes que les autres ; à l'oreille, je dirai 30-35 nœuds. Je vais voir ; il pleut toujours. Si j'en juge par le niveau de l'eau dans l'annexe du voisin, ça ne s'est guère arrêté. Je retourne me coucher en pensant qu'on va rester ici au moins toute la journée. Vers 9 h, la pluie cesse et le vent se calme, laissant place à une journée maussade. Paul part faire un peu d'Internet et je finis mon livre, *Le manuscrit de Missolonghi*, un faux journal autobiographique de Byron habilement écrit par Frédéric Prokosch. À son retour, nous payons le port, qui ne demande que 50 pesos pour huit jours, alors que nous y sommes restés seize nuits - mais il y a une semaine gratuite. Puis, Paul m'explique que nous devrions partir, car la météo n'est pas mauvaise pour les trois jours à venir. Comme je n'ai guère confiance dans toutes ces prévisions mais que je n'ai pas envie de passer encore deux jours ici, pourquoi pas. C'est décidé.

Après déjeuner, je passe dire au revoir aux anglophones et nous sortons du port des yachts à 13 h 30. Le loch, qui est resté dans cette soupe épaisse pendant deux semaines, ne tourne plus et donc le pilote ne marche pas, puisque le bateau n'a pas de vitesse ! C'est le défaut des instruments interfacés. Paul plonge décoincer la roue dans l'avant-port aux eaux toujours aussi peu avenantes et nous quittons Mar del Plata à 14 h, finalement dans la tranche des 24 heures autorisées.

Temps gris, peu de vent puis plus rien. Marchons au moteur deux heures durant puis petit vent d'W. Évidemment, la suédoise ne nous tire guère, mais avançons 5 nœuds bon plein sur cette mer plate. Perdons la côte de vue pour couper droit dans le golfe de Bahia Blanca. Dînons tranquilles ; moteur en début de nuit.

Dimanche 7

Je renvoie la voile en début de quart, avec 10 nœuds de SE et nous marchons travers - bon plein avec un peu de courant favorable. Le vent tourne E puis N pour

s'établir W au lever du jour. C'est le parcours quotidien de la rose des vents. À 7 h 30, je me lève content d'avoir passé une nuit calme mais, en voyant le ciel, je me dis que ça ne va pas durer. Il est très chargé et, le temps du petit-déjeuner, un bel orage arrive sur nous. Enfilons bottes et cirés et prévoyons le pire au sortir du grain, c'est-à-dire 40 nœuds de face. Maintenant, il n'y a plus de ris à prendre dans la suédoise puisque, toute déployée, c'est comme si elle en avait deux. Nous enroulons juste la moitié du génois.

Une grosse pluie s'abat sur nous. Le vent reste stable à 15-20 nœuds dans le secteur WNW et les éclairs s'éloignent. Le vent faiblit, nous déroulons et puis c'est tout. Il fait gris ; les albatros réapparaissent, ainsi que les pétrels de Schlegel, gros oiseaux ventrus aux ailes marron et au ventre blanc, presque aussi grands qu'eux. Nous avons remis la ligne et ces derniers essayent d'attraper le leurre avec leurs pattes. Ils y arrivent parfois, ce qui déclenche le moulinet. Heureusement, ils finissent par le lâcher. Nous attrapons un petit maquereau que nous remettons à l'eau et rangeons la ligne de peur de pêcher un albatros, car eux aussi se mettent à loucher sur notre appât.

À 14 h, nous sortons de sous le nuage. Nous avons fait 143 M en 24 heures et continuons à 5 nœuds. Il fait chaud au soleil et le vent d'W est juste un peu plus fort, mais la mer reste calme. Rapidement, il vire SW, pile en face et nous tirons des bords aussi mauvais d'un côté que de l'autre. La lumière du soir a la froideur d'un ciel d'hiver. Nous avons droit à un beau coucher de soleil rouge orangé. Le vent tombe peu à peu. À 21 h, nous mettons le moteur jusqu'à minuit. Nous entrons dans les quarantièmes rugissants.

Lundi 8

Pour mon quart, le vent est revenu NE. Le ciel est très clair et il y a une belle lune. Je tangone mais, au bout d'une heure, le vent a tourné NW par le travers. Je détangone et enroule petit à petit, car le vent forçit jusqu'à 30-35 nœuds en continuant à tourner jusqu'à WSW et le ciel se couvre. À 7 h, il fait soleil et nous sommes au près sur la route. Le vent refuse bientôt, vient SW, et nous filons cap au sud. Si ça continue comme ça, nous allons passer tellement au large de la péninsule Valdés que nous ne la verrons même pas.

Passons tout près d'un gros chalutier rouge de Mar del Plata qui nous salue. Je suis très absorbé par *Silences africains* de Peter Mathieussen qui décrit la disparition des espèces animales dans la forêt équatoriale. Les causes sont multiples : le laxisme des états issus de la décolonisation quand ce n'est pas un détournement pur et simple des richesses nationales au profit exclusif de leurs dirigeants ; l'exploitation forestière systématique jusqu'à la déforestation ; les populations locales qui n'ont d'autres ressources alimentaires que la "viande de brousse". La narration du survol des réserves naturelles pour estimer la population des rhinocéros et des éléphants, en 1986, et la

comparaison avec les chiffres antérieurs est édifiante : suivant les endroits, jusqu'à 90 % du cheptel a été tué pour le commerce de l'ivoire, souvent avec des armes de guerre achetées pour des luttes tribales avec le fruit de ce négoce.

Vers 15 h, le vent refuse encore et il vaut mieux passer sur l'autre bord qui nous rapproche de Valdés. À 17 h le vent tombe ; quatre heures de moteur. Nous suivons des yeux les oiseaux qui nous empêchent de pêcher. Quelques mouettes se sont jointes aux gros pétrels et aux albatros, ainsi que des pétrels de Wilson, tout petits, qui battent des ailes sans relâche et des labbés de Pomarins, tout marron foncé, dont le livre nous dit qu'ils vivent dans le grand nord, mais qu'ils viennent jusqu'ici pour leurs quartiers d'hiver.

Mardi 9

Encore une nuit calme en alternance de voile et de moteur sur mer plate. C'est simple ; quand nous n'avancions plus qu'à 3 nœuds, moteur, et à 10 nœuds de vent, voile. Le ciel blanchit à 4 h 30 avec un regain d'humidité. Aux heures les plus chaudes, l'eau n'est plus qu'à 16 degrés et les ablutions de Paul suscitent mon admiration. Je m'en tiens à l'eau douce du bord dont j'use avec parcimonie. J'entreprends un quatrième programme de classification, excellent dérivatif à l'observation de la mer et des oiseaux.

Intermède moteur à l'heure du déjeuner. Nous avons fait 134 M dans la journée, grâce à un courant favorable, mais pas toujours en ligne droite. Nous ne sommes plus qu'à 25 M de la péninsule Valdés, mais il faut compter 65 M pour un bon mouillage au sud dans le Golfo Nuovo. À 17 h, nous passons à 15 M de la Punta Delgada, sans rien voir. Le baromètre est bas (1003 mb), le vent rentre du N. Orage en fin d'après-midi, de courte durée, qui n'est pas suivi du dangereux vent du sud. Continuons sous un ciel bas.

Au moteur jusqu'à minuit, entouré d'un ciel d'orages avec des éclairs un peu partout. Le baromètre continue de descendre jusqu'à 996 mb puis s'arrête. Il commence à remonter, donc nous allons avoir une renverse du sud. L'un des orages va l'emporter, mais lequel ?

Mercredi 10

À 0 h 20, je suis sorti de ma couchette par une rafale très sèche et appuyée. Le temps de mettre le nez dehors, Paul a complètement roulé le génois et le vent se déchaîne, tandis que les trombes d'eau arrivent. Les premières rafales atteignent 50 nœuds et viennent de SE. Nous laissons porter à terre, puisque, étant à hauteur de Rawson (43 degré 30), nous sommes à 35 M de la côte. Au bout d'une heure nous sommes toujours par force 8 - 9 avec des rafales qui dépassent 40 nœuds. Nous met-

tons à la cape sous suédoise seule et nous nous enfermons à l'intérieur ; ce n'est pas un orage de courte durée.

Pour se mettre à l'abri dans le Golfo Nuevo, il suffit de faire route vent arrière. Mais nous voulons arriver avec le courant de marée, car les instructions nautiques anglaises signalent des possibilités de vagues déferlantes. Nous attendons deux heures à la cape, dans un demi-sommeil, roulés par les vagues.

Vers 4 h, nous repartons dans le même maelström. Toujours des grains et le même vent qui a tourné SSE, semble-t-il, car la girouette anémomètre déconne complètement. La direction indiquée est fautive et elle affiche 5-6 nœuds de vent, alors qu'il y en a toujours 35 ! Je tiens la barre une petite heure dans cette mer très agitée, puis le vent baisse et je passe la main au pilote qui se débrouille très bien. Nous appuyons au moteur pour passer avec l'égal de marée. Le jour se lève à 5 h, la côte apparaît à 6 h, et nous arrondissons largement la pointe. Il n'y a pas plus de déferlante que de beurre en broche. Nous entrons dans la baie vers 7 h. Le vent est maintenant sud.

De là, deux possibilités : gagner le premier mouillage au sud et attendre que le coup de vent tombe, ou aller au fond du golfe, à Puerto Madryn, où nous pourrions faire du gasoil, car nous avons consommé la moitié du réservoir. Ce n'est qu'à 35 M à l'W, atteignable sur un seul bord, et nous y serons sans doute mieux abrités. Va pour Puerto Madryn. Comme c'est au près serré, nous hissons le yankee. Le bateau avance 5-6 nœuds, bien équilibré avec cette voile d'avant reculée, plate, qui va très bien avec la suédoise. Toujours 30 nœuds de vent avec une mer courte qui rappelle la Méditerranée. Nous sommes sortis de sous les nuages et le soleil distille la même lumière que par temps de Mistral. Paul essaye de dormir, n'y arrive pas, et fume cigarette sur cigarette. Il me dit qu'il a ressenti, pendant son quart avant le coup de vent, un malaise cardiaque, une oppression au niveau de la poitrine, comme il y a quatre ans, et que ça l'angoisse ; qu'il ne se sent plus d'affronter ces tempêtes en se mettant à la cape enfermé dans le bateau ; qu'il se sentirait mieux sous les tropiques. Je lui conseille d'essayer de dormir - nous sommes sur le bon bord pour sa couchette - et qu'on reverra ça plus tard.

Vers 13 h, nous arrivons à Puerto Madryn qui n'est pas un vrai port, puisqu'il y a juste deux môles, l'un pour les cargos, très haut, et l'autre pour les bateaux de pêche, taillé à la même échelle. C'est maintenant marée basse ; nous avons été rattrapés par des grains qui progressent, en altitude, contre le vent. Nous mouillons l'ancre par six mètres de fond, devant la préfecture maritime et le yacht-club local ; il y a quatre petits voiliers sur coffre et aucun bateau de voyage. Un catamaran à moteur, qui promène des touristes, passe sur notre arrière nous prévenir qu'il faut aller à la préfecture ou les appeler à la VHF. Ça attendra ; pour l'instant nous déjeunons et le moral est bas.

Après déjeuner, bafouillage multilingue sur la VHF : Paul leur dit que nous passerons demain. Puis sieste. Mais il n'arrive toujours pas à dormir, alors que j'y parviens sans difficulté, même quand le vent tourne SE et que le bateau se met à rouler forte-

ment sous l'effet du clapot et de la houle. Un argentin, l'un des voiliers locaux, passe nous visiter sur son zodiaque. Nous lui offrons le café, tandis qu'il nous explique que ce n'est pas du tout la saison des baleines ; la dernière qu'il ait vue, c'était il y a plus d'un mois. Par contre, en juillet, il faut faire très attention pour les éviter. Il nous renseigne sur les autres mouillages du golfe où l'on peut pêcher et Paul lui parle de notre intention d'aller vers le nord. Nous évoquons la possibilité de remonter le Parana depuis Buenos Aires - non il n'y a pas assez de fond, mais l'Uruguay, c'est tout à fait possible et très joli. - Y a-t-il des moustiques ? - Oui, beaucoup. Nous n'insistons pas plus pour voir ses cartes comme il nous le propose.

Pendant que nous sirotons l'apéro, ballotté comme jamais dans un port, une otarie passe sur l'arrière. Dans l'axe du bateau, elle s'arrête et sort la tête hors de l'eau ; un petit bonjour. Le temps d'aller chercher l'appareil photo, elle est repartie. Dîner, d'une boîte de cassoulet de canard pas très bon, en évoquant les possibilités :

- Remonter au nord en s'éloignant des côtes pour éviter les vents du secteur N, ceux qui nous ont fait descendre, et atterrir sur Recife avec les alizés de SE. De là, je rentre en France et Paul continue tout seul sur les Antilles, le long des Guyanes et du Venezuela. Mais c'est encore de la traversée sans s'arrêter ni voir autre chose que la mer pendant plus de 30 jours. Et c'est au près bon plein sur plus de la moitié.
- Traverser sur Cape Town en Afrique du sud, d'où je rentrerai en France et Paul retraverserait l'Atlantique par l'île de l'Ascension. Une suggestion gratuite, car elle présente les mêmes défauts que la précédente en pire. Avion hasardeux, une première traversée plus longue (il y a 3000 M) et une seconde plus longue encore, même si elle a la réputation d'être très calme. N'en parlons plus.
- Remonter jusqu'à Mar del Plata, puis Montevideo ; ça devrait nous prendre une semaine. De là, soit je rentre en France - un mois plus tôt, mais ce n'est pas grave - soit nous continuons le long de la côte jusqu'à Rio ou une marina bien gardée. Là, Paul peut laisser le bateau et nous rentrons en France ensemble. C'est beaucoup de près et de moteur, mais on peut caboter et visiter, enfin, les ports et les mouillages en attendant que les vents du N passent. Nous quitterions le Brésil en période de carnaval, au moment où les avions sont pleins, ce qui est moins commode qu'en période creuse.

Pour Paul, qui n'a toujours pas dormi, tout semble décidé. J'espère que non et qu'on fera une autre tentative vers le sud. La nuit porte conseil.

Jeudi 11

Il fait un temps splendide, frais (14 degrés) mais sans un nuage et sans vent fort, juste ce qu'il faut pour nous maintenir face à la plage. Petit-déjeuner au cours duquel je ne veux pas amener le sujet. C'est Paul qui l'aborde en confirmant sans discussion

possible son choix de la veille. D'ailleurs ses arguments ne s'y prêtent pas : il s'est une fois de plus senti avec une épée de Damoclès sur la tête et il n'a pas envie de se bagarrer contre les éléments pendant deux mois, juste pour se prouver qu'il en a encore la force. Il ne veut pas perdre le temps, peut être bref, qu'il lui reste pour une chose aussi vaine, et préfère naviguer plus calmement dans les eaux tropicales ou méditerranéennes.

Je n'ai évidemment pas d'argument à lui opposer. S'il ne se sent pas bien, ou qu'il n'a plus envie, je ne vais pas le convaincre de continuer vers le sud, pour mon plaisir ou parce que je suis un breton têtû. Et puis j'aurais bonne mine s'il lui arrivait un vrai accident cardiaque. Donc je ne dis rien. Insister serait sous-entendre que je ne crois pas à son histoire de cœur.

Ça me fait penser qu'il serait peu amical de l'abandonner à Montevideo ou Mar del Plata. J'ai imaginé que je pourrais trouver un autre embarquement pour Ushuaïa, ou y aller en avion, et revenir directement en France après m'y être promené. Il y a sans doute moyen de naviguer sur le canal Beagle ou de faire le tour du Cap Horn. Mais s'il lui arrivait quelque chose, parce qu'il aurait trop forcé tout seul, ou parce qu'il n'aurait pas pu gagner un port et un hôpital, je me sentirais très coupable de l'avoir abandonné. Donc je suis un peu coincé et trouver une place où laisser le bateau, dans une marina brésilienne, est certainement la meilleure solution.

La préfecture nous a gentiment laissé le temps de déjeuner ; elle n'arrive qu'à 9 h. Un jeune homme en survêtement monte à bord, demande à voir les papiers de Mar del Plata - en Argentine on ne plaisante pas avec les entrées/sorties - et les fusées réglementaires. Il fait mine de prendre un de mes cigares, mais Paul lui dit que ce ne sont pas les siens. Il lui offre un petit cigarillo et le type prend tout le paquet, presque plein, et le met dans sa poche. Puis, toujours souriant, il lui propose de l'amener à terre pour faire les papiers et de le ramener, ce qui nous évitera de gonfler l'annexe. D'accord s'il nous laisse le temps de transférer les deux jerricans pleins, de les emporter et de les remplir à terre. OK, Paul part avec les jerricans. Pendant ce temps, je vérifie que le défaut de girouette ne vient pas des infiltrations d'eau en pied de mât. Non tout est sec. Paul revient au bout de deux heures avec le plein, de nouveaux tampons d'entrée en Argentine et deux formulaires de Puerto Madryn, qui ici coûtent 8 pesos, avec une sortie prévue pour demain matin. Il fait maintenant 20 degrés et le baromètre qui était remonté hier à vive allure - 1 mb/h - redescend de même. Quand il cessera de descendre, le vent viendra du sud, ce qui est bon pour remonter.

L'otarie repasse pour se faire photographier ; nous ne la manquons pas. Puis elle part chasser vers le môle. À la jumelle, je la vois avec un gros poisson dans la gueule. Il y a beaucoup de gens sur la plage, mais peu dans l'eau, en dehors des enfants qui pataugent. Un paquebot rutilant, le "New American Dream" (toujours la même forfanterie américaine), vient accoster au quai des cargos pour quelques heures. Encore des naïfs qui croient qu'ils vont voir des baleines.

L'après-midi est consacrée aux tâches d'entretien : Paul plonge avec sa combinaison dans l'eau à 16 degrés pour nettoyer la coque et l'hélice. Puis il me hisse en tête de mât pour examiner la girouette ; rien d'anormal. Enfin nous faisons une vidange moteur, ce qui est minutieux si l'on veut éviter d'en mettre partout. Il a mis sa combinaison à sécher, suspendue à l'arrière. L'otarie est montée sur la jupe pour regarder de plus près cette chose noire qui ballote au vent ! Il arrive à la prendre en photo alors qu'elle saute à l'eau en nous entendant arriver. C'est le seul mammifère marin que nous ayons vu dans ces eaux.

Nous écrivons chacun notre journal de voyage. Au bout d'une heure, nous nous lisons les passages relatifs à la journée d'hier. Nous nous sommes bien compris et ceci lève toute gêne entre nous sur les possibles interprétations réciproques. Nous optons bien sûr pour le cabotage et passons en revue les ports et les marinas possibles. Paul compte bien rentrer en France à nouveau, puis revenir fin Mars, début Avril, peut être avec un ami italien, pour remonter vers les Antilles. Il y arriverait au début de la saison des cyclones, donc il vaut mieux rester au Venezuela, où il n'y en a pas, et passer l'été en famille. C'est très beau et moins couru que les Antilles ou les Caraïbes, où les bateaux de location pullulent.

Tout est réglé. Demain route au nord. Je suis déçu, car ma vie ces derniers mois était sous-tendue par ce rêve de navigation dans les canaux de Patagonie, alimenté par des livres, des cartes et des discussions. Je vois bien maintenant que ce n'est pas une croisière de tout repos et que la "plaisance" peut être un euphémisme. Mais nous avons quand même fait 7000 M pour arriver ici et il n'en reste plus que 600 pour atteindre le Cap des Vierges, entrée du détroit de Magellan et de là une centaine pour Punta Arenas. J'aurais quand même pu insister un peu plus car, à la première grosse tempête, nous faisons demi-tour. Je repense aux quatre bateaux que nous avons croisés à Mar del Plata et qui n'ont pas de meilleurs atouts que nous, surtout sur le plan du confort. Mais ils ont, sans doute, des capitaines plus déterminés.

Route au Nord

Vendredi 12 Janvier

Il est 6 h quand Paul commence à s'agiter. Il veut partir tôt et profiter de la marée descendante pour sortir du golfe, puis de la marée montante qui génère un courant favorable le long de la péninsule Valdés. Départ 7 h après avoir remonté une ancre pleine d'algues ; elles ont déjà envahi les maillons ! Il fait très beau ; le baromètre commence à remonter. On a effectivement un vent du S, force 3-4 qui nous fait filler vent de travers à 5 nœuds.

A 11 h il ne reste rien qu'une faible brise d'E et nous marchons au moteur, aidés par 3 nœuds de courant. La péninsule est bordée par une petite falaise très régulière de 50 m de hauteur, d'un grès apparemment très tendre, de couleur sable. Comme le plateau est au dessus de nous, nous ne voyons aucune végétation. Au Morro Nuevo, cap nord du golfe, un vent de NE force 3-4 nous attend. Au près serré, le compas dit que nous faisons cap 90, plein E, mais sur le fond, poussé au sud par un courant défavorable, nous faisons cap 110, si bien que nous perdons en latitude. Essayons de nous éloigner de la côte pour doubler la pointe Delgada. A la tombée de la nuit, le vent monte jusqu'à 20 nœuds. Envoyons le yankee pour être tranquilles, mais renvoyons rapidement le génois, car le vent mollit.

Dans la nuit, j'élabore une métaphore alpine : De Marseille à Mar del Plata c'était comme une longue marche d'approche et nous étions parvenus au pied des difficultés. La péninsule Valdés était le premier relais ; il y en avait encore deux ou trois, Calleta Horn, Puerto Deseado, et Rio Gallegos pour atteindre le Cap des Vierges. A partir de Punta Arenas, il fallait se décider pour le versant Pacifique ou faire un demi tour honorable, en passant peut être par le canal Beagle. Mais mon compagnon (de cordée) a renoncé au bout de la première longueur ! Nous revenons sur nos pas, pour ma part la tête basse, car nous avons pris un "but". En montagne, quand on renonce à cause des conditions ou des difficultés, on a des excuses ; quand c'est le moral qui flanche, rien ne va plus.

Bien sûr, il y a des raisons médicales, mais je ne crois guère à leur importance et

Paul non plus. Je dois le convaincre d'aller passer un électrocardiogramme et je pense qu'il n'ira pas. Il est comme d'habitude, avec la même énergie et le même appétit et parle maintenant de continuer tout seul jusqu'aux Antilles.

Samedi 13

Pendant mon quart de nuit, on continue à s'éloigner de Mar del Plata en faisant route entre les caps 90 et 110. Je louvoie dans un banc de bateaux de pêche qui labourent les fonds sans prêter attention à un pauvre voilier. A 4 h nous virons cap au N. Maintenant, contre le courant, nous n'avancions plus qu'à 3 nœuds. C'est déprimant. En faisant route au S, nous aurions fait pas mal de chemin vers l'entrée de Magellan, mais inutile de rêver. Nous nous appuyons au moteur jusqu'à 8 h. Un bon vent d'W s'installe et nous venons enfin à la route, grand largue, sous génois tangonné.

Je tente de pêcher, mais au bout d'une demi-heure, un albatros s'accroche à la ligne. J'essaye de lui donner du mou pour qu'il se décroche, mais il est bien ferré. A la remorque du bateau, il finit par rompre le fil. Heureusement, car je vois mal comment tenir un oiseau de 2 mètres d'envergure pour lui faire cracher l'hameçon ! Inutile de continuer à pêcher dans ces conditions.

Toute l'après midi vent arrière ; c'est inespéré. Vers 18 h nous sommes rattrapés par une large bande de nuages qui vient du sud. Par précaution, nous roulons du génois toujours tangonné et bien nous en a pris. Sous les nuages, il y a 25-30 nœuds d'un vent qui nous pousse jusqu'à 12 nœuds dans les surfs. Quelques grains à droite à gauche qui nous épargnent génèrent un superbe arc en ciel. Les nuages passés, nous avons droit à un coucher de soleil de carte postale, avec les dernières nuées flamboyantes. Le vent faiblit puis tombe avec la nuit.

Dimanche 14

Tout au moteur, jusqu'à 5 h. Enfin un bon vent d'W nous fait avancer à 6 nœuds. Il baisse en fin de matinée et nous repassons au moteur jusqu'à 18 h. Un vent de NE nous permet de remettre à la voile, mais nous ne faisons plus le cap, il faut tirer des bords.

Petite discussion sur l'avenir. Paul me dit qu'il est prêt à m'attendre ou à me retrouver plus loin si je veux aller faire une excursion dans les Andes. Je lui explique que c'est d'aller à Ushuaïa qui me tente, et d'en repartir directement pour la France. Mais que je suis très gêné de le laisser seul. Il me dit de ne pas m'en faire ; que de toutes façons, il compte bien naviguer en solitaire dans ces zones plus clémentes où nous allons ; qu'il n'a plus très envie de repartir en France et qu'il va traîner le long du sud brésilien, jusqu'à la fin Mars, quand les vents deviendront favorables pour gagner le Nordest et prendre la route du Venezuela. C'est sûr que je ne peux pas lui tenir compagnie jusque là.

Je consulte un guide de trekking en Patagonie pour voir ce qu'il y a en Terre de Feu : deux balades au départ d'Ushuaïa, l'une de six jours et l'autre de trois, et une autre sur l'île de Navarino, juste en face. Mais il n'y a pas de refuge, il faut tout porter et je n'ai aucun matériel de camping. Je songe, en remarquant que le guide date de 92, que les choses ont peut être changé.

Le vent de NE tient bon et forçit à la tombée de la nuit. Nous roulons le génois, puis installons le yankee. Bordés plat, nous sommes ballottés et gitons sur tribord. Vers 22 h l'autre bord permet de faire un meilleur cap. Nous vironnons, mais ce n'est pas plus confortable. Le baromètre descend doucement ; nous allons garder ce vent jusqu'à Mar del Plata.

Lundi 15

Nuit de lune, sans un seul bateau en vue. Restons au près toute la journée comme prévu. Vers 10 h le vent mollit un peu et j'arrive à travailler sur l'ordinateur. Autrement, je lis *Les Incas* d'Alfred Métraux. Sur la quatrième de couverture est reproduit le commentaire ambigu qu'en faisait Claude Lévy Strauss dans *l'Homme* en 1962. "Il n'existe certainement pas [...] de meilleure introduction à la connaissance des sociétés péruviennes, et bien que ce livre soit accessible au lecteur le moins préparé, les américanistes eux-mêmes y trouveront beaucoup de renseignements naguère épars, ici rassemblés pour la première fois, en même temps que l'occasion d'utiles réflexions". Comme concentré de vacheries difficile faire mieux : une introduction pour béotien regroupant des renseignements sans analyse ni synthèse. Alors que ce livre d'ethnologie historique est un monument de précision et de concision qui mérite amplement sa réputation. Il se lit infiniment mieux que les interminables supputations philosophiques de celui qui s'érigait comme le maître à penser des Sciences Humaines de l'époque. Mais peut être n'étais-je pas préparé à la lecture de ce Claude Lévy Strauss, faisant suite à celui de *Tristes Tropiques*, que j'avais tant aimé.

Toujours 15-18 nœuds de vent de NE et nous sommes toujours chahutés, surtout lorsqu'il forçit un peu, ce qui arrive la moitié du temps. Le bateau monte alors sur les vagues et retombe lourdement en tapant. On ne peut ni écrire, ni lire, car les lignes se mélangent et finissent par me tourner la tête.

Mardi 16

Même musique de nuit. Devant l'impossibilité de faire quoi que ce soit, nous passons les quarts allongés sur nos couchettes, en sortant au moins toutes les demi heures pour surveiller les rares bateaux de pêche. Quand il y en a un en vue, nous le suivons attentivement des yeux, jusqu'à ce que tout danger soit écarté.

Dans la matinée, le vent faiblit et nous filons droit sur la côte que l'on aperçoit vers 11 h. Il reste à longer les plages, toujours contre le vent qui a repris de plus belle.

Nous entrons à nouveau dans le port de Mar del Plata à 15 h 30. Il n'y a plus de place à quai et nous nous mettons à couple d'un grand voilier en cours de travaux. Passage à la préfecture maritime pour des formalités d'entrée qui se passent exceptionnellement vite.

Paul a encore changé ses plans. Il veut aller directement aux Antilles en passant par le large. Il sait bien que je n'ai ni l'envie ni le temps de l'accompagner. Aussi il me propose de caboter contre le vent, le long des côtes du Brésil et, quand j'en aurai assez, il prendra le large pour contourner les vents dominants de NE, car il ne peut pas continuer ainsi tout seul ; il y a trop de bateaux à surveiller. Je crois qu'il a aussi envie de naviguer seul, de se tester en solitaire. Demain, j'irai me renseigner sur les possibilités d'aller dans le sud ou de rentrer directement en France.

Mercredi 17

Bus pour le centre et tournée des agences de voyages. Pour Ushuaïa, les vols secs sont chers (378 \$) et l'hôtel sur place encore plus ; il faut compter 100 \$ par nuit. Il existe des forfaits vols + hôtel, pour 4 jours et 3 nuits, à 480 \$ mais sur la base de deux personnes. Quand on est seul, il faut ajouter 40 % en plus. D'autres forfaits proposent plusieurs escales de 3 ou 4 jours en boucle ; Bariloche, une station de ski au nord, Calafate, un parc avec un glacier qui plonge dans un lac et Ushuaïa. Les prix tournent autour de 700 \$ mais il y a toujours 40 % en plus quand on est seul. Je me renseigne aussi sur les bus ; pour Ushuaïa il n'y en a pas. Jusqu'à Rio Gallegos, c'est presque aussi cher qu'en avion et ça doit bien prendre deux jours. Tous les départs se font de Buenos Aires. Comme il y a un ferry de Montevideo à Buenos Aires, qui ne coûte pas plus cher que le bus de Mar del Plata, autant aller en Uruguay.

Pour les retours en France, les compagnies affichent des tarifs variables : de 957 \$ pour Air France à 765 \$ pour Allitalia, à condition d'éviter le week-end. C'est évidemment beaucoup plus que la moitié d'un aller-retour, puisqu'il suffit de rajouter 100 \$ pour avoir droit aux deux voyages. Retour au bateau. C'est décidé, je vais jusqu'à Montevideo et j'aviserais. A moins d'un tarif nettement plus bas, j'irai à Buenos Aires et je déciderai. Mais pas de remontée des côtes brésiliennes pour moi ; Paul est d'accord.

Après-midi nettoyage et bricolage - filtre à gasoil et corvée jerrican à la pompe la plus proche. Les *marineros* du yachting club annoncent un coup de vent du sud pour ce soir et attachent les bateaux qui sont au vent du ponton. Ils nous font déplacer pour que notre mât ne s'entremêle pas avec celui avec qui nous sommes à couple. Je les trouve très compétents et appliqués. Bel orage vers 19 h 30.

Jeudi 18

Il n'y a pas eu de coup de vent. Ce matin, il fait gris avec une petite brise du sud qui forcit vers 12 h ; ça sent le phoque. Paul va consulter la météo sur Internet. Il devrait rester du sud demain ; nous partons avec, Vendredi. Plus de superstition !

L'après-midi commence par les formalités de sortie. Mais l'immigration ne travaille que le matin ; il faudra revenir demain ! J'en profite pour retourner me promener au port de pêche et, surprise, c'est la fête des pêcheurs, en famille avec femmes et enfants. Dans un hangar désaffecté, on a dressé une cantine, maintenant presque vide. Tout autour des tables il y a des stands de vêtements, de confiserie et d'artisanat. Les quais sont noirs de monde. Sur les bateaux, les pêcheurs vendent du poisson et des crevettes, ainsi que des coquillages. Dans un coin dégagé, un pêcheur jette des restes aux otaries qui s'en donnent à cœur joie. En s'appuyant de leur pattes avant sur le quai, elles arrivent à sortir de l'eau au devant des poissons, pour le plaisir de nombreux spectateurs.

Je continue ma promenade le long de la grande digue, bien à l'abri du vent du sud qui souffle à 25-30 nœuds, et qui a dégagé tous les nuages. Nouvelle visite aux phoques, toujours vautrés sur leur cailloux, et au cimetière des bateaux. Au delà, la route continue jusqu'à l'extrémité de la jetée où il y a un restaurant en terrasse et un Christ en béton aux bras grand ouverts, copie miniature du Corcovado. Tout du long, les éternels pêcheurs du dimanche lancent leur canne, moulinent et recommencent. Les familles les attendent dans la voiture en sirotant le maté.

Retour au bateau et courses en vue du départ demain. Au dîner, nous discutons de son renoncement. Paul avoue qu'il a davantage eu peur de ce qui l'attendait, que de la tempête du moment qui n'était pas exceptionnelle, il le reconnaît. Nous évoquons aussi ses raisons familiales : une fois passé dans le Pacifique, il lui aurait été plus difficile de faire venir femme et enfant sur le bateau ou d'aller les voir à Marseille. Mais il ne regrette pas du tout d'être revenu en arrière. Moi c'est tout le contraire : je n'ai pas eu peur du tout, peut être par inconscience, et je regrette beaucoup d'être au même quai qu'un mois plus tôt, d'avoir attendu pendant quinze jours, tout ça pour faire un petit tour à la péninsule Valdés. J'aurais mieux fait de partir sur Caouane jusqu'à Rawson, comme Rémy me le proposait, et de revenir en car ; j'aurais vu un peu plus de pays.

Vendredi 19

Lever matinal et arrivée à la Préfecture à 8 h. Ils hissent les couleurs, ici aussi au chant du sifflet. Passage à l'immigration et à la radiotélégraphie où ils me recommandent encore de les appeler à la VHF en sortant du port. Départ 9 h 30, après un bain pour Paul afin de débloquer le loch. A l'appel VHF, après nous avoir demandé

notre vitesse, les militaires nous accordent "l'autorisation de sortie" ; on croit rêver. Il y a 200 M jusqu'à Montevideo, on devrait y être demain soir.

Il reste un vent du sud force 5, sous un ciel pommelé. Marchons travers 6-7 nœuds, légèrement roulés par les vagues. Deux heures plus tard nous pêchons une petite carangue et, le temps de remettre la cuillère à l'eau, un beau maquereau de 2 kg, avec une gueule pleine de dents. Efficacité due au réchauffement des eaux.

Après-midi au travers qui vient de plus en plus bon plein au fur et à mesure que le vent tourne au NE. En même temps il faiblit, sauf au coucher du soleil, juste quand il faut faire la cuisine ! Je pense à tout ce que je n'aurai pas la place d'emporter et que je vais laisser à bord, jusqu'à un hypothétique passage du bateau à Marseille. Je dévore *Salomé* d'Alexandre Vialatte, que je devrai laisser. C'est un de mes auteurs favoris, surtout pour ses romans de jeunesse, *Battling le ténébreux* et celui-ci. Il n'a occupé qu'une toute petite place dans le panthéon des écrivains de sa génération, alors qu'il est exemplaire, tout comme Raymond Roussel, à qui il n'a rien à envier sur le plan de la renommée. Comme de son personnage, Mr Chaussier, qui sombre dans la folie, on peut dire de Vialatte qu'"il nageait dans le monde immense de ses rêves, un crawl impressionnant d'aisance, dont tous les spectateurs restaient ébloués".

Je me prends à rêver d'un retour en cargo. Montevideo et plus encore Buenos Aires sont des ports de commerce et il faut bien que tous ces navires aillent quelque part. Parmi eux, il y en a bien un, avec des cabines pour passagers, qui va en France. La traversée doit prendre quinze jours et ça me plairait d'emprunter ce mode de transport désuet qui a connu son heure de gloire. Arriver directement à Marseille ou au Havre, ou encore à Barcelone, Bilbao ou Gènes ne serait pas pour me déplaire.

Samedi 20

Nuit à la voile, appuyé de temps à autre au moteur si l'on veut arriver de jour à Montevideo. Dernière nuit de grand ciel étoilé, sans lune pour faire la révision des constellations. J'en découvre une nouvelle, le Triangle austral, plus au sud que la Croix du Sud. Au jour, petit vent de NE insuffisant pour arriver ce soir. Poussons au moteur jusqu'à 15 h. Puis vent d'E force 5-6, puis 6-7 pour parcourir les 30 derniers miles. Nous longeons la ville en recherchant les bouées qui marquent les hauts fonds. Par prudence, nous sommes trop loin du rivage, mais nous finissons par les trouver dans cette mer agitée couleur caca d'oie. Nous entrons dans le port de Buceo à 19 h. Il est très mal protégé et les manœuvres pour une place à quai, s'il y en a, s'annoncent périlleuses. Nous prenons un coffre à l'entrée, avec l'aide des *marineros* sur leur *lancha*, barque plate pour les liaisons à terre, que Paul percute sans ménagement. Nous avons bien fait car il n'y a pas suffisamment d'eau à quai, et c'est la solution uruguayenne à la marée. Les petits pontons sont pour les bateaux à fond plat et les voiliers restent sur coffre abrités par la digue. Il suffit d'appeler la *lancha*, sur le canal 71 de la VHF,

pour qu'elle vienne vous chercher. Et du quai, elle vous dépose à bord.

Dimanche 21

Ce matin, je prépare mes sacs, les remplis, les soupèse et les refais en testant d'autres choix. Vaut-il mieux prendre le duvet ou la combinaison de fourrure polaire que j'avais achetée pour le grand sud et que je n'ai jamais mise ? En tout cas il me faut des chaussures de marche, dont je recolle les semelles à la neoprène. Et puis j'ai mon ordinateur, le gros appareil photo et le petit, ce téléphone qui ne sert à rien et mes petites jumelles que Paul m'a apportées, parce que celles du bord donnaient des signes de fatigue. Que de volume et de poids. Je finis par laisser le duvet et la grenouillère, car il faut que je prenne ma parka avec sa veste polaire. Ainsi équipé, je peux marcher à la journée et embarquer si l'occasion se présente. Pendant ce temps, Paul s'est occupé des papiers du bateau à la capitainerie.

L'après-midi, je pars à pied vers le centre ville. Tout le monde dit que c'est très loin, mais j'ai envie de marcher. Je parcours les rues en essayant de suivre la direction que je crois la bonne. Au bout d'une heure, sur une grande avenue, j'ai la chance de tomber sur un panneau Bus terminal. Je finis par arriver à la gare routière et tout s'éclaircit : il y a un change ouvert le Dimanche et le peso uruguayen est à 0,6 F, ce qui met les choses courantes à un prix raisonnable - le plat du jour de 30 à 50 F, le bus et la canette de bière à 5 F. J'achète un plan de la ville pour m'apercevoir que j'ai pas mal marché, mais pas dans la bonne direction. Enfin, toutes les compagnies de transport sont ouvertes et je me renseigne sur les moyens de gagner Buenos Aires. Il y a le bateau rapide en 3 h pour 60 \$, le mixte bus-ferry qui, pour moitié prix, met le double de temps et des transports de nuit en car-couchette. Pas besoin de réserver, il suffit de venir une heure à l'avance.

Nanti de mon plan, je repars dans la bonne direction en traversant le quartier des universités. Les rues ressemblent de plus en plus aux grands boulevards parisiens, avec de beaux immeubles en pierre façon début de siècle. Mais un sur deux a été remplacé par un bâtiment en béton tout bête avec des ouvertures en verre et aluminium un peu déglinguées ; du moderne déjà vieux qui détruit le charme suranné de la ville. Les rues sont presque désertes avec de rares magasins ouverts. J'arrive enfin au centre, la Plaza Independencia, en bordure d'un quartier qui domine le port. C'est en fait la ville historique. Je descends vers les quais jusqu'aux *Ramblas*, mais les rues sont de plus en plus délabrées et moches. Je remonte sur le plateau et redescends de l'autre côté. C'est une agréable corniche tournée vers le large. Comme d'habitude, quelques pêcheurs sur les rochers. Il est 18 h et je me renseigne sur le bus qui peut me ramener au *Puerto Buceo* ; c'est le 104. En l'attendant, je vois passer une petite *battucada* bien rythmée, avec deux trois danseuses sans grâce et quelques suiveurs ; nous sommes loin du Brésil.

Lundi 22

Je suis décidé à aller en bateau-bus à Buenos Aires et donc à laisser Paul ici. Nous commençons par remonter la grand voile, parce que seul c'est impossible. Nous remettons tout comme avant la première arrivée à Mar del Plata. puis nous allons à l'immigration pour obtenir des certificats d'entrée. Pour moi, c'est indispensable pour une sortie en bonne et due forme ; pour Paul, c'est moins certain, puisqu'il repartira en bateau sans passer par un poste frontière.

Les bureaux sont au centre ville, justement entre le plateau et le port. Nous prenons un nouveau bus qui nous amène Plaza Independancia et réglons le problème en une heure. Il est midi et demi quand nous en sortons et nous nous séparons car je veux faire des photos et me renseigner sur la Patagonie, alors que Paul veut rentrer.

Je sillonne toutes les rues entre le plateau et le bord de mer. Il y a beaucoup de bâtiments anciens, mais près de la moitié sont délabrés, comme la maison de Garibaldi pourtant signalée sur le plan. Côté port, tout à l'air à l'abandon. Une affiche montre une jeune femme dans la rue qui dit "J'aimerais vraiment vivre dans un quartier plus sûr". Le *Mercado del Puerto* est devenu un rassemblement de cafétérias où l'on peut manger des viandes grillées sous vos yeux. Côté large, c'est toujours aussi désert. La promenade est équipée d'un banc de granite rose mais les immeubles qui la longent sont des HLM en brique rouge avec un gros hôtel international au milieu qui détone. Je repasse par les grandes rues commerçantes qui ont retrouvé leur animation. Visite d'une exposition de costumes et de photos des anciens carnivals - charmant et désuet - et d'un marché couvert de l'artisanat - pitoyable. Il fait très chaud ; retour en bus.

C'est décidé, départ demain. Je fais mes bagages et plie dans un grand sac tout ce que je laisse : ciré, duvet, combinaison polaire, bonnet, gants, drap, plus quelques vêtements qui ne craignent rien. J'arrive à les glisser dans un coffre à l'arrière.

Vers la Patagonie

Mardi 23

Pour être à 9 h 45 à la gare des bus, il faut être à 9 h à terre. Dix minutes avant, nous appelons la lancha qui nous répond "deux minutes j'arrive". Mais il doit y avoir un problème, car malgré nos relances et celles d'autres bateaux, il leur faut une demi-heure pour nous prendre. Nous ne sommes à terre qu'à 9 h 30. Je suis prêt à retarder mon départ d'un jour quand Paul avise une voiture qui démarre dans le Yacht-Club. Il demande au conducteur de nous amener à la station de bus, en expliquant que je pars pour Buenos Aires. Celui-ci passe justement par la gare des cars et m'y dépose à l'heure voulue.

Évidemment, mes adieux à Paul en ont été très écourtés. Je lui ai juste dit de bien prendre soin de lui, ce qui est un résumé stupide de tout ce que j'aurais dû lui dire. D'abord, un grand merci pour les 7500 M que nous avons fait ensemble, avec une traversée de l'Atlantique et une navigation dans l'hémisphère sud, même si nous ne sommes pas allés jusqu'au bout. Ensuite, d'être prudent dans sa navigation solitaire. Je lui ai conseillé de laisser allumé le feu de pont la nuit, car il éclaire les voiles et crée une lueur que les pêcheurs ou autres cargos ne peuvent manquer. Enfin, que je suis partant pour ramener le bateau en Méditerranée, mais tout dépend du point de départ et de la date. S'il passe simplement par les Antilles avant de rentrer, ce sera en Mai - Juin 2001 ; un peu court pour me libérer. Mais s'il prend le canal de Panama et fait le tour du monde par les alizés, il peut être en Février - Mars 2002 à Ceylan, au bon moment pour traverser l'océan indien, puis rentrer par la mer Rouge. Là, il aura besoin de quelqu'un pour l'aider, mais nous en avons déjà parlé.

Au guichet où j'achète mon aller simple, je vois une publicité pour deux nuits d'hôtel à Buenos Aires pour 50 \$, voyage compris. Je n'hésite pas, puisque la dame m'affirme que c'est au centre et dans une rue piétonne. Elle me fait même un petit plan depuis le terminus du bus qui achève de me convaincre.

Le voyage commence par trois heures de car dans la campagne uruguayenne verdoyante avec quelques arrêts dans des villages quelconques, jusqu'à l'embarcadère de

Carmelo sur un bras de rivière qui arrive à l'embouchure de l'Uruguay. Je regrette que ce ne soit pas à Colonia, une ancienne colonie portugaise dont les cartes postales sont attirantes. Nous montons dans un petit ferry tout neuf, à deux niveaux, le pont supérieur étant couvert d'un taud indispensable. Il doit bien faire 35 degrés et ça manque d'air. Nous sortons de la rivière et suivons un chenal bien balisé en contournant des îles très plates couvertes de végétation. On dirait qu'elles flottent sur l'eau, à la dérive du courant de l'Uruguay que nous traversons. Nous sommes au fond du Rio de la Plata et nous allons à Tigre qui est à l'embouchure du Parana. Pendant deux heures nous naviguons dans un large bras de mer couleur chocolat et croisons un petit cargo qui suit également les balises. Mais la troisième heure se passe dans des chenaux très étroits. Il y a quelques belles maisons sur les berges, des baigneurs et des jet-boats, mais aussi une barque qui ramasse des roseaux. Après le dernier virage, nous remontons au nord dans un bras bordé d'habitations et de hangars à bateaux. De longues barques à rame de location et des promènes couillons en bois vernis, qui ressemblent à des chris-craft allongés avec des fenêtres au ras de l'eau, traversent dans tous les sens pour s'engouffrer dans des bras latéraux : nous sommes arrivés.

Pendant cette traversée, bien surprenante après le Rio de la Plata que nous avons connu, et qui me fait regretter que nous n'ayons pas même envisagé de remonter l'Uruguay, j'ai fait la connaissance de Fabian, un jeune colombien qui a tout du routard. Il me prête son Lonely Planet et je m'aperçois qu'il y a des tas de petits hôtels à Ushuaïa et dans toutes les villes du sud, dont je relève les noms.

La troisième partie est en bus et se passe dans la banlieue de Buenos Aires. Curieusement, le bus dépose les gens à la demande, dans cette ville gigantesque à la circulation très dense. J'ai indiqué le centre et je suis le dernier à descendre. Il est 20 h, il fait très chaud, il me reste 500 mètres à faire et je trouve mon sac très lourd. L'hôtel Eibar est effectivement dans une rue piétonne (Florida) la plus centrale du centre ville. C'est un établissement suranné, aux tapis effilochés et à la climatisation ronronnante, mais la chambre est grande et la salle de bain correcte. Si je veux rester plus longtemps, c'est 40 \$ la nuit.

Après une douche bienvenue, je ressorts traîner dans le quartier à la recherche d'un restaurant. C'est très animé ; beaucoup de musiciens de rue et de magasins ouverts. En dehors des chaînes de fast food, on trouve quelques cafétéria et pizzeria façon USA. Ce n'est pas le quartier des boîtes à tango.

Mercredi 24

D'abord régler cette question du sud. Dans une agence, j'opte pour un aller simple pour Ushuaïa (171 \$) qui part demain en fin de matinée de l'aéroport national, assez proche de la ville. J'ai toute la journée pour me promener en short et en tee-shirt, car il fait toujours lourd et chaud. Heureusement, il y a beaucoup d'ombre et de boutiques de

boissons fraîches et pas mal de jardins dans lesquels les gens s'asseyent ou s'allongent sur l'herbe sous de grands arbres. Je reste longtemps dans une librairie climatisée à feuilletter des guides de Patagonie.

Après la Plaza San Martin, dédiée au libérateur de l'Argentine, je vais sur le port des yachts pour voir s'il y a des voiliers français. Il faut montrer pattes blanches à l'entrée du Yachting Club Argentina, beaucoup plus snob que celui de Mar del Plata ; aucun voilier étranger. Pour revenir au centre, après un long passage en plein soleil, il faut traverser des voies ferrées à l'abandon. Ici aussi on a réhabilité d'anciens docks en magasins et en restaurants branchés.

L'après-midi, je pars à pied vers les quartiers San Telmo et La Boca. Le premier n'est pas très loin. C'est comme un village d'antiquaires établis dans des maisons anciennes - début XIX-ème - avec de nombreuses cours intérieures. Il reste ici quelques bons vieux cafés en bois sombre qui affichent leurs soirées tango. Une place publique bien conservée, est réservée à la musique certains soirs. A l'extrémité du quartier se trouve un grand parc avec une statue équestre du fondateur de Buenos Aires et un théâtre en plein air.

Je me renseigne sur la direction de La Boca et parcours trois blocs, quand j'avise que le ciel noircit et que les nuages s'amoncellent. Ça sent l'orage et je fais demi-tour. Je retrouve San Telmo, tombe sur le musée ethnologique qui est fermé pour le mois et arrive à la fameuse *Plaza de Mayo*. Une pensée émue pour ces "folles de Mai", ces grands mères qui réclamaient des nouvelles de leurs enfants disparus et de leurs petits enfants enlevés ou adoptés par leurs tortionnaires. Elles n'ont pas peu contribué au discrédit des militaires, encore dénoncés sur des affiches aujourd'hui, et à la réhabilitation morale de l'Argentine.

A trois blocs de l'hôtel il commence à pleuvoir. Trois heures plus tard c'est la même chose. Je renonce aux boîtes à tango et me contente d'une cafétéria du coin où j'ai dégusté la meilleure viande du voyage avec de vraies frites. Le lendemain les journaux titraient sur les inondations qui avaient fait cinq morts, avec une photo montrant des gens dans l'eau jusqu'à la ceinture.

Jeudi 25 Janvier

Je quitte l'hôtel à 10 h en demandant aux passants, dans mon espagnol de débutant, quel bus mène à l'aéroport national ; c'est le 45. Avec mes sacs peu pratiques à porter, je marche jusqu'à l'arrêt. Dans l'avion, qui n'est pas plein, j'ai demandé une place hublot tribord pour surveiller la côte.

D'abord nous survolons la Pampa aux vastes champs rectangulaires bien délimités, puis nous retrouvons le littoral bordé de larges zones sablonneuses où serpentent des cours d'eau temporaires. Je reconnais, non sans émotion, la Péninsule Valdés - maintenant, je sais qu'elle est désertique - et Puerto Madryn, bien identifiable grâce à

ses deux môles.

L'avion fait une escale à Trelew. Maintenant le sol n'est plus que sable et cailloux avec quelques arbustes épars. Nous survolons la Calleta Horn, avec ses petites îles qui constituent un abri parfait de tous les vents, mais que nous n'avons jamais atteinte. Il paraît qu'on y voit des dauphins au ventre blanc qui sont très joueurs. Nous coupons le golfe de Comodoro, dont la ville est trop loin pour qu'on l'aperçoive, et traversons un désert. Vu d'en haut, il y a de nombreux lacs qui sont blancs ou légèrement rosés. Certains sont à demi évaporés et leur bordure s'irise de rouge.

Puis revoilà la mer et l'entrée majestueuse du Rio Santa Cruz avec une île médiane qui sépare le fleuve en deux. Les nuages révèlent un vent du sud qui ne doit pas être bien fort, puisque la mer n'écume pas. Elle devient agitée à la latitude de Rio Gallegos, qui est caché par une barre de nuages, juste avant le Cap des Vierges et la Punta Dungeness qui marquent l'entrée du détroit de Magellan. La rive nord est bordée de blanc, preuve que le vent vient bien du sud. Au fond, on voit clairement la première *angustera*, mais pas la seconde, ni Punta Arenas qui est à plus de 100 km.

Voici maintenant la Terre de Feu bordée de plages grises. Visiblement, c'est marée basse car il y a de vastes zones découvertes. Je reconnais le Paramo, cette fine péninsule qui ferme la moitié de la baie de San Sebastian, théâtre de plusieurs nouvelles de Francisco Coloane sur les chercheurs d'or. Vue plongeante sur des cours d'eau tortueux et des lacs gris. Puis, un drap de nuages recouvre la Terre de Feu. De temps à autre, dans une trouée, apparaît un paysage de montagnes : des pics avec de grands pans de neige, des lacs et des torrents dans toutes les directions.

L'avion descend et vire à l'ouest. Nous survolons Puerto Williams et le canal Beagle. En dix minutes, nous sommes à Ushuaïa, petite ville au bord du canal et au pied de la Cordillère Darwin, montagnes d'environ 1500 mètres très boisées et tapissées de plaques de neige. C'est la montagne et la mer réunies en un seul lieu et d'ailleurs, le canal est le lit d'un gigantesque glacier dont il ne reste plus que des bras secondaires. Il pleuvine sous un ciel gris et j'apprécie la fraîcheur, environ 10 degrés, après la canicule de Buenos Aires.

L'aéroport est récent, avec une belle charpente en bois style chalet. Un bureau de réservation me renseigne sur les tarifs d'hôtels et les places disponibles. Les moins chers sont à 35 \$ et il n'y a plus rien à moins de 50 \$ la nuit en chambre simple. Un taxi m'amène en ville et, en passant devant le port des yachts, un bien grand mot pour un ponton auquel 4-5 bateaux sont accrochés, je reconnais Caouane. Je passe leur dire bonjour, prendre des nouvelles de leur descente dans le sud, en me demandant vaguement s'ils ne pourraient pas me loger ce soir. Tout va bien, ils ont évité les coups de vent et ont fait pas mal de moteur, en particulier dans le redoutable détroit de Le Maire. Je leur raconte le renoncement de Paul et comment je suis arrivé là. Ce sont eux qui me proposent de m'héberger et même de les accompagner dans les mouillages du canal Beagle qui donnent sur les glaciers. Ils sont avec leurs amis Daniel et Sylvie qui

ont embarqué à Rawson ; lui a une grande expérience de la voile et des compétitions. Il a côtoyé tous les grands noms de la course au large ; elle se contente de suivre, mais n'en apprécie pas moins. Le bateau revient ici les déposer dans une semaine. Il reste une couchette dans la cabine de Felix qui est d'accord pour partager. Je suis fou de joie, mais comme Droopy, ça ne se voit pas.

Sur le canal Beagle

Vendredi 26

Les querelles frontalières entre l'Argentine et le Chili paraissent particulièrement stupides sur le canal Beagle. Avant d'aller dans les mouillages glaciaires à l'W, qui sont chiliens, il faut faire son entrée au Chili, donc aller à Puerto Williams dans l'île de Navarino, sur l'autre rive, mais à 25 M à l'E. Comme on ne peut être autorisé à naviguer simultanément dans les eaux des deux pays, il faut faire sa sortie d'Argentine. Une fois l'entrée faite au Chili, on ne peut plus accoster à Ushuaïa, ni même s'arrêter dans les mouillages argentins, sans avoir au préalable fait sa sortie du Chili. Il faut donc revenir jusqu'à Puerto Williams avant de repasser à Ushuaïa. C'est pourquoi, pour aller à l'W, nous partons vers l'E.

Le temps de téléphoner et de faire quelques courses, de dire au revoir aux autres bateaux français, il est midi. Il y en a un qui mérite d'être mentionné : c'est Maurice, un chirurgien français basé à Tahiti, la soixantaine, qui est venu seul sur un voilier de 15 m - le même que Caouane - alors qu'il prétend ne pas savoir naviguer. Il obéit aux ordres de son routeur à terre à qui il transmet les informations grâce à une liaison satellite. Il a passé le Cap Horn par défi et il rentre en avion en laissant son bateau à des convoyeurs qu'il attend. Il dit avoir très peu mis le pied sur le pont et avoir beaucoup joué avec son électronique.

Le vent vient de se lever au NW et nous envoyons toute la toile, le double de la surface d'Anatole. Il fait gris, pas très chaud, et des rafales commencent à tomber des vallées qui viennent du N. Nous avançons entre les paquets d'algues qui viennent s'étaler en bouquet à la surface. C'est du *kelp*, longues algues de 20 m, signalé sur les cartes de détail, et qui servent d'alerte quant à la profondeur. Au moteur, il faut les éviter parce qu'elles se prennent dans l'hélice, comme de vulgaires cordages. Le vent forcé, nous prenons vite un ris et roulons le foc. Vers 16 h, nous cherchons la bouée à contourner pour entrer à Puerto Williams.

C'est essentiellement une base militaire chilienne aux baraques toutes identiques, bien alignées, et longtemps fermée aux civils. Petit à petit, se sont ajoutées des construc-

tions hors normes quand elle est devenue une ville ouverte à tous. La première chose que l'on voit, ce sont deux grosses vedettes peintes en noir antiradar. Dans une anse fermée, entre le port militaire et l'aéroport, quelques voiliers se serrent autour d'un petit cargo coulé, le Micalvi, qui sert de ponton, de douche et de club nautique. Il est relié à terre par une passerelle. Nous nous mettons à couple d'un autre voilier français, Le Boulard, qui est basé ici. Les autorités chiliennes montent à bord pour tamponner nos passeports.

Avec Daniel et Sylvie, nous partons faire une balade. Nous contournerons les maisons militaires et passons devant celles des pêcheurs, plus humbles. La route non goudronnée s'élève au-dessus du village et passe dans une forêt où l'on voit une dizaine de *caranchos* peu farouches. En redescendant directement sur le village, nous tombons sur un petit sanctuaire de Notre Dame de Lourde (sic) composé de quelques statuette religieuses et de fleurs en plastique dans un trou de rocher. Puis, après avoir traversé un torrent sur un tronc d'arbre, nous arrivons devant un corral circulaire pour le dressage des chevaux.

Le carré du Micalvi a été aménagé en bar où nous nous retrouvons avec Jean, sa compagne Corinne et leur petite fille Adélie. Sur Le Boulard, ils font du charter au Cap Horn et sillonnent le Beagle. C'est un des bateaux de l'association Croisières Australes et nous parlons des relations communes, de voyage en Antarctique - Rémy et Hélène hésitent à y aller - tout en buvant un vin chilien plutôt bon. Corinne m'explique que le ferry pour Punta Arenas part le Vendredi soir, juste le jour où nous devons revenir : voilà qui me donne des idées.

Samedi 27

Les formalités commencées la veille ne sont pas terminées ; Hélène s'en occupe et je vais, avec Daniel et Sylvie, acheter du lait et du vin. Nous payons en dollars avec une conversion 1 \$ = 500 pesos. Pendant ce temps, Jean explique à Rémy les bons passages et les mouillages où l'on peut se rabattre en cas de vents forts, comme Alain l'avait fait à Mar del Plata ; les gens de cette association sont vraiment sympas. L'excellente théorie de Jean est qu'il ne faut pas essayer de remonter au moteur contre un coup de vent : il faut gagner le premier mouillage abrité et s'y planquer jusqu'à l'accalmie ou la renverse.

Nous ne partons qu'à midi, justement quand le vent d'W s'établit et nous marchons au moteur en évitant le *kelp*. Deux heures plus tard, le vent forcé et nous n'avancions plus qu'à 2 nœuds ; il est temps de mettre la théorie en pratique. Le premier mouillage abrité, c'est Ushuaïa, qui nous est interdit, et le suivant est à 10 M. Mais Jean nous a montré comment se glisser derrière de petits îlots à la Caletta Mejillones, pratiquement en face. Rémy envoie la manœuvre qui est délicate, car l'endroit est bourré d'écueils, que l'on ne voit pas, et de *kelp*. En plus, il y a un cimetière qui me rappelle le naufrage

de La Sémillante aux Lavezzi. Mais tout se passe bien et nous voici parfaitement à l'abri dans une petite anse bordée d'une grève où courent des familles d'oies et de canards. Derrière leurs parents, sept canetons nagent en file indienne. Des canards à vapeurs, au bec et aux pattes orangés se promènent aussi sur la grève. Ils doivent leur nom à leur façon de ramer dans l'eau avec leurs ailes déployées, quand ils fuient. Ils brassent l'eau à toute vitesse, sans jamais parvenir à décoller.

L'après-midi, nous préparons les haussières qu'il faudra installer si le vent force. Il faut couper en deux parties égales un rouleau de cordage tout neuf de 200 mètres. Mais il est enroulé n'importe comment et nous n'osons pas le dévider à partir de ses extrémités, de peur d'aboutir à un gros nœud indéfectible. Alors nous déroulons tour par tour en avalant à chaque fois. Trois heures plus tard les deux haussières sont prêtes, entassées dans des poubelles fixées sur la jupe arrière - un système qui s'avérera excellent - mais le vent ne les nécessite plus.

Hélène, Rémy et moi partons faire un tour à terre. En débarquant nous faisons fuir une famille d'oies grises que nous suivons dans la forêt. Elles se sont réfugiées dans un petit lac créé par un barrage de castors. Nous encerclons le lac et nous asseyons pendant qu'Hélène fait des photographies. Nous allons ensuite visiter le cimetière indien. C'est un tapis d'herbes et de fleurs sauvages encadré d'une barrière. Au fond, une sorte de *typee* fait de peaux de vaches racornies abrite une statuette de la Vierge à l'enfant et quelques fleurs en plastique. Il est découpé en parcelles familiales, avec pour chacune une grande planche où sont gravés les noms et les dates de décès. Les patronymes sont ceux des ethnies indiennes - Yagan, Alakaluf - ou des personnages historiques, comme Sarmiento, qui fut le premier gouverneur espagnol de la région, mais les prénoms sont chrétiens. Les dates s'échelonnent entre 1928 et 1954. Il aura suffi de 25 ans pour que disparaisse une communauté qui vivait là depuis plus de 10 000 ans comme l'attestent les fouilles archéologiques.

Le soir nous parlons de l'extermination des Indiens qui a eu lieu jusqu'au début de ce siècle. Non contents de s'être approprié la terre, les propriétaires des estancias payaient 1\$ la paire d'oreilles, preuve qu'on avait abattu l'Indien. Et cela en toute impunité, avant hier comme hier, ici comme en Australie, alors que le crime de génocide est soi-disant imprescriptible. Ce n'est évidemment ni le premier ni le dernier acte de barbarie du XX-ème siècle, mais on s'acharne, à juste titre, à faire reconnaître celui des Arméniens, sans évoquer le moindre de ceux-ci.

Dimanche 28

Départ 6 h pour profiter du calme de l'aube. Nous sortons sans encombre du mouillage et repassons devant Ushuaïa. Je découvre mes premiers pingouins de Magellan qu'on distingue difficilement des gros oiseaux - albatros et pétrels - nageant en surface. Mais quand on arrive sur eux, ils plongent tous ensemble, alors que les

oiseaux décollent. A la pointe Yamana, qui marque la séparation entre les bras NW et SW du Beagle, ce dernier n'étant ouvert que depuis cette année à la navigation, un poste de contrôle chilien nous appelle à la VHF. Nous déclinons notre identité, le nombre de passagers ainsi que notre destination du soir. Ce nom est celui d'une ethnie de pêcheurs indiens qui vivaient dans les canaux, et dont on a le témoignage dans l'extraordinaire livre de L. Bridges qui a passé l'essentiel de sa vie à leur contact.

Nous contournons quelques îlots qui marquent l'entrée et embouquons la branche NW pour entrer aussitôt dans la Caletta Olla. Sur la rive droite, une plage de sable bordée d'arbres se termine par une petite rivière. Derrière la plage, un vaste marécage draine les eaux d'écoulement de notre premier grand glacier, Hollandia. Bien qu'il ne tombe pas dans la mer, il est très impressionnant et nous découvrons le bleu typique de la glace. Sur la rive gauche, passée la pointe W, une autre plage tournée vers l'E constitue un parfait abri. Nous nous ancrons et portons deux amarres à terre que l'on attache à des arbres. Nous suivons des yeux le vol d'une dizaine de condors, dont les plus gros, gris, noirs et blancs, font bien 3 m d'envergure.

Après déjeuner, nous partons en annexe pour monter jusqu'au pied du glacier. Comme nous ne parvenons pas à remonter la rivière, nous contournons les sagnes par la plage. Elle est jonchée de poissons morts, comme celle devant laquelle nous sommes amarrés, et nous nous demandons si c'est la même maladie que celle qui rend les moules non comestibles. Avec Felix, je coupe à travers bois et nous gagnons la colline qui domine le marais, bientôt suivis par Rémy et Hélène, tandis que Daniel et Sylvie ont trouvé le bon sentier. Nous montons pendant deux heures dans des mousses épaisses et de longues herbes en suivant une vague trace de guanaco (?) jusqu'à un belvédère qui domine le glacier. Ce type de sol est typique des bords du canal et sans doute de toute la Patagonie; un sol spongieux dans lequel il vaut mieux avoir des bottes en caoutchouc que des chaussures de marche. Séance photos, puis nous redescendons à la plage sous une petite pluie intermittente qui devient de plus en plus insistante.

Lundi 29

Quand nous quittons le mouillage, il fait toujours gris. Nous reprenons le canal Beagle et passons devant une série de très beaux glaciers qui tombent jusque dans la mer. Ils partent de sommets que j'évalue à 1500 m au plus. C'est d'abord le *Ventisquero Italia* qui crache tellement de glaçons que la surface de l'eau en est couverte sur la moitié de la largeur du canal. Ces *growlers* peuvent peser plusieurs tonnes et nous ralentissons pour nous frayer un passage parmi la multitude des plus petits. Après c'est le *Ventisquero Francia* qui, bloqué par une grosse colline, n'aboutit pas à la mer, mais donne deux beaux torrents de part et d'autre. Puis viennent les *Ventisquero Alemania* et *Romanche* qui sont les plus grands, mais finalement le plus impressionnant reste le

premier.

Cinq miles plus loin, il se met à pleuvoir. Nous entrons dans le *seno* (fjord) Pia que l'on remonte au N. L'entrée est marquée par deux îlots, l'un est couvert d'otaries et l'autre de cormorans. Il se subdivise en deux parties et nous prenons le bras NW qui se termine par trois glaciers. Ils viennent des sommets de la Cordillère Darwin ; les deux latéraux vont jusqu'à l'eau et sèment eux aussi beaucoup de *growlers*. Felix s'amuse depuis l'annexe à casser des glaçons, mais il n'ose pas monter dessus ; vu la température de l'eau, c'est plus prudent.

En revenant vers le Beagle, nous visitons l'excellent mouillage qui est dans un renforcement. Il est superbe, entouré de bois et de falaises, mais n'offre aucune possibilité de balade à terre. Nous ressortons de Pia pour entrer dans le *seno* suivant, España. Le temps d'y arriver - il est à moins de 5 M - le soleil s'est installé pour quelques heures. L'entrée est tellement étroite, moins de 50 m de large, que nous vérifions sa position au GPS. Il faut traverser une mare de *kelp* et il n'y a que 3 m de fond. Cinq cents mètres plus loin, le sondeur n'affiche plus rien, parce qu'il y a plus de 150 m de profondeur. Nous avançons lentement au moteur pour contourner des cailloux qui ne correspondent pas au guide des mouillages. Puis nous nous dirigeons droit sur un très beau glacier qui vient d'un sommet que l'on voit depuis longtemps ; avec sa tour rocheuse inclinée, il ressemble au Piolit, au dessus de Gap. Au pied, il y a un mouillage parfait où nous allons passer la nuit. Auparavant, nous remontons jusqu'au fond du *seno* où un autre très grand glacier craque et rejette en permanence des blocs de glace. Là aussi, pour s'approcher, il faut contourner les *growlers*. En revenant, Felix et moi montons dans les barres de flèche pour guider le barreur. Même les plus petits, que nous chassons en avançant, font un bruit mat sur la coque du plus sinistre effet. Les plus gros font 5 m de long et 1 m de haut ; la masse immergée doit faire plus de 10 tonnes.

Depuis deux jours, le baromètre ne cesse de baisser ; il est arrivé à 975 mb. Nous sommes donc dans une profonde dépression qui devrait être suivie par un fort vent d'W à SW. Mais, pour l'instant, il n'y a pas un souffle, excepté quelques rares bouffées qui tombent des sommets. Par prudence, nous fixons trois amarres à terre.

Mardi 30

Temps gris, baromètre toujours aussi bas, mais pas de vent. Comme hier nous avons fait beaucoup de moteur, aujourd'hui nous ne bougeons pas. Le matin, Rémy et Hélène d'un côté et moi de l'autre partons en reconnaissance pour une balade de l'après-midi. Je suis chargé de trouver un chemin pour monter au glacier. Dans ces mouillages, et sans doute dans toute la partie W de la Terre de Feu, le sol est imbibé d'eau, une véritable éponge. A chaque pas, le pied s'enfonce de la hauteur de la semelle et le problème est de trouver les zones les plus fermes pour garder les pieds

secs le plus longtemps possible. L'autre difficulté est d'éviter les forêts qui sont un inextricable enchevêtrement de troncs, de broussailles et de petits épineux, dans lequel on peut toujours passer, mais au prix d'une gymnastique fatigante. En contournant un bois et en suivant une crête spongieuse mais dénudée, j'arrive au sommet d'une butte, au-dessus du lac dans lequel se déverse le glacier. Je redescends vers la rivière d'écoulement du lac et la suis assez bien jusqu'à un bois que j'arrive à traverser pour revenir au point de débarquement.

L'après-midi, nous repartons à six par le même chemin jusqu'au sommet de la butte. Mais là, tout le monde veut aller sur le rocher face au glacier de l'autre côté du lac. Pour s'y rendre, les avis divergent et nous nous séparons en deux groupes. Avec Daniel et Sylvie, nous remontons la rivière pour contourner le lac, mais ce n'était pas la bonne solution, car nous n'avons pu éviter de mettre les pieds dans l'eau, alors que les autres ont descendu sans difficulté un vallon boisé qui y menait directement. De là, nous essayons de grimper le rocher, pas très raide mais très humide et couvert de lichens. Nous y renonçons en pensant à la descente ; je n'insiste pas et, pour les 30 m à descendre, je me fais quelques frayeurs pour Felix.

Nous essayons de repasser de l'autre côté du rocher, mais pour cela il faut contourner une colline abrupte en passant par une forêt dense. Au bout d'une demi-heure nous y voyons un peu plus clair ; il faut continuer à contourner des rochers sans certitude d'aboutir. En plus, il commence à pleuvoir et les mêmes groupes de trois se séparent. Nous retournons au bateau en revenant sur nos pas, alors que Rémy, Hélène et Felix iront jusqu'au bout sous la pluie. Quand ils reviennent, deux heures après nous, ils sont trempés jusqu'aux os. Heureusement qu'il y a un chauffage à bord, pour nous et pour faire sécher chaussures et chaussettes.

Pendant ce temps, Sylvie a fait une tarte au citron car c'est l'anniversaire de Felix qui a treize ans aujourd'hui. Elle la cache à son arrivée pour lui faire la surprise au dessert. Chacun, sauf moi, a prévu un petit cadeau.

Mercredi 31

Nous ressortons du *seno España*, à marée haute en profitant du courant. Le glacier suivant s'appelle Garibaldi et le *seno* qui y mène est tellement large et dépourvu de piège que les paquebots le font visiter. Mais nous n'irons pas plus loin vers l'W, car il y a déjà 90 M pour revenir à Puerto Williams et il faut bien compter deux jours, en cas de vents contraires.

Nous traversons juste le canal Beagle pour aller dans le *seno Tres Brazos*. Peu après l'entrée, un îlot est couvert de petits sternes blancs, très effilés, qui sont paraît-il les plus agressifs des oiseaux. Selon Jimmy Connel, auteur d'un ouvrage de référence sur les grandes croisières à l'échelle du globe, "à côté, les oiseaux d'Hitchcock sont des animaux de basse-cour". Comme nous passons suffisamment à l'écart, ils nous

ignorent. Peu après, se trouve un premier mouillage entouré de montagnes et, 3 M plus loin, un second mouillage au bout d'un bras secondaire qui se termine par un bassin circulaire peu profond. Il est parfaitement abrité de partout, une vraie piscine. Nous nous amarrons par l'avant et l'arrière à des arbres.

Au fond de l'eau, on voit des araignées de mer. Pas question de plonger, mais il y a une balance à bord, petit filet rond tendu sur un cercle métallique et lesté qui ressemble à un chapeau japonais. Nous appâtons avec un morceau de saucisse et surveillons d'en haut. Dès qu'une *centolla* s'installe dans le filet, on remonte le tout. Nous les voyons se précipiter sur la viande, mais ce ne sont que de petites bêtes à la carapace molle que l'on rejette, dans l'attente d'une grosse. Peine perdue ; nous abandonnons la pêche en pensant que la saison n'est pas assez avancée.

Un gros torrent dévale la pente devant le mouillage. Il doit y avoir un lac et sans doute un autre, plus grand encore, au-dessus. L'après-midi, tous les six, nous partons vérifier. Le premier est tout près et peu profond. Pour atteindre le second, il faut contourner des barres et patauger à nouveau dans le sol spongieux. Une heure plus tard, nous atteignons un très beau lac de montagne alimenté par de grandes cascades. Il commence à pleuvoir et nous redescendons sans tarder.

Judi 1er Février

Le baromètre remonte lentement, sans générer, du moins dans le canal, de tempête de SW. Mais il fait de plus en plus froid le matin ; à peine 6 degrés dehors et le double dans le bateau au lever du jour. Les montagnes sont saupoudrées de neige fraîche. Aujourd'hui, c'est la route du retour. Manque de chance, il y a un petit vent d'est qui vient droit sur nous, donc moteur. Nous repassons le film à l'envers, histoire de bien graver les souvenirs. Comme nous longeons plutôt la rive sud, nous avons un peu de recul et voyons les sommets des montagnes, car le plafond est remonté. De temps en temps il laisse passer un peu de soleil et vers midi on aurait presque chaud.

Au passage de la pointe Yamana, dialogue VHF avec les autorités. Devant nous, quelques grains venus du sud envahissent le canal et nous ne tardons pas à subir la renverse. Nous marchons maintenant vent arrière sous foc seul, à 7 puis 8 et 9 nœuds et il tombe une pluie froide. Nous contournerons l'îlot Neumann pour mouiller entre celui-ci et l'île Hoste. Encore un magnifique mouillage de montagne. En portant les amarres à terre, nous dérangeons un couple d'oies. La femelle est toute blanche et le mâle paraît gris brun mais, quand il s'envole, ses ailes déployées sont blanches et brunes.

Fin d'après-midi dédiée au bricolage ; Hélène et Rémy installent un prolongement de la capote, dont ils auront bien besoin pour remonter la côte chilienne de réputation très pluvieuse. Daniel me raconte comment il avait construit lui-même un catamaran de 14-15 mètres, sans cockpit et gréé en goélette, conçu pour aller très vite au vent

arrière. Il a participé à une course transatlantique en solitaire, mais n'est pas allé bien loin, parce qu'un bateau de plaisancier l'a percuté juste après le départ, et a endommagé un des flotteurs. Dans une autre course, il a dû abandonner parce que les barres de flèche sont descendues le long du mât ! Après, avec son catamaran, il a fait des promenades du week-end et il a régaté sur les bateaux des autres.

Vendredi 2

Il fait de plus en plus froid ; 2 degrés dehors ce matin et dans la journée, ça ne dépassera pas les 6 degrés. Le vent d'W est bien établi et fluctue de 20 à 40 nœuds suivant le passage des grains de neige fondante. Nous avançons sous foc seul, qu'il faut empanner au gré des vallons transversaux. La côte défile vite et nous arrivons à Puerto Williams vers 16 h 30, où nous prenons la place du Brulard parti chercher ses clients à Ushuaïa.

A couple du Victory, un gros cotre en bois qui bouge très peu et dont le capitaine est un pasteur à moitié impotent, se trouve Ada II, un beau sloop de 13 mètres en aluminium, skipé par une galloise, Célia, et deux amies françaises de passage. Elle nous demande de lui prêter une combinaison de plongée - la sienne s'est envolée - pour couper une haussière qui s'est coincée dans l'hélice. Je la regarde plonger avec admiration, car l'eau ne doit pas dépasser 6 degrés. Au bout de 20 minutes, et après une pause pour se réchauffer, elle remonte avec les bouts coupés. Ouf !

Deux jeunes parisiens sont à la recherche d'un bateau qui les ramènerait à Ushuaïa. Ils sont venus en passagers payants sur l'île de Navarino, pour voir, mais maintenant ils aimeraient bien repartir. Or le voilier qui les a amenés, Biribib, mené par un couple plus très jeune, lui est suédois et elle suisse, n'est pas pressé de repartir contre le vent. Ils remettent à demain depuis trois jours et les peu fortunés jeunes gens comprennent qu'ils sont piégés, d'autant plus qu'ils ont payé le retour et que la suisse ne veut pas les rembourser.

Je pars me renseigner sur le ferry de Punta Arenas. Il arrive demain à 16 h, met 40 heures et coûte 150 \$, nourriture comprise. Mais pour savoir s'il y a des places, il faut voir l'agent de la compagnie, à la sortie du village. Heureusement, je suis accompagnée d'Hélène, parce que je ne comprends pas grand-chose. A priori, les 15 places disponibles sont prises, mais il pense que ce sont des réservations non confirmées, et il note mon nom au bas de la liste. Rien n'est sûr, mais tout est possible.

Il me reste à décider : soit rentrer à Ushuaïa et prendre un bus pour Rio Gallegos, faire une boucle par Calafate pour l'excursion au Parc des Glaciers et rentrer par Buenos Aires ; soit tenter ma chance pour Punta Arenas et de là aller en bus à Puerto Natales, d'où je peux prendre le ferry pour Puerto Montt et rentrer par Santiago du Chili. Je suis plutôt tenté par le retour chilien, mais je ne saurai s'il y a des places sur le ferry qu'après le départ de Caouane, et je risque moi aussi d'être bloqué à Puerto

Williams.

Entre temps, un gros ketch de 20 mètres, le Darwin Sound, est arrivé avec une dizaine de passagers français. Ils viennent de faire la boucle du Cap Horn et les deux bras du Beagle en contournant l'île Gordon ; de la croisière assez chic. Leur dernière escale était dans une estancia où ils ont fait une randonnée à cheval pour monter au glacier. Ils mangent au bar du Micalvi, avec de la viande qu'ils ont rapportée. Nous nous joignons à eux avec tous les voiliers présents. Soirée un peu mondaine ; c'est un buffet chaud, en tenue du grand large car, malgré la cheminée, il fait plutôt froid. Soirée où l'on bavarde avec des gens ; la femme qui lit le bulletin météo sur RFI , que je remercie pour la grève de l'automne dernier, un promoteur immobilier vulgaire qui a des lieux communs plein la bouche, Célia qui a pour ami de cœur un peintre breton que tous les trinitains connaissent très bien - le monde de la voile est très petit.

Samedi 3

Il fait toujours aussi froid, avec plusieurs giboulées de neige fondue, qui se terminent par quelques rayons de soleil. Tous les voiliers partent les uns après les autres ; il y a de l'avion dans l'air : Daniel et Sylvie s'envolent le 5, avec les deux françaises de l'Ada II. Rémy et Hélène vont accueillir leur grand fils et sa copine qui arrivent le 4 au soir. Ils ont finalement renoncé à l'Antarctique et vont faire la boucle du Cap Horn avant de remonter vers Puerto Montt et Valdivia où ils vont sans doute laisser le bateau pour quelques mois.

Quant à moi, je reste pour larguer les amarres. J'ai décidé de tenter ma chance avec le ferry et de naviguer en touriste sur ces canaux. Je me promène dans Puerto Williams accompagné par un petit chien errant comme il y en a tant dans les rues. Je tombe sur une sorte d'église en plein air, sans murs ni toit mais avec une croix, un autel et des bancs, au milieu desquels paissent des chevaux. Il pleuvine et j'essaye de téléphoner dans un *locutorio*, mais les communications sont coupées. Je profite d'une belle éclaircie pour écrire ce journal, adossé à la porte de la bibliothèque municipale puis, la bruine revenue, je me réfugie au restaurant Cabo de Hornos. C'est une simple salle en étage avec deux appareils de chauffage au gaz, comme j'en avais dans mes chambres d'étudiants.

Sur le coup de 16 h, je vais au débarcadère. Je suis surpris par la petitesse du ferry. Il est taillé comme un bateau en papier plié, parfaitement symétrique et ressemble à un jouet. Son nom, Patagonia, peint en grosses lettres blanches sur fond bleu, au milieu de la coque, le rend encore plus caricatural. Aidé par les jeunes français qui parlent bien espagnol, je comprends que je peux compter sur une place mais que je dois repasser à 20 h pour connaître l'heure d'embarquement. Sinon, j'aurais pu repartir avec eux à 19 h ; un bateau allemand, fraîchement arrivé, a accepté de les emmener gratuitement à Ushuaïa.

Je retourne avec eux au Micalvi pour boire une bière. L'un est ingénieur en traitement du signal, diplômé d'une bonne école ; il travaillait au Danemark sur le développement d'outils de connexion satellite. L'autre faisait du télémarketing. Tous deux en ont eu marre et sont partis séparément pour l'Amérique du Sud où ils se sont rencontrés. Nous bavardons avec les gens de passage : un jeune Français qui s'est fait embaucher dans un hôtel et qui se sent un peu exploité, car en plus de l'hôtel, il doit s'occuper des enfants du patron ; deux belges qui ont écourté leur trekking sur Navarino à cause de la neige et qui repartent sur le même voilier ; une des passagères avec des traits d'esquimau qui revient de l'Antarctique. A 19 h c'est le départ, au moment où trois nouveaux voiliers arrivent ; parmi eux, Le Brulard, avec deux cuisses de mouton accrochées dans le pataras. Jean m'invite à venir boire un verre à bord après mon passage au ferry. Je retourne à l'embarcadère - il faut quand même un quart d'heure à pied - pour apprendre que le bateau ne part qu'à 5 h du matin. J'obtiens de pouvoir dormir à bord en me présentant à 23 h.

Retour sur le Brulard où je fais la connaissance des nouveaux passagers, cinq français dont deux dames - la cinquantaine et plus, le style enseignant - et un Américain assez âgé qui se déplace difficilement. C'est un problème pour lui d'enjamber les filières des bateaux à couple ; je me demande ce que ça peut donner si ça bouge. Ce sont des gens gentils, plus sympathiques que ceux d'hier soir, mais qui n'ont rien de marins ; ils vont pourtant se retrouver cap-horniers la semaine prochaine. Après le *pisco* (vin cuit plutôt sucré) traditionnel, Jean me garde à dîner, avec une excellente *casuella* façon Corinne, généreusement arrosée. J'admire les quelques objets océaniques qui décorent leur carré.

Je les quitte à 23 h pour retrouver l'agent qui me montre, au premier niveau, une couchette dans une cabine pour quatre qui dispose d'un radiateur et d'une salle d'eau. Que demander de plus ? Sur le petit pont devant la porte, je fume mon dernier cigare en regardant le ciel qui se découvre peu à peu. A mes pieds, j'observe le chargement à toute allure d'une camionnette qui débarque et des semi-remorques qui embarquent. Il n'est pas si petit, ce ferry, puisqu'il en tient quatre ; il fait 33 mètres de long.

En ferry

Dimanche 4 Février

Le ferry est parti à 6 heures et d'autres passagers ont embarqué pendant la nuit. Avec mes boules kies, roulé dans les couvertures, je n'ai pas entendu grand chose. A 7 h 30, je vais prendre le petit-déjeuner. La cuisine est dégouttante, le cuistot absent et il faut tout faire soi même, à commencer par la vaisselle. Déjà attablés, se trouvent un américain rouquin de l'Utah, petit, la quarantaine, qui vient de marcher cinq jours et un Allemand qui skipait un bateau en Antarctique, qu'il a laissé à Puerto Williams. C'est lui qui est arrivé le dernier à bord et il n'a pas eu de couchette. En fait, il n'y a que deux cabines, l'une pour une femme chilienne et sa fillette, et six places en tout ; il est seul dans une petite salle avec des fauteuils de bus inclinables ; c'est ça que j'aurais dû avoir mais, comme j'étais là le premier, j'ai eu droit à une couchette.

Le temps de prendre un thé, il revient furieux parce que son sac à dos a été ouvert, ses affaires éparpillées et on lui a volé ses lunettes de soleil et un sac de nourriture. Le cuistot apparaît ensuite et l'Américain, qui parle bien espagnol, traduit l'affaire. Le cuistot, qui n'était pas accusé, se défend, avertit le capitaine et c'est bientôt le drame. Nous sommes consignés dans notre cabine et le bateau détourné sur Puerto Navarino, pile en face d'Ushuaïa, où il y a un officier de l'*Armada*. Il monte à bord, enquête pour vérifier que ça c'est bien passé après le départ du ferry. Bref, nous perdons deux heures, tout ça pour des lunettes de soleil qu'on ne retrouvera évidemment pas.

Une fois reparti, l'Américain nous explique qu'il a d'abord vu le cuistot saoul - ainsi que tout l'équipage qu'il a croisé en arrivant - et que c'est sans doute lui, mais qu'on ne peut rien prouver. Nouvel arrêt devant une *estancia*, mais c'est pour déposer des bouteilles de gaz et embarquer de nouveaux pilotes. En plus, nous n'avancions qu'à huit nœuds, si bien que nous n'arrivons dans la zone des glaciers que bien après le déjeuner. Il fait de plus en plus mauvais ; la pluie est glacée et le plafond plus bas que jamais. J'ai trouvé une prise électrique dans la cabine et, tordu sur ma couchette, je peux taper ce journal sur l'ordinateur, sous l'œil amusé de Marc, un Anglais qui lit Proust en espagnol, et ça lui plaît. Je discute aussi avec l'américain, un charpentier

amateur de vie au grand air. Il habite Mexicain Hat, dans la zone des parcs nationaux du SW des Etats-Unis, où j'ai déjà été, et fait du rafting dans les rapides du coin. Il m'explique que partout il faut un permis mais, pour le Grand Canyon du Colorado, il y a plusieurs années d'attente !

Le soir, il neige plutôt fort, des petits grêlons, et il est impossible de rester sur le pont. Je m'imagine sur Anatole, frigorifié sous la capote. Le ferry ne peut avancer de nuit que grâce à son radar ; les deux pilotes se relayent. Un gros paquebot nous double au petit matin.

Lundi 5

A 7 heures derniers flocons ; il y a déjà beaucoup de ciel bleu. Nous sortons de Desolation Bay pour entrer dans le passage Brecknock. Le paysage est vraiment désolé ; plus un seul arbre, juste un pauvre lichen et quelques buissons sur les 200 premiers mètres, des cailloux et de la neige au-dessus. Devant nous le Pacifique qui ne soulève pratiquement pas de houle. Nous avons de la chance ; du soleil et pas de vent.

Nous tournons plein N puis face à l'E pour emprunter le canal Cockburn. Un bon vent d'W puis SW se lève et fait écumer des vaguelettes, mais nous sommes bientôt à l'abri. Au nord se dressent de grandes montagnes dentelées qui ressemblent aux Torres del Paine. A la jumelle, on distingue des lions de mer sur des cailloux ensoleillés, et je suis, sans m'en lasser, le ballet incessant des albatros hurleurs et des pétrels géants.

Nous allons droit sur le mont Sarmiento, blanc de glace, dont nous ne verrons jamais le sommet qui culmine à 2550 m. À ses cotés un glacier tout plat arrive à la mer. Nous virons au nord dans le canal Magdalena qui borde l'île du même nom. Le pilote signale une baleine que nous guettons tous depuis la passerelle, mais elle ne réapparaîtra pas. Une petite plage grise est occupée par une colonie de pingouins. Vers 16 h, nous doublons l'île Anxious (sic) et entrons dans le détroit de Magellan pratiquement en face du cap Froward, la pointe sud du continent américain. Ces chapelets d'îles bordant les deux canaux sont les plus beaux endroits que j'ai vus dans le grand sud. À côté, le détroit est comme une autoroute après avoir suivi un chemin de campagne. Le temps est redevenu gris et il commence à pleuvoir. Un petit clapot venu du Pacifique berce le ferry. À l'abri du cap Froward, tout redevient calme, mais du milieu du détroit, les rives sont trop loin pour qu'elles aient vraiment de l'intérêt.

Nous allons arriver en pleine nuit à Punta Arenas. Tous les passagers souhaitent rester à bord et la compagnie aussi. Nous découvrons que personne n'a payé son passage. Un agent à Punta Arenas doit percevoir les sommes dues, 150 \$ pour ceux qui ont eu une couchette et 120 \$ pour les autres, mais il n'a aucune envie de se déranger en pleine nuit. Nous nous voyons mal en train de chercher un hôtel à 2 h du matin. Les intérêts sont concordants et le ferry va s'ancrer dans la baie près du débarcadère.

Mardi 6

Petit-déjeuner sommaire à 7 h. A 8 h, nous sommes à quai et attendons l'agent. Marc, l'Allemand et moi lui présentons nos cartes de crédit et il nous emmène au centre ville (à 5 km) dans une banque où il y a un distributeur - c'est très facile de retirer de l'argent au Chili - et nous lui donnons des pesos chiliens. Tous comptes faits, 1000 pesos = 13 F.

Il fait une température clémente, nettement plus chaud qu'à Puerto Williams et que sur le ferry où l'on s'est passablement gelé. Le ciel est le plus souvent gris avec un peu de soleil ou un peu de pluie de temps en temps. Toute la matinée, nous abusons de Marc qui nous sert d'interprète et de guide, car il a déjà passé trois jours ici. L'Allemand cherche un livre sur les mouillages patagoniens et moi je veux juste savoir quel jour de la semaine part, de Puerto Natales, le ferry pour Puerto Montt. C'est le lundi, me dit-on aux bureaux de la Navimar.

Marc me propose d'aller dans une pension très calme et très propre qu'il a déjà essayée. Mais en quinze jours les prix ont augmenté ; la chambre simple avec bain est à 20 000 et la double à 25 000 pesos. Comme c'est un garçon charmant, j'accepte de partager et il obtient même une chambre à 3 lits qui donne sur le jardin.

Vire et tourne chacun pour soi. Marc va faire de l'Internet, l'Allemand enquête sur les bus pour Puerto Natales - il y en a tout le temps - et moi je tourne en rond. Sur le grand môle, je découvre le tout petit bateau russe dont j'ai entendu parler. Il fait visiblement 4 m au plus, avec un grément de dériveur, deux gros jerricans pour l'eau sous la barre franche et un petit moteur hors bord qui lui a été offert à Buenos Aires par des navigateurs compatissants, tout comme à Rio on lui avait offert un GPS. Il est parti de la mer Baltique et vient d'arriver à Puerto Arenas. Il veut continuer jusqu'en Californie ; ce sera peut-être une autre paire de manche. Il n'est pas à bord, mais j'aimerais bien le féliciter. J'apprendrai ultérieurement qu'il en est à son second tour du monde et que, la première fois, il est passé par Panama, sans doute chargé sur un cargo russe.

Nous nous retrouvons au pied de la statue de Magellan, au centre ville, pour déjeuner. À la carte il y a des *cholgas*, ces moules géantes dont Francisco Coloane parle dans ses livres. Je n'y résiste pas, mais c'est très décevant ; elles sont dures et sans aucun goût ; vive les petites moules marinières.

L'après-midi, nous allons visiter le musée salésien. Il s'agit d'une congrégation religieuse qui s'était établie en Terre de Feu à l'extrême fin du XIX-ème siècle et qui a côtoyé et endoctriné les derniers Indiens du lieu. On doit à ses missionnaires bon nombre de photos des Onas, Alakalufs et Telhuech, ainsi que des objets comme des tissages et autres broderies réalisés par les indiennes au sein de leurs missions. D'un côté sont présentés les pointes de flèches, les canoës en écorce de hêtre cousue et les colliers de coquillages ou des plastrons d'argent, et de l'autre côté sont mis en valeur

leur aptitude à la broderie, au tissage et à l'art de réaliser et de tapisser des meubles qui ne leur servaient à rien. De plusieurs milliers d'indiens au début du siècle, il ne reste qu'une série de photos d'une grande beauté. Elles sont prises dans leur milieu naturel, dans les bois, en famille, au bord de l'eau, à la chasse. Ils sont nus ou drapés dans une peau de guanaco, avec des bonnets rehaussés de plumes d'oiseaux.

Fin de journée dans une librairie à feuilleter les livres qui montrent des photos d'indiens et à traîner en ville. J'achète une bouteille de *pisco*, la *caïpirine* chilienne, à 1100 pesos. A ce prix-là, je suis étonné de la sobriété des gens ; pas un ivrogne dans les rues. Les vêtements sont assez vieillots mais peu chers, exceptées les chaussures dont les prix sont comparables aux nôtres.

Mercredi 7

Hier soir, j'hésitais encore à aller à Porvenir, de l'autre coté du détroit de Magellan, sur la Terre de Feu. Cette ville presque morte était le camp de base de la ruée vers l'or de la fin du siècle dernier. Elle a attiré beaucoup d'aventuriers dont de nombreux yougoslaves. Ce matin, c'est décidé, j'y vais, mais il faut faire vite car le bac part à 9 h. Je prends un taxi collectif car il y a bien 5 km pour aller à l'embarcadère, d'où on ne voit pas la côte en face tant le détroit est large. La traversée pour la Terre de Feu dure 2 h 30 et coûte 3600 pesos. Entre l'aller et le retour, il n'y a que 2 h, mais ça doit suffire.

Sur le pont, je fais la connaissance de deux cyclotouristes français. Ils sont partis de Puerto Natales (à 250 km) et vont jusqu'à Ushuaïa (à 500 km). Avec leur matériel de camping et la nourriture, ils sont lourdement chargés et tirent une remorque. Je leur explique le problème du passage sur Navarino et le retour possible par le ferry Patagonia, ce qui les intéresse beaucoup, car la remontée à vélo contre le vent s'annonce problématique.

En fait notre ferry ne va pas jusqu'à Porvenir, il s'arrête à l'entrée de la baie d'où il reste 5 km à parcourir. Je commence par marcher sur la route non goudronnée, où les véhicules soulèvent des nuages de poussière. Rapidement, une voiture stoppe à ma hauteur, sans avoir à faire le moindre signe. Elle me dépose au centre du village, devant le musée. Il est petit, mais très intéressant. L'un des cotés est dévolu aux premiers colons et aux chercheurs d'or, dont le sinistre Julius Popper qui se pavane sur une photo avec un indien qu'il vient d'abattre à ses pieds. L'autre coté présente une série de photos des superbes indiens Onas, les chasseurs de l'intérieur des terres, avec leurs outils, leurs costumes et leur cérémonie, le *hain*, dont Francisco Coloane a célébré la légende dans son roman *El Guanaco*. Entre autres photos émouvantes, une fanfare d'enfants indiens et leur chef d'orchestre missionnaire, au-dessus de la vitrine qui contient tous les instruments cabossés.

Il n'y a rien d'autre à faire à Porvenir et je reprends le chemin en sens inverse.

Même scénario ; une voiture me dépose à l'embarcadère. J'ai le temps d'aller faire un tour sur la grève pour ramasser des coquillages et des os d'oiseaux.

Jeudi 8

J'ai un billet pour Puerto Natales par le car de 9 h. Le trajet dure 3 heures ; il suit d'abord le détroit de Magellan, puis longe de grandes estancias. La terre est plate, ingrate, une sorte de sable dans lequel pousse de la garrigue, des arbustes clairsemés, une herbe jaunâtre, malgré les quantités de pluie qu'elle reçoit. Une terre à mouton, comme la Terre de Feu. Derrière les interminables clôtures, il n'y a que des guanacos et des nandous - l'autruche d'Amérique du Sud. Je ne pensais pas qu'on puisse les élever en captivité, mais le sont-ils vraiment ?

En arrivant à Puerto Natales, il pleut. A la descente du car, quelques rabatteurs distribuent des publicités pour des hôtels, des agences de trekking et des compagnies de bus. C'est en fait le point de départ pour le Parc National des Paine (prononcez Pahiné, car personne ne comprendrait Peine) et toute la petite ville ne vit que de l'organisation de ce tourisme. Je me laisse endoctriner par une dame qui m'emmène dans un hôtel tout neuf où la chambre simple, sans télé, ne coûte que 6000 pesos. Il n'y a pas de fenêtre, la salle d'eau est collective, mais c'est propre, un peu sonore et sans chichi. J'attends que la pluie cesse, en vain. Je me décide à aller consulter Navimar, la compagnie chilienne des ferries.

Le bateau est en retard, parce qu'il y a eu du mauvais temps. L'aller-retour prend une semaine et quand il y a du retard, il le garde toute la saison. Il ne partira pas lundi, comme prévu, mais arrivera peut-être mardi et partira sans doute mercredi. Le voyage à Puerto Montt coûte 200 \$ et dure 3 jours et 3 nuits dans un dortoir à 25 couchettes, nourriture comprise, ce qui est un peu plus cher que l'avion Punta Arenas - Santiago. Et à ce prix-là, il n'y a pas de couverture, il faut apporter son duvet, que je n'ai pas ! Les places suivantes dans l'échelle des prix sont à 300 \$; j'hésite.

Je vais faire un tour sur le ponton qui est occupé par les navires de l'Armada, la marine nationale, et des douanes. A coté, un bateau australien avec un équipage de petits vieux. Le capitaine a un visage couperosé d'alcoolique, et je verrai mieux sa femme dans un jardin que sur un voilier. Ses copains, deux papys rondouillards, sont du même tabac. Mais ils sont partis de Tasmanie et bouclent tranquillement leur tour du monde ! Je discute avec une petite italo-argentine qui attend son mari et l'annexe qui doit venir la prendre, car leur bateau est mouillé de l'autre coté de la baie, à 1/2 M, où c'est un peu mieux abrité des vents de NW. Elle m'explique que le ponton ne peut être utilisé que de façon temporaire et que les quatre corps morts sont occupés tous les soirs par les bateaux de promenade. Eux sont là depuis 9 mois ; ils ont hiverné et attendent les vents favorables pour aller en Polynésie. Ici, me dit-elle, il y a un vent d'enfer et le fond ne tient pas ; ils sont restés bloqués jusqu'à 22 jours consécutifs sur

leur bateau, de peur de déramer - ce qui leur est arrivé - ou de ne pas pouvoir revenir contre le vent avec l'annexe. Finalement, dans ce port, il n'y a aucune place.

Un voilier français arrive ; il cherche à mouiller, puis finalement prend un corps mort et débarque en annexe. C'est un couple basané, la quarantaine finissante. Ils arrivent de Puerto Montt et ont eu beaucoup de pluie et de vent du nord. Je leur raconte mes péripéties et qu'ils vont sans doute croiser Caouane en allant à Ushuaïa. Lui m'explique que le vent dans les canaux est toujours nord et très fort, au point qu'ils se sont retrouvés couchés sur l'eau à plusieurs reprises. Mais c'est très beau, quand la pluie s'arrête et qu'il y a un peu de visibilité. Je les laisse accomplir les formalités en me demandant comment on peut hiverner ici : pas de quai, un fond qui ne tient pas et un temps de chien (de traîneau).

En remontant la grand rue, je passe devant le musée et j'entre. C'est un mélange de "voici nos pionniers" - ici, un Allemand, Eberhart, qui a le premier exploré le *seno Ultima Esperanza* et qui a installé la première *hacienda* pour l'élevage du mouton - et "voici nos indiens" avec des explications pédagogiques sur les différences culturelles entre les Kaweshkar, qui nomadisaient d'île en île grâce à leurs canots, et les Aonikenk qui chassaient le guanaco sur la terre ferme et à qui l'on doit l'invention des *boleadoras*, le lasso des Indiens.

La pluie a cessé et le soleil est de la partie ; le moral remonte. Finalement, Puerto Natales est assez beau avec ses maisons en bois d'un étage, couvertes de tôle ondulée ou de feuilles de métal sur les murs et qui sont peintes de couleur pastel, toutes un peu différentes. Je vais me renseigner sur les Torres del Paine, dans une des compagnies de bus. L'entrée du parc est à 120 km, deux bonnes heures de bus, et il faut partir à 7 h, 8 h ou 14 h 30. L'aller-retour coûte 8000 pesos et l'entrée du parc est à 6500 pesos pour les étrangers (et 2500 pour les chiliens). Pour se loger sur place, il y a des hôtels très chers (150 \$), des campings - je n'ai pas le matériel, mais je pourrais le louer à Puerto Natales - et des refuges où l'on fait à manger. Ils ne sont pas donnés (13500 p soit 170 F pour une nuit avec sac de couchage) et, en cette saison, il faut réserver. Je n'ai guère envie de réserver avant de voir le temps demain matin, mais ce sera trop tard. On m'explique que l'on peut aussi louer du matériel de camping dans les refuges ; tout s'arrange.

Vendredi 9

A 6 h, le temps n'est pas clair, mais à 7 h je me décide, c'est parti. Je laisse l'essentiel de mes affaires à l'hôtel et n'emporte qu'un peu de nourriture, dont un sac de fruits secs que j'ai pris sur Anatole et que je transporte depuis Montevideo. Le bus de 8 h est plein, là aussi j'aurais dû réserver, mais j'ai finalement une place ; deux personnes se sont trompées, elles voulaient un tour du parc en passant par la grotte du mylodon (cf. *En Patagonie* de Bruce Chatwin) et pas seulement le transport.

Au début, toujours le même paysage plat, tout en se rapprochant peu à peu des montagnes. Beaucoup de nandous et de guanacos en liberté, à l'approche du parc, ainsi que des caranchos. Au loin, les Torres del Paine, trois gigantesques tours de granite, se détachent à côté d'une montagne enneigée ; c'est en fait une calotte glaciaire. Arrêt à l'entrée du parc pour les tickets, des conseils si l'on en souhaite, et une petite carte périmée quant aux hébergements, mais qui suffit pour se promener.

Le bus continue tout droit jusqu'au lac Pehoe, à 40 km, et je pars à pied vers le refuge Los Torres, distant de 7 km, qui donne accès aux tours. J'aurais pu attendre une navette, car il y a aussi un hôtel, mais il fait beau et je préfère marcher. Je croise un très gros renard gris, gros comme un berger allemand, qui se cache à mon approche. Tout près du refuge, je découvre quantité d'oiseaux, dont des ibis au cou jaune orangé qui ont un long bec fin courbé vers la terre.

Au refuge, pas de problème. Je retiens un lit et un duvet pour ce soir, avant de continuer. Selon les panneaux, il faut deux heures pour monter au prochain refuge et encore deux heures pour atteindre le belvédère des Torres. Je me trompe un peu au départ et dois redescendre 100 m pour gagner le bon côté du torrent et finalement, j'arrive en haut en 3 h 30. Les nuages ont envahi le ciel, mais les tours restent visibles. A la jumelle, je repère une tente de paroi orangée et une cordée engagée dans la tour centrale ; elle doit bien faire 700 m, de pur granite, et c'est l'ambiance Big Wall. Ils ont (vraisemblablement) équipé trois longueurs car ils redescendent en rappel. Il fait froid ; il y a même un peu de grésil. Je redescends rapidement (2 h 30) pour éviter une éventuelle pluie.

Le refuge est très bien, tout en bois ; les chambres sont spacieuses, avec des lits superposés ; deux salles d'eau, pour les hommes et pour les femmes, avec des douches chaudes et des vrais WC. J'occupe une petite table dans un coin, à côté d'un groupe d'italiens - bruyants comme à l'accoutumé. Une fois les repas servis, les cuisines sont utilisables par ceux qui ont des plats à chauffer, en particulier ceux qui campent à proximité. Évidemment, il y a un ronfleur dans ma chambre, mais je n'ai pas oublié mes boules kies.

Samedi 10

Temps couvert dès le matin ; mauvais signe. Je voudrais aller au refuge Los Cuernos, au pied du massif du même nom qui figure sur de belles cartes postales. C'est au bord d'un lac, à 4 heures de marche. S'il y a de la place, j'y passerais la nuit et sinon, je reviendrai sur mes pas. Un peu plus loin, il y a la Valle del Frances que je ne peux éviter, d'autant plus qu'elle donne accès à des parois fantastiques.

Je pars à 9 h, par un très beau chemin entre deux lacs, et perturbe deux groupes d'oies au ventre blanc et aux flancs striés de noir, des *canquens*. Le sentier longe le second lac, se perd dans des brouillards, et je le retrouve un peu plus loin. Je croise deux

français qui font le grand tour des Paine en campant. Hier, ils étaient dans la Valle del Frances et m'expliquent jusqu'où il faut monter pour avoir la vue. À 12 h 30, j'arrive au refuge où il y a de la place.

Les montagnes sont toujours prises dans les nuages, mais le ciel à l'W est plus clair ; il pourrait y avoir une éclaircie. Je laisse passer un grain et reprend mon sac pour aller jusqu'à l'entrée de la vallée. Le sol est de plus en plus souvent bourbeux et, quand le sentier s'enlise, les variantes sont tout aussi boueuses. Au bout d'une heure, il se met à pleuvoir sans arrêt. J'insiste bêtement jusqu'à la connexion d'où il n'y a rien à voir, que du brouillard et des nuages ; inutile de monter plus haut. Demi tour et encore une heure et demie de marche sous la pluie. J'arrive passablement mouillé et vais me réchauffer dans le duvet. A 18 h, ça va mieux, mais la salle est aussi occupée par ceux qui campent. Je me trouve une petite place au bout d'une table. Un Américain, sans doute diabétique, se fait des piqûres très discrètement, en continuant à discuter avec son groupe.

Dimanche 11

A 8 h, le plafond est bas et la cuvette de la Valle del Frances est pleine de nuages ; inutile d'y retourner. J'ai le choix entre continuer jusqu'au lac Pehoe et prendre un bateau qui me ramène au car ou revenir sur mes pas à Las Torres, prendre la navette puis le même car 30 km plus loin. En partant à 9 h, il tombe quelques gouttes et j'ai peur d'arriver après le départ du bateau et de n'avoir plus que le dernier bus qui me ferait arriver à Puerto Natales à 22 h. J'opte pour la sécurité et fais à l'envers le trajet d'hier.

Finalement il ne pleut pas. Il n'y a plus d'oies, mais un groupe de cinq condors qui tournent au-dessus des coteaux. Eux aussi sont des planeurs remarquables, jamais un battement d'aile. Je croise un groupe de français qui est arrivé dans le parc sans prendre le bus ; à Puerto Natales, ils ont pris le bateau qui remonte le seno Ultima Esperanza jusqu'au dernier glacier. De là il faut deux heures de zodiac pour arriver à une autre entrée du parc, sur le Lago del Toro. Aller ainsi, ce qui coûte quand même 85 \$, et revenir en bus est certainement la meilleure combinaison pour visiter le parc.

Du refuge Las Torres, je prends la navette pour l'entrée, et peu de temps après passe un bus. Je ne sais pas s'il s'agit de la même compagnie qu'à l'aller, mais je montre mon talon retour et c'est OK. Toujours autant de guanacos à la sortie du parc, que je n'arrive pas à photographier à cause de la vitesse du bus. La route me paraît plus belle qu'à l'aller, avec des herbes mauves qui donnent leur couleur à des pans entiers de collines.

En descendant du car, je récupère mon sac et reprends ma chambre dans le même hôtel. Le dimanche, Puerto Natales a l'air d'une ville morte. Je passe chez Navimar, au cas où ; c'est ouvert. Je demande s'il reste des places sur le prochain ferry. Oui, il

y en a, grâce aux défections dues au retard. A cause de leur avion, des gens n'ont pu attendre et je vais finalement arriver à Puerto Montt en bateau. Je retiens une place à 300 \$ dans une cabine pour quatre passagers, dont je viendrai chercher le billet demain. Il me reste deux jours à tuer à Puerto Natales.

Lundi 12

Vent de tempête ; le ciel est clair et les quelques nuages défilent à toute vitesse. Je descends sur le port chercher et payer mon billet. Suivant l'heure d'arrivée du ferry, je pourrai dormir à bord ou non, mais je ne le saurai que demain.

Je mesure à quel point ce port est mauvais. Sur la largeur du *seno*, le vent, qui atteint les 50 nœuds dans les rafales, soulève de petites vagues et les fait écumer. Les bateaux qui promènent les touristes ne sont pas partis. Ils se cabrent follement en tirant sur leurs amarres. En longeant la côte vers le S je traverse un quartier de pêcheurs et de petits chantiers de construction navale. A côté des traditionnelles coques en bois, cinq bateaux en métal sont en cours de finition ; ils portent des noms à faire peur : Tifon, Cyclon, Tormenta. En fait, ce quartier cache le port de pêche dans lequel les bateaux sont abrités derrière une digue imposante. Elle est surmontée d'un mur de 2 m de haut sur lequel sont peintes des explications pédagogiques destinées aux pêcheurs ; comme quoi, 60 % de l'oxygène est produit par les plantes sous marines ; qu'il ne faut rien jeter à la mer qui ne soit organique, en particulier les plastiques et les huiles de vidange ; que ça tue le poisson et condamne leur métier ; que ça nuit à l'environnement et donc à leurs enfants. Tout ça sous forme de bandes dessinées en couleur plutôt bien faites. Dans une région où les coquillages - qui devaient être une source importante de nourriture et de revenus - sont devenus inconsommables, le discours doit porter.

Également à l'abri de la digue, nage une colonie de cygnes au col et à la tête noir, avec une tache rouge vif à la racine du bec. Comme tous les cygnes, ils plongent régulièrement le bec dans la vase et ont l'air de se moquer du vent. Il y en a même un tout blanc, qui doit passer pour une exception aux yeux des gens d'ici.

Je reviens par les banlieues E qui se perdent dans la campagne et finissent par des jardins aux rangées de légumes bien tirées. Plus loin, beaucoup plus loin, une belle colline s'orne d'une falaise de *badlands* aux couleurs variées. Toute la pente est ravinée, ce qui met en valeur les changements de teintes. Je me souviens d'un prospectus qui vantait les charmes d'une balade au sommet, mais il faut un moyen de transport pour aller au pied ; j'y renonce pour demain.

Mardi 13

Le ferry arrivera à 20 h, trop tard pour dormir à bord. Je pars vers le N, le long de la grève qui est parsemée de coquillages, principalement des *cholgas*. D'autres cygnes à

col noir et de nombreuses mouettes gris clair, avec des pattes et un bec rouge, nagent à proximité du bord, mais ces dernières s'envolent dès que je fais mine de m'approcher.

Au bout de 6 km se trouve une usine frigorifique construite dans l'entre-deux guerre. Elle permettait de congeler la viande de bœuf et de mouton et ainsi de l'exporter. Un imposant ponton, aussi grand que celui des militaires, a été construit pour embarquer les quartiers congelés. L'ensemble est classé patrimoine chilien. Il a l'air occupé, puisque les portes sont ouvertes et qu'une douzaine de vaches beuglent dans un corral, mais je ne sais pas si l'usine et l'embarcadère servent encore.

Je m'installe sur la colline au-dessus de l'entrée pour un pique nique frugal. J'ai vue sur des boudins, gonflés comme des bouées, qui flottent au milieu du *seno*. Ils encerclent des nasses où l'on élève les saumons. Voilà pourquoi tous les restaurants en proposent.

Retour en ville en marchant sur la grève. Je ramène des os d'oiseau qui seraient très bien en manche de couteau. Il y en a beaucoup ; j'en sélectionne six de taille similaire mais, sachant que je n'en ferai rien, je n'en garde qu'un. Curieusement, sur le littoral, il n'y a aucune tête, donc aucun bec ; où sont-ils passés ?

Mercredi 14

J'embarque à 8 h, comme on me l'a demandé. Ce ferry est beaucoup plus grand que l'autre ; il fait 110 m de long et 19 m de large. Les camions sont sur deux niveaux, ceux du dessus étant hissés par un monte charge. Certains sont à ciel ouvert ; ils transportent du bétail - veaux et moutons. Je suis un peu déçu par les cabines, qui sont bien pour quatre passagers, mais il y a une bonne couchette sous le hublot et les trois autres sont l'une sur l'autre, avec très peu d'espace entre chaque. La bonne place est déjà occupée, car la plupart des passagers ont embarqué hier soir ; je suis passé trop tôt pour les informations.

Le ferry part à 9 h 30 avec pas mal de vent mais il fait beau. La sortie du *seno* nous fait passer par une *angustera* et par le *passo* Kipke qui ne font que 40 m de large, tout juste deux fois la largeur du bateau ! C'est très impressionnant, d'autant plus que le passage n'est pas tout droit ; il faut manœuvrer au milieu de nombreux îlots. Les rares bateaux de pêche, vus de la passerelle, paraissent minuscules.

Je déjeune avec une jeune française qui a déjà navigué sur un catamaran entre les Galápagos et les Marquises. Elle ne connaissait pas le skipper et faisait du bateau stop. Sa chance est sans doute due à sa bonne mine, car elle est plutôt jolie. Elle va embarquer à bord d'un yacht de luxe à Puerto Montt et y travailler comme hôtesse, pour une croisière jusqu'à San Diego en Californie.

Nous prenons les canaux Union puis Collingwood, dans lequel se jette le canal Smith qui vient directement du détroit de Magellan. Un fort vent (30-35 nœuds) nous fait face, mais nous marchons 10 nœuds. Nous doublons un autre bateau français,

avec un gréement peu classique - il n'a pas de foc et seulement deux grands voiles sur des mâts non haubanés. Je l'ai vu partir de Puerto Natales hier midi. A sec de toile, il peine au moteur et tangué pas mal. Nous traversons un grain à l'entrée du canal Sarmiento. Le capitaine laisse les passagers aller et venir dans le poste de pilotage, où l'on est au chaud et à l'abri du vent. Tout un chacun peut regarder les cartes ainsi que les instruments de bord. Grâce au GPS, ceux qui savent lire une carte montrent aux béotiens où nous sommes et nomment les îles que l'on croise. Encore un peu nous donnerions des ordres au pilote.

J'ai changé de cabine, car ma couchette était occupée par un sac à dos, et je me suis mis avec un jeune couple de français qui viennent de Nouvelle-Calédonie. Lui y a fait son service militaire et elle l'a suivi. Elle a sans peine obtenu un poste de maître auxiliaire. Ils sortent tous deux d'une école de génie civil et rentrent en France, avant la sortie des grandes écoles. Ils cherchent où ils pourraient s'installer pour se mettre vraiment au boulot. Pourquoi pas Marseille ? Je leur fais miroiter les charmes de la ville.

En sortant du canal Sarmiento, à la tombée de la nuit, nous passons devant une île verte, Santa Lucia, qui masque la base d'une autre île plus haute dont on n'aperçoit que les rochers dénudés gris clair. La différence de distance fait que l'une glisse devant l'autre dans ce décor lunaire.

Jeudi 15

A 7 h, je sors de ma boîte cabine pour me précipiter dans le vaste poste de pilotage. Il fait gris, sous un ciel nuageux uniformément bas. Après le petit-déjeuner, nous arrivons à Puerto Eden. C'est le seul village sur le parcours, avec des maisons colorées qui font le tour d'une petite anse arborée derrière un chapelet d'îles minuscules. Dommage qu'il n'y ait pas de soleil. Le ferry s'arrête une heure. Il livre des paquets, un moteur de bateau sans doute réparé et des bidons de gasoil. Plusieurs barques de pêche à coque jaune sont venues s'accoster et chacune reçoit son lot. Il y a aussi deux enfants qui débarquent. Nous repartons sous la grisaille pour passer l'*angustura* Anglesa. Encore un passage étroit et tordu, avec un courant de trois à six nœuds qui est indiqué sur les cartes. Du haut de la passerelle, apparaissent de gros tourbillons qui doivent considérablement gêner les voiliers. Le capitaine réclame le silence et dicte ses ordres au timonier qui les répète après lui. Au milieu du passage, le bateau vire de 90 degrés sous les yeux d'une statue de la Vierge peinte en blanc et posée sur un petit écueil qui lui sert de socle. Manœuvre parfaite grâce à une hélice transversale.

Je déjeune avec deux couples français légèrement plus âgés que moi. Les uns tiennent un café dans une petite ville en Bourgogne, et les autres sont des parisiens retraités récents. Tous ont beaucoup voyagé. Les premiers ont été sur la muraille de Chine, à Moscou à Noël, voir les baleines au bout de la péninsule Californienne et

se baigner dans les chutes d'Iguaçu. Les seconds sont encore plus expérimentés ; ils ont été quatre fois en Chine, y compris dans des régions perdues où ils ont failli être bloqués par des inondations et des glissements de terrain ; ils ont fait du canoë de mer au Groenland et du bateau à voile au Spitzberg ; l'Indonésie et la Mauritanie n'ont plus de secret pour eux ainsi que tous les pays que j'ai oubliés. Des gens gais, pour qui voyager est le plaisir de l'existence, d'agréables compagnons de tables.

Le capitaine nous annonce que l'on va passer devant l'épave d'un cargo, le *Cotopaxi*. Il s'est échoué sur un pic au milieu du canal Messier, il y a une quarantaine d'années, et est resté planté dessus. Il rouille lentement et sert maintenant de phare et balise. Nous prions pour qu'il ne reste plus de ces écueils non signalés.

Le soir nous sortons des canaux pour traverser le Golf de Peñas ; 120 miles pendant lesquels nous sommes à découvert, à la merci du Pacifique qui peut nous bousculer au gré de ses vagues. Le bruit circule qu'à certains voyages, l'hélice sort de l'eau. Tout le monde parle du mal de mer et certains ignorent s'ils y sont sensibles. Mais il n'y a que 10 nœuds de vent et une toute petite houle qui vient de face. Le bateau tangue lentement, sans trop s'élever. La plupart des gens vont se coucher tôt, sans regarder le film qui passe sur les écrans. C'est une merde américaine avec Richard Gere et je vais également lire dans ma couchette cercueil.

Vendredi 16

Levé à 7 h, je pensais être le premier dans la cabine de pilotage. Mais il y a déjà un Allemand qui y passe ses journées. Généralement, il commente les cartes aux passagers anglo-saxons et montre où nous sommes et où l'on va, à quelle heure on y sera, etc. Il se prend pour le capitaine. Nous nous saluons et nous faisons réciproquement remarquer qu'il y a une petite houle de SE, alors que le vent reste NE ; est-ce le signe d'un changement de vent ?

Le bateau tangue toujours doucement et nous allons rentrer d'ici une heure dans les canaux. La vitesse n'a pas changé, le temps non plus. Nous sommes toujours à 10 nœuds et il fait gris. Je demande au pilote s'il a déjà fait un voyage entièrement par temps ensoleillé. Il sourit, mais répond que non ; c'est toujours comme ça. Nous devons nous estimer heureux ; il ne pleut presque pas.

Il n'y a que quelques oiseaux à voir. Sauf pendant que je vais prendre ma douche. Selon certains, c'est une petite baleine. Elle s'est montrée, il y a un quart d'heure, et tout le monde attend son retour. Pour d'autres, c'est seulement une orque. Quelle qu'elle soit, la bête ne reviendra pas. Nous passons près d'un écueil au ras de l'eau, couvert de cormorans. Je regarde sur les deux radars réglés avec des sensibilités différentes, il n'y apparaît pas. Comme il n'y a pas de feu dessus, je me demande comment on peut passer ici la nuit. Mais peut-être n'y passe-t-on que de jour, et la nuit on reste au large en ne rentrant dans les canaux qu'à la lumière du jour. Il pleut maintenant ré-

gulièrement et le paysage est d'une tristesse infinie. Les îles se distinguent à peine, dès qu'elles sont à plus d'un mile. Par les hublots, tout est blanc. La remontée en bateau à voile doit être bien fastidieuse : soit il y a trop de vent contre, et il faut s'abriter dans un mouillage, soit le vent tombe et l'on marche perpétuellement au moteur, comme Alain me l'avait prédit, car je n'ai toujours pas senti le moindre souffle favorable.

Samedi 17

Cette nuit, à l'entrée du golfe Corcovado, le vent est complètement tombé et le bateau a accéléré ; il est passé à 12 nœuds. Si bien que ce matin, nous sommes en avance, au large de Chiloé, à hauteur de Castro. Nous arriverons vers midi, au lieu des 15 h prévues. Le temps est de plus en plus bouché et il se met à pleuvoir. Heureusement que nous avons la cabine de pilotage où les gens de mer s'accrochent dans l'espoir de voir un cétacé, des bateaux, que sais-je ; un peu de vie au milieu de ce paysage désolé. Ainsi, nous voyons passer une maison verte tirée par un petit cargo. Ce doit être un hangar flottant pour l'élevage des poissons, mais l'impression est stupéfiante.

La question qui hante le bord, c'est "va-t-on nous servir à manger à midi, ou va-t-on débarquer l'estomac vide ?". Nous avons droit à un poisson assez fadasse avec des pommes de terre bouillies, pendant que le bateau jette l'ancre devant la ville. Le capitaine nous annonce que nous allons débarquer par petits groupes en annexe, à partir de 13 h. La place des ferries est occupée par un autre bateau de la compagnie, et il est obligé d'attendre son départ avant de gagner le quai et de décharger ses camions. Presque tous les Français, dont moi, veulent faire partie du premier groupe. A 13 h, nous sommes prêts avec nos sacs et nous enfilons les gilets de sauvetages. La passerelle latérale est abaissée et un petit bateau, genre remorqueur, essaye de s'amarer le long de notre bord. La mer n'est pas très agitée ; un petit vent du sud soulève quelques vagues qui laissent le ferry insensible, mais pas le remorqueur. Impossible de transférer les gens, avec leurs bagages, sans danger.

Deuxième essai, on abaisse le plan arrière et le remorqueur se colle contre son bord. Notre premier groupe de quinze passagers est embarqué sans trop de mal. Mais le remorqueur n'a aucun garde fou, ni rien pour se tenir ; juste un arceau sur l'arrière et la cabine de pilotage. Il démarre vivement et soulève une écume qui vient lécher ceux qui sont sur le bord au vent. Ils essayent de se regrouper sous le vent, mais le sol est parfaitement glissant, et il n'y a plus de place. Les marins voient bien le problème. Du coup, le remorqueur se tient face aux vagues et au vent, mais ce n'est pas sa route. Il fait toutes sortes de zigzags pour éviter, en vain, de mouiller ses passagers. Le port est dans un bras de mer qui s'enfonce dans la terre, à l'abri des vagues. Le remorqueur s'y engouffre. Nous finissons par débarquer sains et saufs, mais de l'avis de chacun, c'est le bateau parfaitement inadapté pour ce genre de manœuvre ; bonne chance aux autres groupes ! Pendant ce temps, le ciel s'est dégagé et le soleil arrive.

Avec le couple de parisiens, nous partons à la recherche d'une chambre. Ils ont le Guide du Routard et me proposent de les accompagner dans la pension qu'ils ont choisie, la plus proche de la station des bus. Pourquoi pas ? Mais il n'y a qu'une chambre pour quatre, à 4000 pesos par tête, et nous convenons de la partager. Réflexion faite, l'endroit est minable, surpeuplé, avec une seule salle d'eau familiale : je me demande pourquoi j'ai accepté cette proposition. Je suis sûr que je peux trouver mieux.

Nous passons à la gare routière pour voir les horaires. Chaque compagnie a son guichet et propose les mêmes voyages, à des horaires et des tarifs différents. J'irai bien à Chiloé, mais j'hésite entre Ancud, la ville natale de Francisco Coloane, et Castro, réputée plus jolie. Au guichet d'une compagnie, je découvre qu'il y a une fête folklorique à Castro ce week-end et elle propose un tour à Chiloé pour la journée, qui passe par les deux ; j'achète. Comme le car ne reviendra qu'à 21 h, il faut que je m'occupe de mon hébergement. Je trouve un hôtel un peu cher et une pension très bien à 4000 pesos. Je la prends pour ce soir même et vais chercher mon sac dans ce trou à rat conseillé par Le Routard : j'aurai pour le même prix une chambre pour moi, avec une salle de bain propre.

Balade en ville, du côté E, où un petit cirque minable s'est installé. Devant la mairie, se tient une foire aux livres d'occasion : ce sont à peine des livres, plutôt de fascicules, des romans de gare brochés ; Les Misérables en 120 pages, petit format, ou un numéro spécial dédié à Steph de Monac ! La cathédrale a une façade de Parthénon mais l'intérieur n'est pas du même niveau. Du côté ouest, le bras de mer réalise une presqu'île boisée dont la base est la plage de Puerto Montt. Elle abrite quelques jolies maisons peintes au pied de la forêt et une grande croix au sommet de la colline. Des passeurs en barque font la traversée de ce qui ressemble à une rivière. C'est en fait le port, où nous avons débarqué, et la seule zone abritée des houles du secteur sud.

Tout au long de la route qui longe ce bras de mer, ce ne sont que stands d'artisanat ; toute la camelote pour touristes, plus des pulls en grosse laine brute, tricotés à la main, et des bonnets assortis. Ils doivent être chauds et je suis presque tenté, mais je me retiens en pensant au poids de mon sac. Sur l'autre trottoir, se trouve le même genre de boutiques, plus un magasin qui vend des fruits de mer séchés, enfilés sur des joncs tressés et suspendus en grappe ; des moules noirâtres, des coquilles Saint Jacques fanées et autres mollusques peu appétissants. Dans le même genre, des cylindres d'algues compressées, ont la taille d'une grosse boîte de thon. De la nourriture à embarquer, mais je ne m'y fierai pas trop.

Avec les parisiens, nous continuons vers le marché aux poissons qui est précédé d'une grande bâtisse en bois partitionnée en restaurants, juste devant les étals qui regorgent de saumons, de coquillages et d'un étrange mollusque vivant, cloisonné dans une sorte de grotte dont sortent à peine deux ongles fonctionnant comme une pince chirurgicale. La cuisine se fait dans les allées et les petites salles sont occupées par deux tables en longueur et quatre bancs très étroits. La patronne racole en soulevant

ses couvercles et nous nous laissons entraîner dans celui qui a la plus jolie vue sur le fond du bras de mer. Nous commandons trois *curantos*, le plat traditionnel de l'île de Chiloé et c'est très bon. Il y a d'abord une couche de grosses moules avec quelques palourdes dans un bouillon relevé ; puis viennent une cuisse de poulet, un morceau de poitrine fumée et un bout de grosse saucisse ; ajoutez deux pommes de terre bouillies et une boule de pain à la pomme de terre bouillie ; servez très chaud. Avec une bouteille de vin blanc, c'est encore meilleur.

Retour en bus

Dimanche 18

Le car part à 8 h 30, l'air est frais, et il fait un soleil splendide qui va durer toute la journée. De quoi faire mentir ceux qui disent qu'à Chiloé, il pleut tous les jours. Je n'ai jamais fait ce genre d'excursion, avec un animateur, mais il faut un début à tout. Il commence son baratin, dans un espagnol dont je ne comprends qu'un mot sur dix, en racontant des blagues et en demandant à chacun de quelle région chilienne il vient. Nous sommes deux étrangers, un Italien, qui parle espagnol, et moi qui souris bêtement "No habla español". Ça ne fait rien, il y a dans le car un Chilien qui parle français et qui est prêt à m'aider ; on applaudit le Français. Il faut une heure de traversée de campagnes verdoyantes pour arriver à l'embarcadère.

Au passage du bac pour l'île de Chiloé, il y en a pour une petite demi-heure et nous sortons tous sur le pont pour prendre l'air. A la jumelle, je regarde passer un pélican, lourd, massif, qui vole au ras de l'eau comme un bombardier ; il suit sa route tout droit sans dévier à la recherche d'un poisson. Je suis le dernier à remonter dans le bus, et celui-ci a un gage ; il faut qu'il fasse une sorte de danse du ventre, pendant que les autres tapent dans leurs mains. Bras en l'air, je m'exécute sans rechigner. Arrivés à Ancud, nous nous arrêtons d'abord à un belvédère, trop loin pour y voir quelque chose, puis à un fortin espagnol, dont il ne reste que les fondations. Il domine des rochers où je vois un vautour, bien reconnaissable à sa crête rouge, et beaucoup de cormorans tout noirs. Une fois repartis, nous passons devant le port sans nous arrêter ! Moi qui comptais avoir une heure ou deux pour flâner en faisant des photos ; bernique.

Vers midi, nous arrivons à Castro ; une promenade d'une demi-heure en bateau est prévue au programme. Je me désiste pour faire le tour de la ville et quelques photos des belles maisons en bois : celles qui sont construites sur pilotis et celles, à flanc de colline, qui sont peintes couleur pastel. Je reviens au car en avance et retrouve le chilien francophone. C'est un exilé de 1973, au temps du putsch militaire, qui a passé vingt-six ans au Canada. Il revient pour la première fois, voir s'il peut se réadapter au Chili et s'y refaire une place. Sinon, il m'avoue qu'il retournera à Toronto.

A 13 h, nous repartons vers le parc municipal, situé en bordure de la petite ville, pour participer au Festival *Costumbrista Chilote*. C'est surtout une grande fête gastronomique. Les 3/4 des stands ne font que ça ; toutes les spécialités locales, dans une assiette en plastique, à déguster sur des tables à tréteaux. Des grillades de toutes sortes, que l'on voit tourner sur des braises, des coquillages à la vapeur, des *empañadas* (chaussons de pâte farcis) et le fameux *curanto* qui, ici, est cuit sur des braises à même le sol. On peut boire de la bière, du vin et de la *chicha*, jus de pomme fermenté ou non ; la version fermentée est moins alcoolisée que le cidre. Il y a un monde fou, les gens bâfrent sans retenue, mais personne n'est saoul ; pas un ivrogne sur un millier de gens ! D'autres stands proposent quelques livres et surtout de l'artisanat.

Une grande scène est dressée, mais aucun spectacle pour l'instant. Quelques attractions rurales ont un grand succès. Dans l'une on frappe des pommes avec un grand bâton, avant de les presser pour de vrai, dans des filets similaires à ceux que l'on utilise depuis l'antiquité pour presser les olives ; on en tire la *chicha*. Dans une autre, on fait tourner une batteuse à bras, avec l'aide des volontaires qui se découragent rapidement. Une troisième fait une démonstration du sciage de long. Rendez-vous au bus à 17 h 30 et toujours pas de spectacle folklorique.

Nous prenons la route du retour. Il semble y avoir quelques embouteillages au passage du bac, mais tout s'arrange. Alors que je n'avais pas l'appareil photo sous la main, je vois passer un trio de pélicans à portée d'objectif ; j'enrage. Encore une heure, de publicité pour les autres excursions de la semaine avec cette même compagnie de bus, et nous voici rendus.

Lundi 19

Je n'ai rien réservé, mais j'ai vu que des bus pour Valdivia, il y en a souvent. Valdivia, c'est le vrai terminus des croisières qui contournent l'Amérique du Sud. C'est là que les bateaux restent quelques mois, si leurs équipages retournent chez eux ou se refont une santé avant de traverser le Pacifique. C'est une entrée de rivière où l'on peut laisser les voiliers, alors qu'à Puerto Montt, en dehors du bras de mer, ce n'est pas assez bien abrité, et je ne sais pas s'il reste assez d'eau et de place tout au fond après le quai des ferries.

Je prends le bus de 10 h 30. En plus du chauffeur, il y a un accompagnant. Il vérifie les billets, et le numéro de la place occupée, il range et délivre les bagages, au vue des contremarques qu'il a lui-même distribuées et ferme les ouvertures au passage des tunnels. La route fait le tour du Lago de todos Santos, un très grand lac qui se déverse dans des gorges par de petites chutes que l'on peut voir sur toutes les cartes postales. Derrière ce lac, un volcan aux formes parfaitement régulières montre un sommet couvert de neige. Sa partie inférieure se confond souvent avec le ciel brumeux et l'on a l'impression d'un cône de neige qui flotte dans les airs. La deuxième partie

du voyage, après Osorno, se déroule dans une campagne sans intérêt, sauf de belles forêts avant d'atteindre Valdivia à 14 h.

En marchant le long de la rivière pendant 20 mn, j'arrive au centre ville. Un marché aux poissons en plein air se termine. Les vendeurs rincant leurs étals, ce qui attire et excite deux lions de mer, leurs compagnes et leurs petits. Nous avons droit au même spectacle qu'à Mar del Plata, mais ici la colonie est très réduite. Des cormorans noirs aux yeux verts se disputent les miettes avec les mouettes à tête grise. Je vois passer un unique pélican avec toujours le même vol lourd et rectiligne juste au-dessus de l'eau. Ce n'est pas le pélican qui suit le poisson, comme l'albatros ou le pétrel, c'est le pélican qui suit sa route tout droite et qui plonge dès qu'il voit un poisson à sa portée.

L'industrie de Valdivia, c'est la promenade en bateau : le tour de l'île en face, ou une excursion de la journée dans des îles marécageuses jusqu'à un fortin espagnol à l'embouchure de la rivière. On me propose 100 fois ces balades et, à la fin, j'ai un sourire de plus en plus crispé.

Je cherche les voiliers de passage que je ne vois pas. Renseignement pris, ils sont un demi mile en aval, au Yacht club qui est à la sortie de la ville, loin de tout, à commencer par le ravitaillement et le gasoil. Les bateaux ne sont pas encore arrivés ; il n'y en a qu'un, un français avec personne à bord. Mais l'endroit me paraît bien petit pour accueillir plus de deux ou trois unités supplémentaires. Le bassin est étriqué, plein d'algues, et à l'extérieur, il n'y a qu'une seule place où l'on puisse s'accrocher. Quant au slip, pour sortir les bateaux de l'eau, je ne lui confierai pas Caouane. Réflexion faite, il vaut mieux se reposer à Castro, sur l'île de Chiloé, faire son ravitaillement à Puerto Montt (plus de choix et plus facile) et partir de là, si l'on veut traverser vers l'île de Pâques, plutôt que de venir à Valdivia.

De retour en ville, dans l'enceinte du marché qui est un petit centre commercial avec des boutiques alimentaires, je visite une exposition, "Valdivia hier et aujourd'hui", avec des photos contemporaines prises du même point de vue que des cartes postales anciennes. Que ne suis-je passé au début du siècle.

Mardi 20

Pas grand-chose à dire de cette journée de bus entre Valdivia et Conception. Tout du long, la route est bordée de petits oratoires posés à même le sol. Ils ressemblent à des niches de chiens surmontées d'une croix. Parfois un bouquet de fleurs dépasse, ce qui prouve leur usage. Le bus s'arrête souvent pour déposer et prendre des gens qui n'ont pas réservé et qui peuvent se retrouver debout sur de longues distances. Je ne sais si les enfants payent, mais ils sont souvent sur les genoux de leur mère, ou debout dans le couloir.

Il me reste un dernier livre que je dévore tout au long du trajet. C'est le récit d'un voyage dans la forêt tropicale du Venezuela par Redmond O'Hanlon. Le titre original,

In trouble again, fait référence à une première aventure à Bornéo dont il avait tiré un récit plein d'humour britannique que j'avais beaucoup apprécié. Celui-ci débute dans la même veine, s'enlise un peu dans les descriptions de la faune - c'est le but de ses voyages, voir des bêtes - mais devient époustoufflant quand il prend contact avec les dangereux indiens Yanomami. Il nous fait parfaitement comprendre quelles différences il y a entre leurs valeurs et les nôtres et, sur leur terrain, elles ne sont pas à notre avantage. Par ailleurs, O'Hanlon commande tout son monde de manière réservée, et semble plutôt suivre les événements que diriger les opérations. Il arrive ainsi à faire coopérer un tas de gens qui lui sont indispensables, mais que rien d'autre ne lie que son projet ; une discrète leçon sur l'art de commander.

Nous atteignons Conception, la seconde ville du Chili, à 17 h. La gare des bus est en dehors de l'agglomération et il n'y a rien d'autre que le stade dans les environs. Je commence par réserver ma place pour demain ; un car pour Valparaiso qui part à 10 h. Puis je prends un bus pour le centre ville, à plus de 3 km, où je trouve un hôtel dans une rue piétonne (13 000 pesos). Promenade en ville sans aucun intérêt ; la cathédrale peut concourir pour la plus laide du monde. Dîner dans un marché couvert où, en plus des étals habituels, les comptoirs où manger des *empenadas* de toutes sortes pullulent.

Mercredi 21

Très longue et très chaude journée de bus. Je termine et relis le début de *In trouble again*, titre si mal traduit en français (sic) par Help, et discute avec mon voisin chilien, un électricien de l'Armada qui aime beaucoup son pays. D'après lui, il n'y aura jamais de procès Pinochet au Chili. Nous n'arrivons à Valparaiso qu'à 21 h 30. Je n'ai rien compris, parce qu'en fait, le bus passe par Santiago. Si j'avais su, je n'aurais pris le billet que jusque-là ; ça m'aurait fait 2 h de trajet en moins, et j'aurais tranquillement cherché un hôtel de jour. Parce qu'à Valparaiso, je me suis retrouvé devant la gare des bus, avec mes sacs, à la nuit tombante. J'ai déambulé dans les rues principales et je n'ai rien trouvé qu'un quartier minable, pauvre et déglingué.

A même le sol, dans une sorte de marché aux puces, se côtoient des déballages de lingerie, de shampoings, des crayons/stylos, de quincaillerie - dont les sud américains sont si friands - ou des CD d'occasion, juste devant les magasins d'alimentation qui sont encore ouverts à 11 h du soir dont ils profitent de la lumière. Je suis revenu vers la gare des bus. Après avoir visité un établissement qui ne me proposait qu'un lit en dortoir, j'ai fini dans l'hôtel le plus minable de mon séjour au Chili ; un appartement dont les pièces ont été installées en chambre. Au milieu règne la maîtresse de maison, qui regarde la télé en maniant l'ouvre porte au gré des coups de sonnettes qui retentissent dans tout l'appartement. Au point que je me demande, en m'endormant au son de la télévision, si ce n'est pas un hôtel de passes.

Jeudi 22

Finalement, j'ai bien dormi et c'est plutôt un hôtel à la Fellini, avec ses monstres, son train-train, ses habitués qui y vivent en famille. Évidemment, il ne faut pas compter sur une bonne douche - la salle de bain sent l'eau croupie - ni sur un petit-déjeuner. Mais je laisse mon sac sans appréhension quand je pars me promener.

L'impression de jour confirme celle de la nuit. Valparaiso est une petite ville vieillotte. Ses immeubles, qui datent du début du siècle et affectionnent le style rococo, n'ont presque tous qu'un étage et donnent l'impression d'une ville basse, au ras du sol. La partie plate, qui s'étend entre la gare des bus et le bout du port, est entourée de collines, couvertes de maisons. Les plus pauvres s'apparentent à des favelas et d'autres, qui le sont moins, possèdent quelques belles maisons en bois repeintes de frais.

Je finis par dénicher une agence de voyage et me documente sur les possibilités de retour. Ici, dans les vols pas chers, on ne connaît que KLM et Air France ! Ses trajets simples plus chers que des allers-retours valables un mois, à un peu plus de 1000 \$! En plus ils sont complets - où n'offrent pas ces tarifs aux dates qui m'intéressent. KLM propose le passage à 840 \$, avec changement d'avion à Buenos Aires et Amsterdam. Je peux partir Samedi à 9 h et arriver Dimanche après-midi à Paris. Tout en me préparant moralement à un voyage de 24 h d'avion et d'attente, je m'aperçois qu'on ne peut pas m'établir de billet maintenant. Comme je veux partir pour Santiago ce soir, il faut aller à l'agence KLM de Vina del Mar, où la vendeuse m'accompagne. Les deux communes sont mitoyennes, à cinq kilomètres de centre à centre ; il suffit de prendre un taxi *collectivo* qui ne coûte pas plus cher que l'autobus.

A midi et demi, j'ai mon billet en poche et je traîne dans Vina del Mar ; c'est la partie chic de Valparaiso, ce qui explique pourquoi la ville historique est si délabrée. Toutes les constructions neuves se font ici, toute la "bonne société" y réside et c'est là qu'on trouve tous les bons hôtels et les agences de voyage. Pendant ce temps, Valparaiso est abandonnée aux pauvres, qui se débrouillent avec leurs marchés ambulants. Il ne doit y avoir aucun touriste chilien qui s'arrête à la station de bus de Valparaiso (j'avais remarqué hier que nous n'étions que deux à descendre) ; ils continuent tous encore 10 minutes jusqu'à Vina del Mar. Pourtant, ce n'est qu'une station balnéaire, avec ses plages banales bordées d'immeubles en verre, ses attelages de chevaux pour une promenade du bord de mer et son casino qui ressemble plus à celui de Bandol qu'à ceux de Nice. Mais la vendeuse de l'agence qui m'accompagnait, donnait l'impression de me faire découvrir le "vrai Valparaiso" ; elle en avait plein la bouche, elle devait y vivre et détester la ville historique.

Peu attiré par le genre balnéaire, je reprends le bus pour Valparaiso. Je vérifie que je ne me suis pas trompé de côté hier soir, que dans une autre direction il n'y avait pas un quartier moins pauvre. Non, c'est partout pareil ; j'ai même choisi les avenues

les plus larges. Si j'étais allé nettement plus loin vers le bout du port, j'aurais trouvé un quartier d'affaires et les établissements correspondant, mais dans un rayon d'un kilomètre, autour de la gare des bus, il n'y a rien de reluisant.

Je sacrifie à l'usage de Valparaiso, emprunter un des funiculaires qui monte de la ville basse sur l'une des collines. D'en haut, malgré le temps gris, la vue sur la rade et la ville est impressionnante. Mais je m'aperçois que je suis dans un quartier très très pauvre, juste en face d'un bidonville aux baraques en bois rafistolées de toutes sortes de pièces. Je n'ai rien à faire ici et redescends sans tarder.

Peu après je croise une Anglaise, à côté de qui j'étais assis dans le bus pour le parc des Paine. Elle me reconnaît et nous parlons retour ; elle aussi rentre en Angleterre. Elle est passée par Santiago et m'indique un hôtel au centre ville. À 16 h, je prends le bus, après avoir récupéré mon sac, et j'arrive à Santiago deux heures plus tard. Le temps de comprendre que la station de métro "Universidad de Santiago del Chili" n'est pas la même que "Universidad del Chili", je me retrouve dans le bon quartier et trouve son hôtel, un peu bizarre, où je finis par prendre une chambre avec salle de bain à 15 000 pesos. Certes, les draps sont troués, la couverture rescapée d'un surplus militaire, les papiers muraux cloqués de partout et le faux plafond à vous donner le mal de mer, mais le plus surprenant c'est la porte ; il faut sonner et, non content de vous ouvrir de l'intérieur une porte vitrée grillagée (en fer forgé), il faut enlever une barre de fer transversale, comme si le quartier était assiégé. Nous sommes pourtant dans un îlot résidentiel du centre ville, mais l'hôtel, à la vente selon les pancartes, est tenu par des mamies qui doivent redouter le pire. Non moins surprenante est la porte de ma salle de bain ; du chêne de 7 cm d'épaisseur, avec des gonds à supporter un assaut à la hache, ainsi que le grillage anti volaille autour de ma fenêtre.

Je vais faire un tour dans les quartiers les plus proches. La ville est coupée en deux par l'avenue O'Higgins, autoroute à cinq voies de chaque côté, dont deux sont réservées aux bus ; il est recommandé aux voitures d'éviter la troisième. Le vacarme qui en sort est assourdissant. Je me retrouve sur la colline Sainte Lucie, sorte de belvédère aménagé sur un tas de cailloux, qui offre une belle vue sur le centre ville ; beaucoup de jeunes flirtent dans les escaliers et les recoins dérobés. J'y rencontre trois Français à qui j'explique les joies et les difficultés d'un voyage dans le grand sud.

Vendredi 23

Longue journée de déambulations à Santiago. Des corvées, comme repérer le meilleur moyen d'aller à l'aéroport, où je devrais être à 7 h 30, et confirmer mes vols chez KLM dont on m'a donné le numéro de téléphone. Des nécessités comme de trouver un plan de la ville, pour ne pas errer comme une âme en peine, et de téléphoner en France pour annoncer mon retour Dimanche. Des choix, comme la visite du musée des arts précolombiens. Tout s'est fait au hasard, comme d'habitude.

D'abord le téléphone, facile. La cathédrale, pas prévue au programme, mais que je dois mentionner : les Chiliens sont bigots ; il y a plusieurs messes par jour, même en semaine, des gens agenouillés pour prier à toute heure et j'ai vu un homme serrer la main du christ, les larmes aux yeux (c'était une descente de croix, et la main était plus accessible que le pied). D'ailleurs le bon jésus fait de la publicité dans les abris bus. J'ai noté "El camino por el que vas, te lleva a mi", signé Dios ! que je traduirai par "Quel que soit ton chemin, il te conduit vers moi" et il y en a plein d'autres du même jus. La plupart des églises sont des hangars habillés façon Jésus, l'autel, le chemin de croix, les confessionnaux, avec le mauvais goût du nouveau monde, à part celles qui datent de la colonisation, qui sont aussi des hangars, mais plus conformes au style espagnol.

Pour le plan de la ville, je suis adressé à un « kiosko de turismo », qui m'a également indiqué où était le musée des arts précolombiens. C'est le clou de Santiago. Un étage de galeries très bien présentées et documentées, avec un choix d'objets provenant de toutes les sociétés, du Mexique à la Patagonie, de - 3000, jusqu'à la conquête espagnole. Un raffinement et une diversité extraordinaire, de pierres polies, de poteries peintes, de tissages et d'objets mortuaires qui constituent une large introduction aux cultures amérindiennes, comme dirait Levy Strauss.

On en sort consterné de voir que ces peuples faisaient, bien avant l'an 1000, des villes, des statues, des édifices, des objets rituels ou quotidiens, comparables à ce que le moyen âge européen pouvait faire de mieux. Mais que la conquête coloniale, à la recherche de l'or et des métaux précieux, les a colonisés, réduits en esclavage, si ce n'est exterminés. Il n'en reste que des photos - c'est le cas de la Terre de Feu - des sites archéologiques que l'on a redécouvert bien après, comme au Yucatan ou au Pérou, et des Indiens que l'on préfère considérer comme indigents, stupides, abrutis par la coca. N'empêche que les masques mortuaires vieux de milliers d'années les représentaient déjà avec une boule dans la joue, qui symbolisait la chique éternelle, ce qui ne les empêchait pas d'exprimer une très remarquable originalité culturelle.

Visite de la *Casa colorada* au cœur de Santiago ; une vieille maison à un seul niveau et au fronton rouge brique. C'est un musée de l'histoire de la ville, depuis sa fondation par Pedro de Valdivia, jusqu'à l'indépendance. Don Pedro était un petit noble fauché qui avait choisi la carrière militaire. Il a participé, du côté des vainqueurs, au "Désastre de Pavie", comme l'a si bien résumé Jean Giono. A 37 ans, il s'ennuyait et est parti servir dans le nouveau monde. Dans une querelle entre Pizzare et un de ses généraux, il a choisi le mauvais camp et s'est retrouvé sur le front à chasser l'Indien. C'est finalement ce qui l'a rendu célèbre, puisqu'il a aussi fondé Concepcion et, bien sûr, Valdivia. Dans ce petit musée, il y a surtout des maquettes de la ville à différente époque.

Passage dans une église que j'ai repéré sur les maquettes les plus anciennes. Elle est du XVI-ème siècle et aussi peu remarquable que la cathédrale, excepté, de part

et d'autre de l'entrée, deux gigantesques ex-voto peints, avec une grande légende sur fond noir ; d'un côté une naissance et de l'autre le décès d'un ecclésiastique dont l'âme monte au ciel sur un escalier de lumière. Même de cette taille, ils ont le charme de ce genre pictural.

Visite du marché qui se partage équitablement entre des restaurants et des étals de légumes et de poissons. A un stand de produits péruviens, j'achète des concentrés d'extraits de maïs noir. Dans un autre, des paquets d'algues nouées en pelote qui m'intriguent. Je n'arrive pas à comprendre à quoi ils servent, mais pour 300 pesos, j'en prends un.

Balade le long de la rivière couleur lie de vin. Elle est étroite, mais déboule comme un torrent dans un lit canalisé. A cause d'une grande avenue parallèle, il y a beaucoup de bruit et, au pied d'une colline qui domine la ville sur laquelle je renonce à monter, même à l'aide d'un funiculaire, je repique vers le centre.

Passage dans un petit marché d'artisanat indien où j'achète quelques cartes postales, tirages de photos anciennes, que j'avais cherchées en vain à Punta Arenas. Je me laisse baratiner par un fabricant d'ocarina en terre cuite, avec lesquels il joue tous les succès des Andes. Avec les partitions et tout un tas de papiers, ça ne coûte que 1000 pesos ; il faut bien soutenir la culture indienne.

Comble de l'humour (noir) façon chilienne : une grande statue de Salvador Allende, drapé dans le drapeau national, juste devant le ministère de la justice ! Dans un pays où l'impunité des crimes commis par les militaires est de mise, c'est d'une confondante hypocrisie, à l'image de la devise gravée sur la tranche des pièces de 100 pesos "par la raison ou par la force".

Je me renseigne sur les horaires des bus pour l'aéroport. Ils partent à deux stations de métro de mon hôtel, toutes les dix minutes ; le transport vaut 1000 pesos et dure une demi-heure. C'est comme à Marseille, sauf qu'il y a deux fois plus de bus et que c'est quatre fois moins cher !

Table des matières

Sortir de Méditerranée	5
A moi l'océan	11
Escales aux Canaries	15
Vers le Cap Vert	21
Traversée	27
Cabotage sur la côte Est	33
Intermède	49
Route au Sud	65
Route au Nord	73
Vers la Patagonie	81
Sur le canal Beagle	87
En ferry	97
Retour en bus	113