

Janik Pilet

LES SORCIERES DU VENT

Nouvelles / Aventures



Alexandrie Online

Cette œuvre est publiée sur le site d'Alexandrie à l'adresse <http://www.alexandrie.org>

Toute reproduction ou diffusion est interdite sans l'accord de son auteur

Date de publication : 01/02/2013

Conformément aux conventions internationales relatives à la propriété intellectuelle, cette oeuvre est protégée. Le titulaire des droits autorise : la reproduction et la représentation à titre de copie privée ou des fins d'enseignement et de recherche et en dehors de toute utilisation lucrative. Ceci, sous réserve que soient indiqués clairement le nom de l'auteur et la source, tels que signalés dans le présent document.

LES SORCIERES DU VENT

JANIK PILET

LES SORCIERES DU VENT

Sur un voilier en mer, lorsque le vent forçait, on entend tout d'abord son sifflement dans les haubans. Mais quand vient la tempête, la mer et le ciel deviennent blancs. On en arrive, à sec de toile, à s'enfermer en cabine. Le sifflement devient alors hurlement puis halètement pour se transformer finalement en un horrible ricanement.

C'est alors que la raison bascule et que le mythe prend le pas sur la réalité. Une porte s'ouvre sur la cinquième dimension, sur un univers parallèle dont les lois défient celles qui nous sont familières. Il n'y a plus ni haut ni bas, ni avant ni après, ni ombre ni lumière. Seul subsiste le rire terrifiant des sorcières du vent.

Pour l'avoir quelquefois écouté, je sais que tel Ulysse je repartirai, fasciné par le chant des sirènes, par le chant des sorcières.

Des sorcières du vent.

LA CROISIERE DE LA DAPHNE

Daphné est le nom d'une nymphe très belle dont Apollon fut rendu follement amoureux par Eros. Etait-ce une prédisposition pour un navire d'avoir été baptisé ainsi ?

Pour nous, la Daphné était un joli voilier de course 1925, tout en bois verni, de 13 mètres de long, très étroit comme on les concevait à l'époque, gréé en sloop, c'est à dire avec un unique grand mât, et légèrement sur-voilé comme se devait de l'être un coursier des mers. Mon beau-frère Michel, récemment installé sur la Côte d'Azur, tel Apollon, en était tombé amoureux et avait convaincu son gendre Yves de s'associer avec lui pour l'acquérir. Quelques sorties en mer avec eux en famille vers Port-Cros et l'île du Levant suffirent à me conquérir également, malgré quelques petites fausses manoeuvres qui auraient pu tourner mal. Notamment quand les 40 mètres de chaîne d'ancre se retrouvèrent à pendre à pic au dessus d'un bas-fond, après avoir failli emporter avec eux quelques orteils sur le pont. Mais c'est ainsi que l'on apprend à être prudent lors d'un mouillage et à surveiller la bonne tenue de la chaîne sur le guindeau, tout en vérifiant que la profondeur ne varie pas de façon trop abrupte.

C'est donc pleins d'optimisme qu'au début de ce bel été 1972 nous décidâmes à trois de partir pour la Corse.

L'équipage se composait de Stéphane, le jeune fils de Michel, d'Yves et de moi-même, fort de mes compétences acquises sur de petits dériveurs en voguant sur les étangs de Sologne ou près des plages de divers clubs de vacances. Stéphane qui approchait alors de ses 16 ans était incontestablement le plus expérimenté d'entre nous, ayant suivi un stage de voile aux Glénans en compagnie de son père. C'était donc lui le Skipper. Mes connaissances de la navigation en mer, studieusement mais passionnément obtenues, étaient purement livresques bien que relativement étendues. Celles d'Yves étaient presque, voire totalement inexistantes. Toujours à la dernière mode à la ville comme à la mer, Yves était le play-boy de l'équipe. Stéphane toujours souriant, frisé et plein d'humour avait encore son avenir devant lui. Quant à moi, j'étais plutôt du genre « mettez un scientifique dans votre famille, ça peut toujours servir ». La bonne entente et la bonne humeur avaient toujours régné parmi nous, ce qui est important quand on doit vivre pendant plusieurs semaines dans la promiscuité d'un petit voilier. Une fois bien compris qu'il ne fallait pas adresser la parole à Yves entre l'heure du réveil et celle du petit déjeuner, le sourire était toujours de la partie.

Nous étions donc parfaitement prêts pour une tranquille croisière de plaisance, de l'avis même de Michel, que quelques difficultés professionnelles empêchaient à son grand regret de nous accompagner.

Avant le départ pour la grande traversée, une inspection générale du bord s'imposait. La Daphné possédait encore ses équipements 1925 tels que compas, loch, sextant, pompe de cale manuelle. Nous disposions d'un moteur diesel qui allait s'avérer d'une surprenante robustesse. Les règlements maritimes en vigueur exigeaient d'avoir à bord une bouée munie d'un phoscar permettant de la repérer la nuit, une survie Bombard, des gilets de sauvetage, des cartes de navigation et leurs accessoires, les livres des feux et des ports, un livre de bord, une boîte à pharmacie, des outils divers, fusées de détresse, etc. Rien ne manquait, ni non plus les provisions de bord indispensables, et tout semblait donc parfait, lorsque Stéphane s'aperçut en l'essayant que la pompe de cale 1925 était grippée et qu'il convenait donc de la démonter pour la graisser. L'opération prît une bonne partie de la journée. La remise en état s'avérant problématique, nous décidâmes finalement de l'abandonner en pièces détachées sur le quai, au bénéfice d'une ridicule petite pompe en matière plastique. Il aurait en effet été dommage de trop empiéter sur le temps des vacances à cause de ce problème bien secondaire, somme toute.

Voilà donc que nous prîmes la mer depuis Saint-Raphaël en début d'après-midi par un temps idéal pour la voile, dont il fallait profiter. Un vent de force quatre et de secteur nord, une mer légèrement formée, que demander de mieux ? Toutes voiles dehors et au bon-plein, la Daphné filait bon train, retrouvant la grande forme qui devait être celle de sa jeunesse.

Une fois les voiles bien réglées, le cap suivi s'avéra parfait pour arriver à Ajaccio après une nuit en mer, et

n'ayant plus rien d'autre à faire que de nous relayer à la barre, car il n'y avait évidemment pas de pilote automatique sur ce bijou de collection, chacun chercha à s'occuper selon ses goûts. Stéphane à la barre, Yves outils en main assis sur la plage arrière car il avait découvert un problème dans le fonctionnement du loch, et moi sur l'avant, adossé au mât avec un bon livre. Il faut expliquer que le loch est un dispositif destiné à mesurer le chemin parcouru sur un cap donné, et donc d'estimer avec une relative précision la position du bateau lorsque la terre n'est plus en vue pour fournir des points de repère. Sur un voilier moderne une petite hélice fixée à la coque qui entraîne un compteur au tableau de bord en fait fonction, et son usage est devenu rare depuis l'avènement du GPS, à moins d'une panne de ce dernier, rare également. Mais en 1972, l'instrument pouvait encore être utile. La conception 1925 du loch était la suivante : Au bout d'un long filin on laissait traîner à l'arrière du bateau une sorte de gros poisson métallique dont la nageoire caudale était incurvée en hélice. Le poisson en tournant sur lui-même faisait tourner le fil qui, attaché à un compte-tour sur le bord arrière, transmettait la mesure du chemin parcouru. L'ennui était que l'antique compte-tour avait tendance à gripper lui aussi, comme l'avait fait la pompe. Le poisson en tournant entortillait alors le fil en de jolies pelotes échevelées plutôt compliquées à démêler. Nous aurions pu sans risque nous contenter d'estimer notre vitesse pour avoir une idée acceptable de notre position, vu l'absence totale d'obstacles à éviter sur cette route ; mais Yves, avec l'ardeur du néophyte et en copropriétaire scrupuleux s'acharnait à vouloir réparer l'engin. Tant et si bien qu'après une heure ou deux de navigation rapide mais tranquille, je fus arraché à ma reposante lecture par

un appel fort et clair de Stéphane : « Yves est tombé à la mer ! ».

Branle-bas de combat ! Dans le jour déclinant Yves était déjà presque hors de vue à la crête des vagues avant même que nous ayons pu lui lancer la bouée ou quoi que ce soit d'autre. Virer de bord sans le perdre un instant de vue et revenir sur lui vent arrière : Facile à dire quand on est au calme à l'exercice, mais là ! Finalement, après quelques errements et maladresses nous affalons toute la voilure et mettons au moteur. La manœuvre consiste à s'approcher de lui sous le vent puis de venir mourir vers lui sur notre erre, moteur coupé, bout au vent vers lui afin de pouvoir lui lancer un cordage. Une fois, deux fois, trois fois. Zut, zut et zut, raté et raté et encore raté ! Et le soleil qui descend sur l'horizon ! En désespoir de cause, Stéphane revient droit sur lui à toute vitesse et coupe le moteur au dernier moment, dans le genre « on le coule ou on le récupère ! ». Yves évite de justesse le choc frontal et, glissant trop rapidement le long de la coque, parvient pourtant à saisir un des chandeliers du filet de sécurité pour se retrouver d'un même élan projeté sur le pont par la vitesse acquise. Merci ma bonne étoile !

Ouf ! Le plus drôle est qu'il a toujours son bonnet bleu de marin sur la tête, et en main ses outils qu'il n'a pas lâchés !! Ce n'est que bien plus tard que nous avons vraiment compris à quel point il l'avait échappé belle. Donc leçon numéro un : Ne jamais travailler à un endroit non sécurisé sans porter un harnais attaché au bateau, ainsi qu'une brassière. Mais tout est bien qui finit bien, et une fois rétablie la voilure et repris le bon cap, nous

fêtons cela dans la bonne humeur avant de nous préparer pour nos quarts de nuit.

Après une agréable traversée sous une voute étoilée de conte de fées, nous vîmes les crêtes des montagnes de Corse se dessiner dans les brumes matinales. Le chapelet des îles Sanguinaires se profila ensuite à l'horizon, nous guidant vers l'entrée de la baie d'Ajaccio. Ajaccio dont nous atteignîmes sans encombre le port au milieu de la journée, fiers de nos exploits de marins accomplis. Remis en forme par un repos d'un jour ou deux, et les provisions de bord complétées, l'étape suivante était Bonifacio, tout au sud de la Corse.

Nous partîmes tôt le matin, prévoyant une arrivée avant la nuit. Mer belle et vent arrière dès la sortie de la baie. Nous envoyons le grand spinnaker comme voile d'avant. Notre coursier des mers file sur l'eau en se laissant doucement rattraper par la houle légère. Extraordinaire : devant nous un autre voilier sous spinnaker, et donc vent arrière également, que nous rattrapons avec une aisance incroyable. Nous sommes décidément les meilleurs ! Je pense bien. Nous finissons par nous apercevoir qu'il fait route face à nous en sens inverse. Bigre ! L'effet ne tarde pas à se faire sentir, c'est une renverse de vent, imprévisible et fréquente près des côtes en méditerranée. Notre spi claque et s'entortille au vent contraire. Nous l'affalons à la hâte, heureusement sans dommages ni pour lui ni pour nous. Il va donc nous falloir continuer en tirant des bords face au vent, situation beaucoup moins confortable que la précédente. Deux fois le chemin, quatre fois le temps, huit fois la peine disaient nos anciens, paraît-il. Notre arrivée avant la nuit semble bien

compromise. Peu importe, le Daphné gîte très bien au près serré et nous sommes grisés par la sensation de vitesse. Nous rattrapons une sorte de petit cotre ventru qui toutes voiles dehors fait sensiblement la même route que nous, en s'aidant visiblement de son moteur. En le dépassant nous le frôlons suffisamment pour saluer amicalement son équipage composé de deux garçons genre baba-cool et deux filles que nous nous imaginons éblouies par notre allure de jeunes marins sportifs.

A la tombée de la nuit nous nous présentons à l'entrée des bouches de Bonifacio. Les bouches sont le passage qui existe entre le sud de la Corse et le nord de la Sardaigne, goulet d'étranglement dans lequel les vents s'accélèrent et où la houle s'amplifie par gros temps. Fort heureusement ce soir-là c'est plutôt le calme plat qui règne, et nous affalons la voilure pour terminer l'étape au moteur. Bien que le temps soit clair, par cette nuit sans Lune qui s'installe, nous ne pouvons plus compter que sur les phares et balises côtières pour nous repérer, et bien entendu aucun d'entre nous n'a jamais navigué dans les parages. Au sud les lumières de La Magdalena sur la côte sarde, au nord la masse noire et angoissante des falaises corses. Heureusement que les eaux entre les deux sont censées être libres de tout danger, à moins d'arriver jusqu'aux îles Lavezzi à la sortie des bouches, bien plus loin que notre destination. Je me retrouve donc à la barre tandis que mes deux acolytes cherchent à faire le point sur les feux de la côte, compas de relèvement en main. Leur discussion semble inquiète et peu concluante tandis que La Magdalena me paraît se rapprocher exagérément. Nous décidons de faire cap plus au nord pour ne pas prendre de risque, mais visiblement en dépit de tous leurs

efforts, nous sommes égarés au milieu de ces bouches réputées redoutables, face aux noires falaises qui semblent si proches dans l'obscurité ambiante. Stéphane ayant repris la barre, je descends dans le carré pour me faire ma propre idée en consultant la carte ainsi que les livres des feux et des ports. Fort de ces descriptions détaillées, je remonte chronométrer les éclats des divers feux visibles et ne tarde pas à me rendre à l'évidence. Le premier feu à l'entrée des bouches est inexistant, sans doute en panne ou tout simplement supprimé récemment, et tous les autres sont bien là à leur place, y compris le phare du port de Bonifacio, facile à reconnaître. Mes coéquipiers écoutent mes explications avec intérêt, mais sans me faire vraiment confiance, et je n'arrive pas à débloquer la situation. Puis soudain nous apercevons les feux de route de ce qui nous semble être une grosse barque de pêcheurs locaux. Sauvés ? Nous nous approchons pour leur demander conseil, et quand nous arrivons à portée de voix, nous comprenons qu'il s'agit du petit cotre rencontré l'après-midi, aussi dérouté que nous par l'absence du premier feu, qui vient lui-même chercher assistance. Sans hésiter, je leur fournis des explications précises : « Droit sur le phare de Bonifacio, sans avoir peur de s'approcher des falaises dont les abords sont clairs de tout danger. En approchant suffisamment du phare on doit voir les feux d'entrée de la passe étroite qui mène au port, taillée comme un coup de sabre dans la falaise. Laisser les feux rouges à bâbord et les feux verts à tribord pour arriver facilement au port ». Mes amis sont ébranlés par mon assurance, qui d'ailleurs n'est pas feinte, mais un petit doute subsiste en eux. C'est ainsi qu'Yves me chuchote cyniquement : « Bon, laisse-les passer devant, nous verrons bien si tu as raison... », tandis que

les autres se confondent en remerciements, convaincus de ma haute compétence. Dieu merci tout se passe comme prévu et nous nous retrouvons tous à quai vers deux heures du matin, assis sur un banc solidement fixé à la terre ferme. Notre bouteille de pastis remet de leurs émotions tous ces hardis navigateurs, avant que nous regagnions nos couchettes de bord. Fin de soirée parfaite, donc, à part une petite altercation d'Yves avec des légionnaires qui s'étaient mis en tête de venir nous aider à finir nos bouteilles. Une chance que nous n'ayons pas eu ensuite toute la garnison sur le dos !

Bonifacio est une petite ville au milieu d'un site pittoresque, perchée sur le haut de la falaise et dominant son port très à l'intérieur des terres, accessible seulement par cette passe étroite si difficile à repérer depuis la mer, surtout la nuit. Nous profitons avec délices de cet endroit reposant pour nous refaire une santé. Entretemps, nous avons l'occasion de discuter avec les deux jeunes femmes du petit cotre nommé « La Marcelle », retrouvées à la terrasse d'un bar sur le port. Il s'avère qu'elles ont loué les services des deux marins baba-cool qui utilisent cette embarcation pour organiser des sorties en mer. Apparemment, elles en ont assez de l'aventure car non seulement elles ont payé la location du bateau et l'ensemble des provisions de bord, mais les deux rigolos leur font faire la cuisine, la vaisselle et le ménage, et prétendraient même pouvoir exercer un droit de cuisson. Excédées par leur incompétence lors de l'arrivée de nuit, elles ont décidé d'abandonner le navire et de rentrer coûte que coûte par leur propres moyens. Toujours galants et serviables, nous envisageons de les prendre gracieusement à notre bord. L'une d'elle, définitivement

dégoutée de la mer, préfère retourner par avion sur le continent, tandis que l'autre, visiblement sensible au charme de notre ami Yves, est vite convaincue de profiter de l'occasion.

Les marins de jadis prétendaient qu'avoir une femme à bord porte malheur, mais nous étions bien au-dessus de telles superstitions, tout en évitant cependant tous soigneusement de prononcer le mot « lapin » pendant toute la croisière. C'est donc pleins d'optimisme que nous adoptâmes celle que je m'étais permis de surnommer « la captive » en hommage à nos ancêtres pirates. Notre captive, Geneviève si je me souviens bien, était une jeune femme d'une trentaine d'années, blonde aux cheveux courts et plutôt séduisante. Elle se révéla être d'agréable compagnie bien qu'assez désabusée et sans illusions sur le genre masculin. « Des types pour te sauter tu en trouves toujours facilement » disait-elle, « mais dès qu'il s'agit d'aller plus loin, il n'y a plus personne ». Et nous aurions tous été prêts à le lui confirmer, voire à le lui démontrer, si elle avait insisté. Mais bon, il fallait tenir notre rang de gentlemen qui l'avions arrachée aux griffes des babas.

Le matin suivant, après avoir consulté la météo qui n'annonçait rien de vraiment inquiétant, nous reprîmes la mer en compagnie de notre nouvelle passagère. Notre destination était la côte nord-est de la Sardaigne, réputée pour la beauté de ses criques sauvages et pour l'accueil chaleureux des ses habitants. Dès la sortie de la passe, nous faisons connaissance avec ce qui fait la réputation des bouches : Vent fort et forte houle, sans trop d'exagération pourtant. Disons force 5-6 et mer agitée

pour les connaisseurs. Nous profitons donc de ce temps viril pour filer à grande vitesse vers notre but, fiers de montrer à notre captive ce que sont de vrais marins sur un vrai bateau de régates. C'est alors que « crac ! » le mât de bois se brise à mi-hauteur sous une rafale de vent et tombe à l'eau sans heureusement blesser personne. Nous avions quelque part oublié que notre fringant coursier était en fait une vieille dame, sportive certes, mais qu'il aurait fallu savoir ménager, eût égard à son grand âge. Si les haubans en tresses d'acier inoxydable étaient à toute épreuve, il n'en était pas de même pour les ferrures anciennes auxquelles ils étaient fixés, hélas. Stéphane, prévenu au cours de son stage contre ce genre d'accident, réagit en professionnel. Empêcher le mât projeté par la houle de venir crever la coque. Le remonter coûte que coûte et l'amarrer solidement sur le pont. Ne surtout pas remettre le moteur en route avant d'avoir ramassé tout ce qui traîne dans l'eau. Incroyable ce qu'il peut y avoir de câbles divers reliés à un mât ! Haubans, drisses, écoutes, étais, patara, bastaques, sans compter les voiles déchirées. Une horreur ! Il faut rattraper tout cela à la gaffe, ballotés comme des bouchons sur les vagues, puis tout bien attacher pour que ça ne reparte pas à la mer. Le retour à Bonifacio n'a rien de glorieux. Heureusement que le moteur ne nous a pas lâchés.

Retour à la case départ, donc. Peut-on faire réparer ? Les chantiers locaux étudient le problème, mais rien de rapide ne semble pouvoir être entrepris sur place. Il nous faut prévenir Michel par téléphone à partir d'une cabine sur le port, car le portable relève encore de la science-fiction à l'époque, et la radio de bord était un luxe peu usité en 1925. Le malheureux Michel est catastrophé. Il n'avait

pas besoin de cela au milieu de ses soucis professionnels ! Au bout de deux jours nous décidons de remonter vers Ajaccio où il sera peut-être plus facile de réparer. Départ donc de Bonifacio en fin de matinée, sous les injures retransmises par haut-parleur de la responsable du club nautique où Yves est venu illicitement prendre une douche alors que nous étions amarrés à un quai public. Heureusement, la mer, elle, nous est clémente et le brave vieux moteur nous prouve sa fidélité.

Pour nous remonter le moral, Stéphane nous chante très opportunément :

Sur la barque légère,
Les trois p'tits gars
Partirent croyant que leur mère
Ne l'saurait pas,
Mais les flots bleus que la brise taquine
Se sont fâchés,
La voile et le mât qui s'incline
Sont arrachés ...

Evitant pour cette fois la navigation de nuit, nous faisons étape dans une crique de la baie de Propriano. Au matin un bain de mer s'impose. Masque, tuba, pour profiter du spectacle des fonds. Nous découvrons alors que nous avons mouillé l'ancre entre deux gros rochers sous-marins et que c'est miracle si nous n'avons pas talonné sur eux au cours de la nuit. Le sort nous étant ainsi favorable, nous arrivons à Ajaccio dans la journée sans subir de nouvelle catastrophe.

Nous passons ainsi plusieurs jours au port à faire étudier par les charpentiers de marine la possibilité de réparer ou de remplacer notre mât de bois. Quelle que soit la solution, il faudrait laisser le bateau sur place assez longtemps et rentrer par avion avant la fin des vacances. Informé par nos soins, Michel préfère que nous ramenions le Daphné pour le réparer à Saint-Raphaël où il réside maintenant toute l'année. Cela se comprend. Mais Neptune et Eole ne l'entendent pas de cette oreille. Un fort coup de vent sévit en mer. Pas question de partir dans cette mer démontée. La baie d'Ajaccio est recouverte d'énormes vagues aux crêtes blanches, bien que le ciel bleu méditerranéen reste pur de tout nuage. Il faudra bien attendre que ça se calme.

Nous prenons notre mal en patience, la vie au port n'étant pas vraiment désagréable, et notre bonne humeur au milieu des difficultés ne se démentant pas. Notre captive a supporté nos soucis avec beaucoup d'esprit d'équipe, ce qui est tout à son honneur car la malheureuse est vraiment tombé de charybde en scylla. D'autres nous auraient abandonnés sans remords. Il est vrai qu'Yves s'employait de près à la reconforter, toujours prêt à se dévouer humainement parlant, quitte à payer sans compter de sa personne.

Quelques jours plus tard, à la limite de nos possibilités de congé, on nous annonce une accalmie. En effet, le matin au réveil, la baie d'Ajaccio est plate et le ciel est clair. Nous faisons donc nos provisions et nous nous préparons au départ. Personnellement, je reste dubitatif face aux prévisions météo qui me paraissent encore bien mitigées. Assis sur le bord du quai, peu convaincu de l'opportunité

offerte, je cherche l'inspiration, le courage et le réconfort dans la compagnie d'une compatissante bouteille de vin rouge que nous n'avions pas terminée, quand soudain le reste de l'équipage m'empoigne. La dive fille de Bacchus est jetée sans ménagement à la mer et je me retrouve à bord malgré mes protestations. Les amarres sont larguées. Aléa jacta est ! Nous voilà repartis vers de nouvelles aventures.

La baie est superbement calme, si calme que nous décidons à l'unanimité de gagner du temps en empruntant la passe des Sanguinaires, passe étroite et peu profonde entre la terre et la dernière île du petit archipel, ce qui permet d'éviter de faire le tour de ce dernier pour gagner la pleine mer. Une vigie à l'avant, nous la passons sans difficulté par ce temps idéal. Et aussitôt passés, à la nuit tombante, le cauchemar commence ! Une houle énorme et croisée nous secoue en tous sens, car en se réfléchissant sur la côte rocheuse des vagues de plus de trois mètres arrivent de tous les côtés. Les montagnes russes d'un champ de foire ressemblent à une douce berceuse à côté ce que nous subissons. Qui plus est, comme nous n'avançons qu'au moteur, et pour cause, rien ne nous appuie plus à la vague et notre quille s'agite comme un balancier d'horloge normande. La nuit nous empêche de voir arriver ces vagues traîtresses et indisciplinées et de pouvoir faire quoi que ce soit à la barre pour en amortir l'effet. Mieux vaut avoir le coeur bien accroché ! D'ailleurs quelques résidus de repas passent rapidement et spontanément par dessus bord. Mais plus question de reculer. Cap sur Saint-Raphaël. Saint Raphaël, protégez-nous ! C'est alors que la barre, une très belle barre franche rectiligne en laiton bien

astiqué, directement fixée sur l'axe de rotation du gouvernail à l'aide d'une grosse goupille, nous lâche. Enfin disons plutôt que c'est la goupille, elle aussi d'époque et bien oxydée en profondeur qui a fini par céder sous les coups de butoir qu'elle devait supporter. Nous voilà donc sans contrôle aucun sur notre direction. Nous avons bien le grand aviron réglementaire prévu par le code maritime pour un tel cas, mais il est bien évident qu'il ne peut servir à rien dans cet enfer. Yves resté en cabine, car nous n'avons que deux cirés, fouille dans la boîte à outils pour y trouver tout ce qui pourrait servir pour remplacer cette méchante goupille. Tournevis, tiges filetées, burins, manches d'outils, tout y passe et rien ne tient le coup plus de quelques minutes. Nous restons désemparés jusqu'à ce qu'enfin nous trouvions un énorme clou qui, une fois pris la place de la goupille et rabattu à coups de marteau aux deux extrémités, nous permet de retrouver une certaine maîtrise de notre direction, malgré un jeu important entre l'axe et la barre. Nous reprenons ainsi un cap louvoyant que nous espérons acceptable vers notre port d'attache. Pendant ce temps, les vagues qui n'ont fait que s'amplifier, déferlent à loisir sur le pont en teck dont les joints doivent dater aussi de 1925, et il pleut dru dans la cabine dont nous voyons Yves sortir comme un diable d'une boîte pour nous signaler que les fonds se remplissent d'eau, et que le plancher est submergé. Pompe à main, vous avez dit pompe à main ? Mais non, souvenez-vous, elle est restée sur le quai. La petite en plastique ? Tout juste bonne à transférer quelques litres de liquide d'un récipient à un autre. Nous passons le reste de la nuit à écoper à l'aide de deux seaux, en faisant la chaîne à quatre, depuis le fond de la cale jusqu'au plat-bord et en accompagnant de temps en temps leur contenu

par ce qui pouvait rester au fond de nos estomacs. Je pense avoir fait cette nuit-là plus de promesses à la Vierge Marie que je ne pourrais en tenir le reste de ma vie, à moins qu'elle ne soit vraiment très longue et la Vierge très indulgente. Peu avant l'aube, après avoir tenu mon quart à la barre branlante, tout en vidant des seaux par dessus bord, je me suis écroulé et endormi sur une couchette trempée. Pendant combien de temps ? Aucune idée. Quand je me suis réveillé, sans doute quelques heures plus tard, car ils m'ont laissé dormir, le calme était revenu. Je suis remonté sur le pont pour contempler une mer d'huile sous un ciel bleu profond et un soleil radieux, sans un souffle de vent. Pas d'autre bruit que le ronronnement de notre fidèle moteur qui allait nous ramener sereinement à bon port. Nous avions juste pris quelques heures d'avance sur les prévisions météo.

Nos familles informées par les médias de la tempête au voisinage de la Corse, et sans nouvelles de nous, car nous n'avions même pas réussi à les joindre avant de partir, se faisaient quelques soucis. Ma belle-mère décidément optimiste expliquait à mon épouse Martine et à Christine sa nièce, la femme d'Yves : « Mes pauvres chéries, ils sont tous au fond de l'eau, je le sens. Quel dommage ! Stéphane si jeune, et Yves si beau, et Janik si gentil ! Dépêchez-vous de chercher où sont les contrats d'assurance-vie dans vos papiers ». Nos veuves éplorées mais pas encore totalement désespérées descendirent donc scruter l'horizon sur les quais de Saint-Raph. Nous venions tout juste d'arriver, et fort à propos notre captive venait de nous faire ses adieux et de s'éclipser discrètement, nous évitant ainsi des explications oiseuses sur la pêche aux sirènes ou sur les métamorphoses de la

nymphes Daphné. Nous avons d'ailleurs suffisamment à raconter pour nous permettre de glisser sur certains détails.

Voilà donc retrouvés le confort de la terre ferme et la douceur du foyer que l'on apprécie d'autant mieux quand on a cru les perdre. Michel retrouva enfin sa Daphné chérie, bien mal en point certes, mais ayant prouvé sa valeur au milieu des épreuves. Prêt à reprendre la mer une fois tout remis en ordre, ce qui allait prendre un certain temps d'ailleurs. Mais l'heure n'était pas aux lamentations, puisque nous étions tous sains et saufs. La tête pleine de souvenirs indélébiles, le récit de nos aventures nous conféra le statut de marins expérimentés. Au court de notre débriefing, nous relûmes un petit manuel résumé de navigation de plaisance, collection Marabout-Flash, qui avait fait le voyage avec nous. Toutes les fortunes de mer qui y étaient décrites, nous les avons expérimentées. L'homme à la mer, le mât cassé, la barre hors d'usage, perdus en mer, la voie d'eau, etc. Nous avons tout eu, seul l'échouage manquait à notre palmarès. Qu'à cela ne tienne, quelques jours plus tard, Michel partant promener des amis sur son fier sans-mât, s'échoua à la côte en cherchant un site de baignade. Dieu merci, il n'a pas coulé.

La mer allait me prouver par la suite qu'il me restait beaucoup à apprendre, mais ceci est une autre histoire.

La cerise sur le gâteau allait être posée 10 ans plus tard. Stéphane s'était marié avec une adorable Caroline, et Christine, la femme d'Yves, était devenue la mère du petit Nicolas depuis déjà 9 ans. Les deux couples avaient

loué un voilier pour des vacances en Corse. Arrivés à Bonifacio, Christine achète quelques cartes postales sur le port. Brusquement, elle tombe en arrêt sur l'une d'elle : « Mais on dirait Stéphane ! Mais ce sont Yves et Janik ! Mais c'est le Daphné ! Et la nana qui est avec eux, c'est qui ? » Comme quoi il faut toujours se méfier des photographes...

Restait à Yves de trouver un moyen de noyer le poisson pour se dédouaner des soupçons. Ce qu'il fit avec l'aide de Stéphane en me mettant tout sur le dos. Un bel exemple de solidarité masculine !

Ce qui n'empêche pas tout ce petit monde de continuer de faire la fête tout en riant encore de ces aventures.

ALTAÏR

« Altaïré, Altaïré, Altaïré...bzz, crac, Livorno, Livorno, Livorno... ». Enfin une réponse (en italien) à notre appel de détresse lancé en pleine tempête dans la nuit, quelque part entre Antibes et la Corse, dans les rires déchaînés et hurlant des sorcières du vent.

Enfin dis-je bien, car notre ami Kiki, seul détenteur à bord d'un permis de radiotéléphonie, se tue depuis plus d'une heure à répéter « May Day, May Day, May Day, ici Altaïr, etc. » Tant et si bien qu'il lui arrive de transformer le message en « Mes deux, mes deux, mes deux, mes deux c... le temps s' brouille », ce qui mériterait certes le retrait dudit permis, mais nous n'en sommes plus à cela prêt. Le vent de force dix, soit plus de 100 Km/h, nous fait entendre depuis déjà longtemps le ricanement si caractéristique de ses sorcières dans les haubans, et des creux de cinq mètres au moins ont eu raison du peu de combativité d'un équipage inexpérimenté, réduit à quelques pauvres petites loques vomissantes allongées en cabine. Ce qui est malheureusement aussi le cas de notre Skipper Michel mon beau-frère devenu, temporairement sans doute, mais complètement c'est sûr, inopérant.

Pourtant tout semblait devoir aller pour le mieux dans la perspective d'une sympathique croisière entre copains, avant que la mer se déchaîne, que le circuit hydraulique de la barre tombe en panne et que la grand-voile se déchire sous l'effet d'une série d'empannages en catastrophe provoqués par des emardées incontrôlables au vent arrière, personne n'ayant été capable d'aller réduire la voilure dans ces conditions.

Altaïr est le nom de l'étoile la plus brillante de la constellation de l'Aigle, l'une des trois les plus visibles au zénith du ciel d'été en début de nuit. Son nom vient de l'arabe « Al Nasir al taïr » qui signifie « l'aigle en vol ». Joli nom, mais peut-être pas très approprié dans ces circonstances pour ce yawl tout neuf de 16 mètres de long, à la coque ventrue en résine composite, confortablement équipé, que nous avons loué à Pâques 1975 pour y passer une semaine en Corse au soleil. En effet, Michel ayant revendu bien à contrecœur sa Daphné démâtée, il nous avait semblé plus raisonnable de louer un bateau adapté à la taille de l'équipage pour une si faible période d'utilisation. Nous étions donc six en tout à partir avec Michel comme Skipper, son ami Jacky dit « Kiki » restaurateur truculent habitué des locations de voiliers, 45 ans, 1 mètre 60, 120 Kg, son père, restaurateur lui aussi, moins large mais plus âgé et sans expérience aucune de la mer, et Mike, 35 ans, sportif et baroudeur mais également sans expérience. Ils avaient tenu à embarquer leur copine Dominique, surnommée Belphégor, trop bien connue pour sa nymphomanie chronique. Encore une femme illégitime à bord ! J'allais finir par devenir vraiment superstitieux.

L'un des buts du voyage était de rejoindre à Ajaccio les quelques autres copains qui avaient préféré faire la traversée en avion. Bien leur en a pris sans doute, car ils nous attendent encore !

Le jour prévu pour la traversée, la météo étant trop défavorable, nous avons attendu le lendemain où une relative accalmie était annoncée. Nous n'avions qu'une semaine. Il ne fallait donc pas trop faire les difficiles. Nous ne connaissions pas encore la réputation de la méditerranée au printemps, mais nous allions pouvoir en faire l'expérience.

Une nuit en mer était prévue avant d'atteindre Ajaccio, et nous filions bon train, plein vent arrière et toutes voiles dehors. C'est à la tombée de la nuit que tout a commencé. Le vent et la mer ont forcis, tout le monde est tombé malade, et je me suis retrouvé seul à la barre, sans personne pour aller réduire la voilure, arrivant tant bien que mal à maintenir le bateau bâbord amure au vent arrière en évitant que la bôme puisse changer de bord malgré la houle (on appelle ça empanner). C'est le moment où la transmission hydraulique choisit de tomber en panne, allez donc savoir pourquoi ? La scoumoune ? Une femme à bord ?

Mes hardis coéquipiers étant allongés à fond de cale, seul Mike a alors encore la force de venir m'aider à chercher la barre franche de secours qui aurait dû se trouver dans l'un des coffres du cockpit. Faisant confiance à l'inventaire de la société de location, nous n'avons pas vérifié avant le départ. La barre franche restant introuvable et le vent devenant de plus en plus fort

malgré les prévisions météo, le navire se met à empanner à son gré et la voile se déchire dans les barres de flèche. Nous voilà donc désemparés, sans même pouvoir faire le point pour savoir si la tempête ne nous pousse pas vers la côte qui pourtant, vraisemblablement, est encore loin. Voilà donc nos passagers ballotés en tous sens en cabine et pris de panique qui lancent à la radio ce « May Day » à vrai dire un peu abusif car nous ne sommes pas vraiment en danger de mort, mais simplement dans une situation inconfortable. Un « Pane Pane » aurait été plus approprié pour signaler nos avaries et demander éventuellement assistance. Nous allions avoir de quoi regretter de ne pas vouloir prendre notre mal en patience, car nous aurions très bien pu attendre un retour au calme et naviguer en contrôlant notre cap grâce aux réglages des deux voiles qui nous restaient. Mais inutile de vouloir réécrire l'histoire. L'impératif appel au secours étant enfin entendu, il est déjà relayé de Livourne jusqu'au ferry « Ville d'Ajaccio » qui est le bâtiment le plus proche de nous dans cette nuit d'angoisse.

Dans l'heure qui suit, nous voyons arriver cet énorme paquebot tout illuminé qui se met à tourner autour de nous. Nous-mêmes sommes très éclairés par nos lumières de pont fixées aux barres de flèche, si bien que le Commandant du Ville d'Ajaccio peut voir très clairement la situation à bord. Il nous donne alors des ordres précis grâce à un porte-voix remarquablement efficace dans ce bruit de tempête. Michel, sortant enfin de son état semi comateux, se précipite sur le pont pour nous aider à border le foc à contre. Nous entendons un tonitruant « Défense de travailler sur le pont sans brassière ! » hurlé dans le porte-voix du Commandant, auquel Michel

répond par un aimable bras d'honneur. Le foc ainsi bordé va nous empêcher d'avancer tandis que la voile de tape-cul, intacte heureusement, va nous maintenir bout au vent. L'Altaïr ainsi mis en panne, le Commandant nous avertit que nous ne dérivons plus que très faiblement et sans risque d'arriver à la côte encore très éloignée. Le Ville d'Ajaccio est trop haut sur la mer pour pouvoir nous remorquer, et pour répondre aux exigences de notre May Day, il nous propose de nous transférer à son bord dans un canot de sauvetage. Vu le charivari des éléments, cette proposition nous paraît plus risquée que de rester tranquillement à bord, et nous refusons donc héroïquement sous les injures de notre mascotte Belphégor qui nous traite d'assassins, ce dont nous n'avons cure.

Nous ne savons pas encore ce qui nous attend. Avant de s'éloigner, le Ville d'Ajaccio fait appel à un cargo danois pour venir prendre le relai. Nous voyons donc un peu plus tard s'approcher les feux de route de ce noir cargo qui s'est donné mission de nous prendre en remorque. Sans tergiverser, il se met en travers, moteur stoppé, pour se laisser dériver vers nous en nous coupant le vent. Les vagues énormes le font tanguer lentement d'avant en arrière et nous voyons avec horreur son immense hélice et son gouvernail déjà jager largement au dessus des crêtes chaque fois que sa proue bascule en avant. Avec angoisse, je nous imagine déjà taillés en pièces par cet attirail qui s'approche dangereusement. Heureusement, le cargo a bien calculé sa manœuvre et c'est bord contre bord qu'il prend rudement contact avec nous. Le cauchemar ne fait que commencer. Après un premier choc violent contre cette masse de fer, la houle provoque

un mouvement d'ascenseur le long de cette coque de plusieurs mètres de haut, que nous raclons périodiquement de haut en bas et de bas en haut en quelques secondes, d'en dessous de sa ligne de flottaison jusqu'à son plat-bord où nous voyons les silhouettes de ses marins s'agiter sur le pont. Affolé, je m'accroche aux haubans pour tenter dérisoirement de repousser l'agresseur avec mes pieds, avant de réaliser que quelques rayures sur nos coques valent mieux qu'une jambe écrasée entre elles deux. Tant pis donc pour les craquements sinistres des bordures en bois qui explosent sous les chocs. J'avoue avoir cru ma dernière heure arrivée. Fort heureusement notre coque est en résine épaisse et relativement souple. Si elle avait été en bois comme celle du Daphné, nous aurions été expédiés par le fond dès le premier coup de buttoir.

Fort de mes lectures romanesques, je pensais avec candeur qu'il était important que ce soit nous qui passions une amarre à nos « sauveurs » afin qu'ils ne puissent pas revendiquer la propriété de « l'épave ». J'en avais donc préparée une à l'aide de l'orin de notre ancre flottante, déjà sortie à tout hasard, pendant leur manœuvre d'approche. Facile de leur passer cette amarre, puisque nous sommes à leur contact et à leur niveau à chaque fois que la vague est haute ! L'amarre étant solidement arrimée au guindeau d'ancre à notre bord, le remorquage peut commencer dans de bonnes conditions, après avoir échappé au piège des hélices menaçantes en passant près de la poupe du cargo. Les voiles, ou ce qu'il en reste, sont affalées, et nous nous sentons tractés derrière ce monstre finalement rassurant et sympathique, au grand soulagement général.

Cela ne dure pas. Pendant que nous nous remettons de nos émotions, bien enfermés en cabine, le rythme régulier de nos montagnes russes sur les vagues change brusquement. L'amarre a lâché ! Grosse d'un diamètre de deux centimètres, elle a quand même tenu un quart d'heure. Belle performance finalement.

Retour à la case départ. Même processus, mêmes émotions. Les coques qui s'entrechoquent dans un bruit d'apocalypse, et les marins qui arrivent à nous passer une de leurs amarres tressées en nylon verte, plus grosse que mon bras. Plus question de faire les difficiles par rapport à qui donne quoi à qui. Une fois la boucle passée autour de notre guindeau et bien assurée, nous pouvons enfin retourner nous relaxer en cabine pour un nouveau remorquage sans problème. L'espoir renait.

Hélas, au bout d'une heure, même scénario : l'amarre casse ! Incroyable. En fait, elle a été sciée par la proue de notre bateau dans cette mer démontée. Nouvelle manœuvre donc, aussi traumatisante que les précédentes, pour nous comme pour la coque de l'Altaïr. Cette fois-ci les Danois nous passent une énorme amarre orange vif du même diamètre que la cuisse de Kiki, ce qui n'est pas peu dire. Et c'est reparti (mon kiki). Bon d'accord, celle-là est plus grosse, elle sera donc plus longue à scier, mais le problème n'est pas pour autant résolu. Il faut la surveiller et la bichonner, ce dont je me charge, allongé à l'avant sur le pont, équipé d'un des deux seuls cirés du bord. Pendant que des paquets de mer me recouvrent régulièrement, je lui confectionne une écharpe de fortune avec ce qui reste de l'amarre verte et de notre orin, pour

lui éviter le frottement direct sur la proue. Ouf ! Ce système tiendra effectivement jusqu'à la fin du remorquage.

Au petit jour, sur une mer encore forte mais quelque peu calmée, nous arrivons en vue de la côte. Stupéfaction : les collines sont couvertes de neige. Impensable au mois d'Avril en méditerranée. Et nous qui pensions passer une semaine à bronzer en lézardant au soleil !

Finalement nos sauveteurs danois nous ont remorqués jusqu'au port italien de Carrare, et ces blanches collines ne sont autres que les carrières de marbre blanc qui ont donné leur nom à cette ville. La neige n'est pas vraiment au rendez-vous. Tant mieux.

Quel soulagement d'être enfin à quai et de reprendre contact avec la terre ferme. Nous congratulons l'équipage du cargo, cause de tant de frayeurs, et nous invitons à l'apéritif le Commandant danois qui s'habitue très vite à ma façon de servir les pastis, que nous lui faisons découvrir. Un volume d'eau pour cinq volumes de Ricard, et sans glaçons, non disponibles à bord. Il n'est pas tombé à la mer en regagnant le cargo. Une chance.

Deux ou trois jours de repos bien mérité font revenir la bonne humeur à bord. Nous en profitons pour rassurer nos familles et amis. Nous avons même les honneurs des médias locaux, qui prennent force photos de l'Altaïr en piteux état, avec son balcon avant tordu, ses bordures éclatées et ses chandeliers en désordre. Kiki nous prépare avec professionnalisme des spécialités légères, telles que tripoux et autres ragouts particulièrement adaptés à la

thérapie du mal de mer, et que nous dégustons pourtant avec bonheur. Un lapin sauté nous rappelle cette vieille superstition de marins : on ne doit même pas prononcer ce mot à bord. Cela date de la marine en bois où les lapins étaient sensés provoquer des naufrages en rongant les coques. Là-dessus j'improvise un rituel pour conjurer le mauvais sort : il s'agit pour le fautif de faire trois fois le tour du bateau en répétant « Ah non je n' l'ai pas dit. Ah non je n' l'ai pas dit, etc. », ce que Kiki s'empresse de faire en sautant à pieds joints sur le pont qui vibre sous les rebonds de ses 120 Kg, tout en entrecoupant la formule magique de « Ah, c'est un bateau de location. Ah, c'est un bateau de location !... ». Après le stress, nous avons vraiment besoin de nous amuser comme des collégiens. Belphégor était partie arpenter les quais et les rues, prétendant que l'air embrumé de la ville était bon pour ses bronches, et nous ignorons encore quels ont pu être ses exploits. Toujours est-il que le lendemain nous avons la visite d'un marin italien qui voulait absolument voir « la pouta, la pouta ! » qui n'était d'ailleurs pas encore revenue. Comme quoi la vie reprend vite ses droits après les moments d'angoisse.

Entretemps, nous avons pu assister à l'aube au naufrage d'un petit remorqueur coulé en plein milieu du port. Le patron avait, semble-t-il, oublié de payer son tribu à la mafia locale ...

Là-dessus, en fouillant par hasard dans un coffre à l'arrière, nous découvrons que ce que nous avons pris en pleine tempête pour un tuyau d'évacuation, peint de la même couleur bleu ciel que l'intérieur du coffre, n'est autre que la fameuse barre franche qui nous a tant fait

défaut. Nous avons donc maintenant tout en main pour envisager un voyage de retour au moteur par nos propres moyens, les dégâts n'étant somme toute que superficiels.

La semaine de vacances étant déjà bien entamée, et une accalmie raisonnable étant annoncée, nous décidons donc de reprendre la mer. Nous voilà donc repartis au moteur, aidé de ce qui nous reste de la voilure, ce qui nous laisse croire dans notre candeur naïve que nous avons priorité sur tous les bateaux à moteur. Il faut dire que personne à bord n'a jamais passé son permis mer qui n'est pas encore obligatoire sur un voilier de location. Les loueurs et leurs assurances sont maintenant plus exigeants, et on les comprend. Nous naviguons donc en direction de Menton, tribord amure, rois des mers, quand nous venons à croiser deux gros navires de guerre italiens qui, comprenant notre intention de leur couper la route, voire même de passer entre eux, se mettent à faire hurler leurs sirènes tout en nous envoyant en morse des signaux lumineux aussi désespérés qu'incompréhensibles. Finalement intimidés, bien que meurtris par cet abus et convaincus de notre bon droit, nous virons de bord pour les éviter largement. Bien nous en prend car ils sont en train de remorquer des mines récupérées on ne sait où !

Après ce nouvel exploit, la mer forcit de nouveau et une mini mutinerie éclate à bord pour obliger Michel à nous faire regagner un abri côtier (excusez ...) avant la nuit. Nous nous réfugions à Santa Margharita, si mes souvenirs sont exacts. Toujours est-il que le port en question est mal protégé de la houle par vent de Sud-Est, et qu'une fois à quai l'Altaïr est encore bien secoué, si bien qu'il lui arrive quelquefois d'aller heurter le quai

malgré les pare-battages. Michel décide qu'il faut reprendre la mer pour trouver un meilleur abri. La mutinerie devient alors générale. Compte tenu de nos abordages précédents, nous pensons que la coque de l'Altair n'en est plus à une égratignure près ! Nous allons donc nous allonger tandis que Michel, soucieux et renfrogné, contemple depuis le quai les soubresauts du voilier dont il est responsable.

Le lendemain l'équipage unanime décide d'abandonner le navire, quitte à laisser son Capitaine couler avec lui, comme l'exigerait le vieux code d'honneur de la marine.

Dûment prévenue, la société de location nous dépêche deux marins convoyeurs professionnels pour rapatrier le yawl, et nous rentrons en taxi par la côte, à l'exception de Dominique et du père de Jacky qui prennent le train vers Paris. Quelques soucis nous attendent à la frontière franco-italienne car notre Kiki n'a aucun autre papier d'identité sur lui qu'une carte de visite. La police des frontières finit par se laisser amadouer au récit de nos aventures relatées dans un journal local, que nous avons eu la bonne idée de garder avec nous, et après quelques communications téléphoniques avec les autorités françaises, ils finissent par nous laisser passer.

Et c'est avec notre arrivée en taxi à Saint-Raphaël que s'achève cette mémorable croisière de plaisance. Finalement tout est bien qui finit bien, sauf sans doute pour ce pauvre Mike qui s'est tué une semaine plus tard dans un accident de moto. Les sorcières et leurs malédictions y sont-elles pour quelque chose ? Toujours

est-il que leur charme agit encore sur moi, puisque je ne me lasse toujours pas de repartir à la moindre occasion.

LE CHATEAU DES SORCIERES

Il existe, à l'Est de la presqu'île du Cotentin, deux petites îles connues sous le nom d'Iles Saint Marcouf : l'île de Terre et l'île du Large. Cette dernière supporte une petite forteresse construite à l'initiative de Napoléon Ier, qui, laissée à l'abandon faute d'avoir servi, tombe plus ou moins en ruines. L'île de Terre, plus proche de la côte, est une réserve pour la reproduction des oiseaux de mer.

Un beau jour d'été, partis tôt le matin de Courseulles-sur-mer à bord d'un fier petit voilier de quatre mètres cinquante à faible tirant d'eau, propriété de notre ami Jacques, nous avons décidé, ma pétillante épouse et moi-même, d'aller avec lui visiter ces îles pittoresques. La distance étant d'environ 30 miles marins, il était difficilement pensable de faire l'aller et retour dans la journée. Nous avons donc prévu de passer une nuit à bord du minuscule navire dont la cabine exigüe comprenait heureusement trois couchettes.

Equipés d'une glacière bien remplie, nous avons donc flâné le long de la côte normande en profitant du beau temps pour nous approcher des sites du débarquement de 1944. C'est ainsi qu'en fin d'après-midi nous avons atteint le but de notre ballade.

Nous abordons donc au pied du fortin, le long d'un quai en mauvais état, dans un endroit assez bien abrité d'une éventuelle houle. Un autre petit voilier est également à quai, à la meilleure place semble-t-il. Une rapide visite du fort s'impose avant la tombée de la nuit. Il y a des remparts entourés de douves creusées dans le roc et remplies d'eau de mer. Au centre un important bâtiment circulaire, et des couloirs très sombres, presque obscurs à cette heure avancée de la journée. Soudain, dans l'ambiance déjà angoissante de l'un d'entre eux, éclate un rire terrifiant qui prend dans cet espace clos une sonorité caverneuse, un rire horrible de sorcière qui ici ne doit rien au vent. Fort d'expériences plus mouvementées, je me hâte donc de regagner notre embarcation pour éviter de rencontrer l'inquiétante habitante des lieux qui, on s'en doutera, n'était autre qu'une mouette rieuse.

A bord, d'autres rieurs s'esclaffent sans ménagements au récit de mes frayeurs, et, après un frugal repas, la nuit tombant, nous nous apprêtons à dormir tandis que la marée descend et que le ciel se couvre d'épais nuages. L'autre petit voilier est reparti depuis un bon moment déjà. Visiblement, un orage nous guette, mais nous sommes apparemment bien abrités et nous commençons donc à nous endormir sans plus d'inquiétudes.

Une demie-heure plus tard un léger choc, suivi d'un autre plus fort, nous tirent d'un paisible sommeil. Il a commencé de pleuvoir et les premiers éclairs sillonnent un ciel d'encre. Nouveau choc. Il faut aller voir ce qui se passe. On enfile les cirés. Quelle poisse ! Pourtant, tout a l'air normal. Les pare-battages jouent bien leur rôle et les amarres sont suffisamment détendues pour tenir compte

de la marée descendante. La quille devrait donc tranquillement s'échouer sur le fond sans causer de problème. Un nouveau choc assez violent fait vibrer le bateau. Des goélands en rangs serrés, dont la silhouette sombre se détache à peine sur le fond du ciel, nous observent du haut des remparts, sorcières aux nez crochus dont nous apercevons les regards sans indulgence à la brève lueur des éclairs. Un rire sarcastique accompagne de temps à autre les coups de tonnerre. Hitchcock lui-même n'aurait pas su faire mieux. Fascinés par le spectacle, il nous vient malgré tout l'idée et la force de rechercher la puissante lampe torche de bord pour tenter de comprendre l'origine de ces chocs violents et réguliers qui ébranlent la coque sans pouvoir être attribués à l'action d'une houle parfaitement inexistante.

C'est en braquant la lumière vers le fond que nous comprenons que notre vaillant petit navire est en train de descendre une à une les marches d'un escalier à demi éboulé dont nous n'avions pas soupçonné l'existence à marée haute ! Et c'est sous l'oeil imperturbable de nos effrayantes sorcières qu'il nous faut sous l'orage aller trouver un meilleur emplacement le long du quai en ruines, là où était l'autre petit voilier, avant de terminer notre nuit d'angoisse dans l'attente de nouvelles péripéties.

Au petit jour, sans doute satisfaites par notre comportement au cours de l'épreuve qu'elles nous avaient imposée, nos sorcières ailées nous ont enfin accordé détente et repos tandis que s'éloignait l'orage nocturne.

Connaissez-vous beaucoup de marins qui peuvent se vanter d'avoir descendu un escalier en voilier ?

Hé bien, nous, oui !

Le lendemain, remis de nos émotions, nous avons parcouru l'île couverte de nids et de jeunes goélands aux plumes encore grises qui s'écartaient paresseusement à notre passage, amusés de la bonne blague qu'ils nous avaient faite. L'heure de la magie étant passée, la marée haute nous remporta vers des horizons plus fréquentables mais moins inattendus, dans le doux balancement des vagues au vent arrière.

Le fort est maintenant en cours de restauration par des équipes bénévoles agréées, et l'île est interdite d'accès aux plaisanciers pour des raisons de sécurité. Merci donc à mes bien-aimées sorcières pour nous avoir accordé cet intermède unique dans le monde irréel de leur château hanté.



SORCELLERIES ENCHANTEMENTS

ET

Lumières sur la mer, instants magiques et imprévisibles : Qui saurait décrire le scintillement multicolore des vaguelettes à l'est de l'île d'Yeu par un matin de beau temps, ou sur leurs crêtes les éclats d'or du Soleil levant en quittant le port d'Olbia en Sardaigne ? Que dire des mystères dont une brume légère entoure les navires à l'embouchure du Po, ou de la lente émergence des premières lueurs de l'aube au large de l'île de Capraïa, jusqu'à l'apparition triomphante du premier éclat de diamant d'un Soleil qui fait fuir les étoiles. Comment expliquer le doux bercement de la houle qui nous rattrape lentement au vent arrière, ou le bonheur d'accoster sans encombre dans un petit port paisible et accueillant où nous attendent des habitants hospitaliers aux ressources insoupçonnées.

Et ces îles enchantées, qu'elles soient de la côte bretonne, de la Manche, de l'Adriatique ou de l'océan Indien, îles où l'on oublie qu'il puisse exister des véhicules à moteur et qui savent toutes nous offrir des spectacles à mettre les larmes aux yeux : gloires célestes, arcs-en-ciel, Soleils couchants embrasant de pourpre d'épais nuages gris. Les îles sont le but ultime et préféré de tout voyage à la voile, avec leurs tentations et leurs pièges, mais aussi leurs

cadeaux, que ce soient les fruits les plus exotiques ou le rhum de contrebande arrivé à point, depuis Madagascar jusqu'aux Seychelles, ou encore cette fiancée improbable qui vous y fait revivre pour un temps les émotions dangereuses et raffinées du péché originel, sous l'oeil complice de fées ambigües, anges, démons ou sorcières locales.

Et ces nuits sans Lune, perdus dans l'infini de myriades d'étoiles. Qu'il est doux de les appeler chacune par leur nom, comme des soeurs aimées, issues comme nous de cette poussière riche d'atomes lourds engendrés par leurs aînées à l'aube de l'univers, dans leurs explosions cataclysmiques de supernovae géantes.

Que dire de cette foisonnante vie sous-marine qui nous offre son spectacle déroutant et sauvage, digne d'une planète inconnue, là où nous avons su ne pas aller la piller.

Mais non, les voyages heureux sont comme les peuples heureux, ils n'ont pas d'histoire, rien que du bonheur, le bonheur de partager ces instants privilégiés avec des amis qui savent comme nous les savourer.

Oui, les sorcières du vent peuvent aussi nous emmener aux portes du paradis, de l'Eden retrouvé et, éternel retour, bientôt reperdu. A condition de les apprivoiser pour qu'elles nous permettent enfin de devenir parmi elles un magicien de plus, un sorcier du vent, capable comme elles du meilleur comme du pire, mais heureux, en harmonie avec l'Univers.

Comme nous l'a si bien écrit Jacques Prévert :

Démons et merveilles,
Vents et marées,
Au loin, déjà, la mer s'est retirée,
Mais dans tes yeux entr'ouverts
Deux petites vagues sont restées,
Démons et merveilles,
Vents et marées,
Deux petites vagues
Pour me noyer...

Janik Pilet

Janik Pilet est un physicien spécialiste de la spectroscopie des macromolécules biologiques, mais c'est aussi un passionné d'histoire des religions et de philosophie des sciences, ainsi que de navigation à voile. C'est un amoureux de la vie. Ses diverses publications sont le reflet de toutes ces passions.

LES SORCIERES DU VENT

Trois nouvelles un peu folles d'aventures en mer, originales mais réalistes :

« Pour l'avoir quelquefois écouté, je sais que tel Ulysse je repartirai, fasciné par le chant des sirènes, par le chant des sorcières... Des sorcières du vent. »



Alexandrie Online

*Cette œuvre est publiée sur le site d'Alexandrie à l'adresse <http://www.alexandrie.org>
Toute reproduction ou diffusion est interdite sans l'accord de son auteur*

Date de publication : 01/02/2013