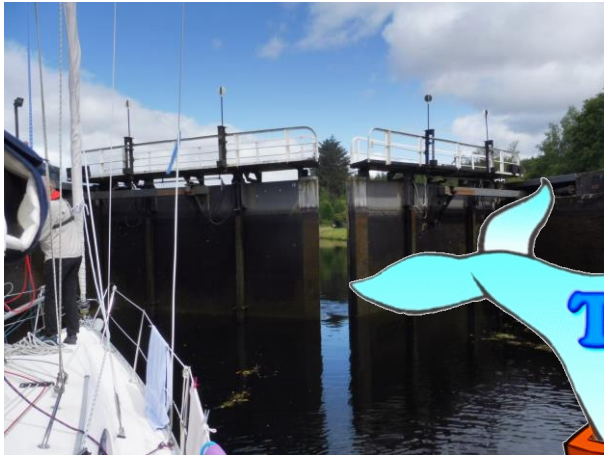


TREIZOUR

sur les Mers Celtiques



Douarnenez
Archipel des Scilly
République d'Irlande
Irlande du Nord
Écosse
Canal Calédonien
Mer du Nord
Angleterre
Pas de Calais
Manche
Douarnenez

du 29 mai
au 1^{er} septembre 2019

Édition du Treiz 2019

Photos de couverture : Treizour dans une écluse du Canal Calédonien

TREIZOUR

sur les Mers Celtiques

Douarnenez
Archipel des Scilly
République d'Irlande
Irlande du Nord
Écosse
Canal Calédonien
Mer du Nord
Angleterre
Pas de Calais
Manche
Douarnenez

du 29 mai
au 1^{er} septembre 2019

Édition du Treiz 2019

TREIZOUR sur les Mers Celtiques

J'ai quitté Douarnenez le 29 mai 2019 avec Pierre et Jérôme. Treizour est arrivé le 7 juin en Irlande, à Sherkin Island, tout près de Baltimore.

Cork 15 juin, Pierre et Jérôme ont pris le ferry pour Roscoff, une nouvelle croisière a commencé pour moi. Dublin, Belfast, je suis monté vers l'Écosse. Samedi 6 juillet, je suis arrivé à Oban. J'ai vu une baleine juste à côté du bateau, j'ai affronté le golfe de Corryvreckan...

Gueg et Véro m'ont rejoint, et nous avons traversé l'Écosse par le Canal Calédonien, 29 écluses et 10 ponts tournants.

18 juillet, la galopade a démarré, la descente en solo vers Calais par la côte Est du Royaume Uni, la Mer du Nord, à travers les champs d'éoliennes et les plateformes pétrolières.

5 août, avec Jérôme on a commencé le retour vers Douarnenez, mais la météo n'était pas d'accord, j'ai laissé le bateau à Cherbourg, retour à Douarnenez en train pour 15 jours.

26 août, je suis revenu seul à Cherbourg avec un voiturage Blablacar, et je suis parti le jour-même. 4 étapes ont suffi pour ramener Treizour à bon port, dans le Port Rhu, le 1^{er} septembre 2019.

Treizour a parcouru en 3 mois environ **2000 milles nautiques**, l'équivalent d'une transat !

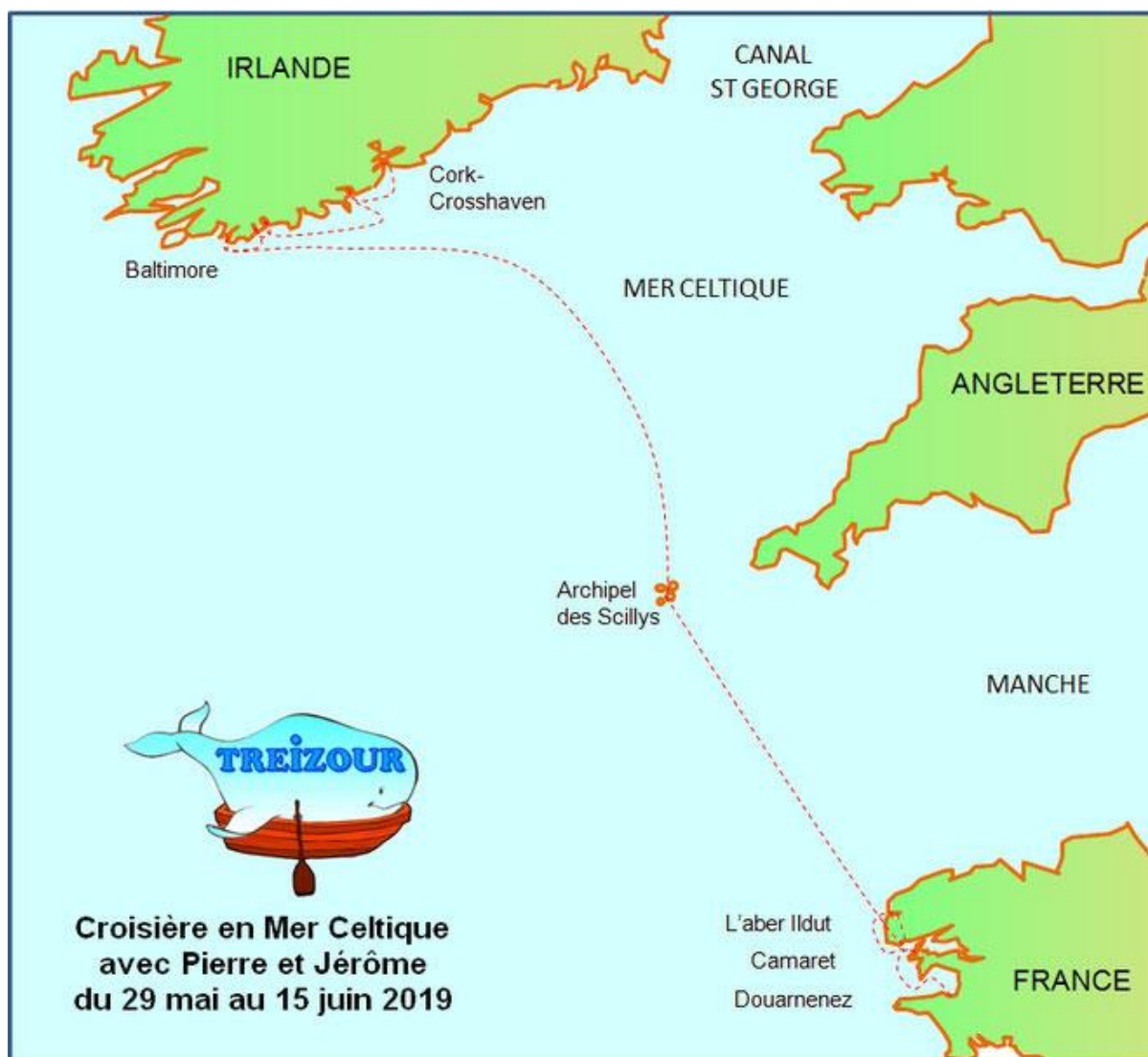
L'équipage :

- Pierre
- Jérôme
- Véro
- Gueg
- Jérôme encore
- Et Didier.

TREIZOUR vers les Mers Celtiques

du 29 mai au 16 juin

Trois marins à bord



Le mercredi 29 mai 2019, avec Did, Jérôme et Pierre à bord, TREIZOUR



largue les amarres du ponton de Tréboul, dans le chenal de l'île Tristan. J'ai confié la maison du Treiz à **Jean-Claude et Isa**.

Navigation au près serré sur une mer agitée. Jérôme est un peu barbouillé. On a pris un ris et roulé le génois de 2 tours. Temps gris. Pierre barre en permanence. Nous passons par le passage du Toulinguet, au-dessus des Tas de Pois. Le soir nous sommes à **Camaret**.

On commence les réparations à bord, l'alimentation du pilote automatique pose des problèmes. Et ce n'est pas fini...

Jeudi 30 mai 2019, On hisse la grand-voile devant la digue de Camaret – drame ! On a laissé des tendeurs anti-drisses-qui-claquent-la-nuit, les voilà hissés au niveau des barres de flèche. On hisse Pierre dans le mât, tout rentre dans l'ordre.

Nous appareillons pour de bon, nous embouquons le chenal du Four, pour arriver à l'Aber Ildut, avec un bon vent, qui finit par tomber. Jérôme pêche 2 maquereaux. Jean-Claude et Isa nous rejoignent à bord depuis Douarnenez au ponton de l'Aber Ildut, ils m'apportent mon disque dur oublié à la maison, ainsi que mes guides sur les oiseaux de mer et les mammifères marins.



Vendredi 31 mai 2019, 8h00, le grand départ pour la **traversée de la Manche**. Notre manœuvre de départ est un peu brouillonne, on part un peu de travers, la quille tape un rocher à 25 mètres du ponton ! Le capitaine en reste tout fébrile.

Petit vent, des moments au moteur. Ce sera une belle traversée, au portant avec une mer assez tranquille.

Nous traversons le rail des cargos dans l'après-midi, des moments toujours assez impressionnants, mais l'AIS nous facilite la vie.

Nuit étoilée en mer. Did hors quart, Pierre et Jérôme enchaînent des quarts de 3 heures. Pierre démarre à 21h, Jérôme enchaînera, et le capitaine se lève régulièrement pour voir si tout va bien, pour faire chauffer un café, ou à la demande. Le soleil se couche à 22h15, on va vers l'été.

Au petit matin on passe le rail des cargos côté Angleterre. En fin de matinée on approche.

Nous arrivons dans **l'archipel des Scilly**, à midi nous prenons une bouée dans le port de Hugh Town, sur l'île de **St Mary's**. Il fait beau.

28 heures de traversée, environ 110 milles nautiques.

Nous sommes tout près de « Comme un cheval fou », le voilier de Jean-Claude et Anne, de Douarnenez.

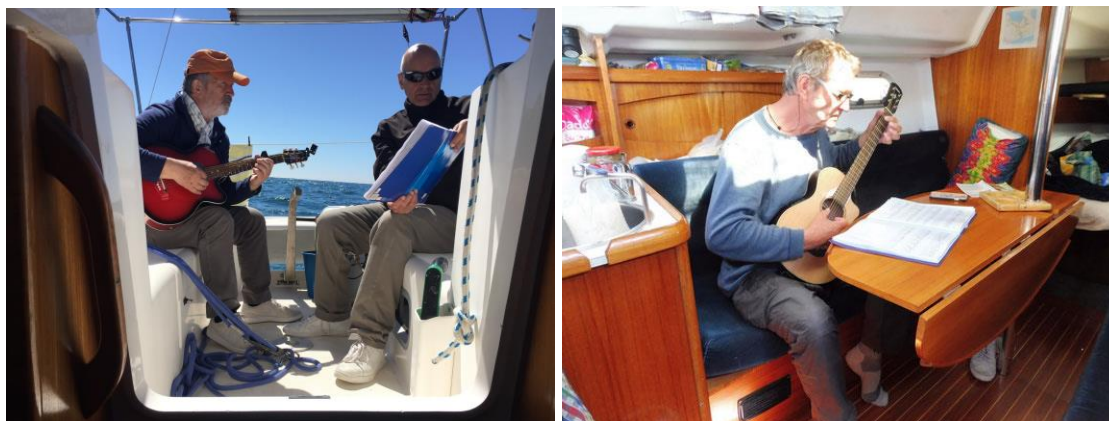
On gonfle l'annexe. Belle balade dans l'île, sur le sentier côtier autour du fort Garrisson. On pique-nique sur la digue du port. On a installé le petit moteur hors-bord sur l'annexe : son utilisation est à améliorer, c'est un vieux moteur d'occasion qui marche de façon un peu rustique.

Lundi 3 juin, on a pris nos habitudes au petit supermarché de Hugh Town, où Pierre a trouvé des drôles de chocolats absolument délicieux ! On part sur le sentier vers le golf de St Mary's. Pique-nique au-dessus d'une plage.

15h, on largue notre bouée, on va faire les pleins de fuel et d'eau au quai de Hugh Town.

Nous changeons de mouillage, nous allons dans le **Old Grimsby Sound**, entre les îles de **Tresco** et **St Martin's**. Nous y retrouvons le voilier de Jean-Claude et Anne, et celui de Gilles.

Mardi matin 4 juin, pluie ! Pas grave, guitare. Eh oui, on a **2 guitares** à bord. Après, on va à terre avec l'annexe, on vise la plage. Mal de terre, Pierre titube et tombe à l'eau en descendant de l'annexe !



Hasard bienheureux, **Anne** de « Comme un cheval fou » arrive à ce moment-là : elle emmène Pierre sur son annexe motorisée au bateau (nous on est venu à la rame), il se change et il rincera ses affaires au pub de l'île de Tresco qui propose des douches aux marins de passage.

On remonte le sentier vers le nord de l'île du côté du **New Grimsby Sound**, vers la *Tour Cromwell* et le *King Charles Castle*. Vent et grain en revenant vers le pub. Bière, douche, et retour au bateau.

Mercredi 5 juin, mauvaise nuit... vent fort, clapot détestable en début de nuit. On avait prévu notre départ pour **l'Irlande** jeudi matin mais ce sont les prévisions météo qui décident : **on partira ce soir**.

Le soleil est revenu, on va à terre, on va explorer le sud de l'île, il y a un golf et un jardin botanique tropical qu'on apercevra de l'extérieur.

Pierre et Jérôme se baignent, et même longuement ! Il fait beau, la mer est basse, ils marchent longtemps sur le sable. Le capitaine garde les sacs frileusement...

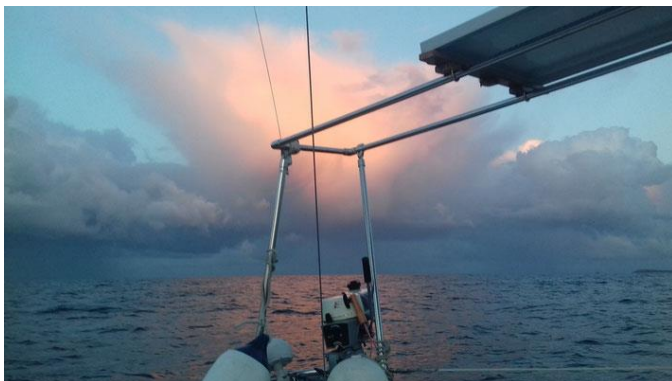
20h15, nous larguons notre bouée dans le **Old Grimsby Sound**, après avoir attendu la fin d'un grain pour manœuvrer.

On est au travers, grand-voile à 1 ris, 5 nœuds. 21h, Pierre démarre les quarts. Nuit très étoilée. Nous allons avoir des conditions météo très tranquilles. Dans la nuit on alterne des périodes moteur et des périodes voile.

Au petit matin du **jeudi 6 juin**, le pilote automatique ne marche plus... Je le démonte, le remonte, il remarche !

7h35, **1^{er} maquereau** ! Et 3 autres vont suivre. 9h30, café au lait et thé en mer sur la table du carré, **l'équipage est bien amariné**.

À 14h30, on mange les maquereaux débités en filets, grillés, excellents.



18h, on a fait **la moitié du trajet**. Nous nous préparons à notre 2^{ème} nuit en mer.

On alterne des moments voile et moteur. Jérôme se plaît à la barre cette nuit, il va rester de quart de minuit à 5 h du matin !

On passe 2 plateformes gazières en pleine mer au large de Cork.

6h45, **vendredi 7 juin**, à nouveau le vent est bien établi, on ne va pas très vite, mais c'est mieux que le ronronnement du moteur.

Dans l'après-midi, le vent monte, près serré, il va même monter jusqu'à 29 nœuds, arrivée musclée. On rentre dans la **baie de Baltimore**, on va inspecter la zone de mouillage devant le port, trop de vent, trop de clapot. J'avais prévu une solution de repli, en face de Baltimore, devant **Sherkin Island**, ce qui s'avèrera un choix bien meilleur. On a 2 voisins, 2 solitaires français qui naviguent de conserve. A part ça on est tranquille, pas de vent, pas de clapot, et un paysage magnifique.

19h, amarrage terminé sur une bouée.

47 heures de traversée, environ 180 milles nautiques.



samedi 8 juin : excellente nuit ! Nous changeons de bouée, on était sur une bouée privée, et on projette d'aller avec le mini ferry (capacité une camionnette) à Baltimore.

En attendant, on se promène sur **Sherkin Island**. On va voir **Horseshoe Harbour**, un port naturel incroyable, genre abri secret pour James Bond, un petit abri plus ou moins circulaire au milieu des falaises, avec une entrée très étroite : hier soir, lors de notre arrivée ventée, on a vu un bateau y entrer, et je n'en revenais pas, jamais je n'aurais osé tenter ce passage ! Le voilier est là, tout seul, tranquille sur son ancre.

12h15, on prend le ferry pour Baltimore. Je retrouve ce coin charmant où je suis venu avec Noëlle et Jean il y a un an.

On va dans un pub, soupe du jour chou-fleur-brocoli et apple tart.

Nous partons à pied vers le **Beacon**, cet amer blanc très particulier en forme d'obus d'une quinzaine de mètres de haut qui balise l'entrée de la baie de Baltimore.

Geocaching : connaissez-vous **la plus grande chasse au trésor au monde** ? Jérôme est devenu depuis quelques temps **addict** à ce jeu qui ne nécessite qu'un téléphone avec géolocalisation. Il y a, paraît-il, 2 millions de **géocaches** dans le monde, mais ces trésors ne sont en général que des petites boîtes étanches en plastique avec, bien plié à l'intérieur, un bout de papier où on ajoute son nom et la date de sa découverte. C'est juste le plaisir de la recherche, en général dans des beaux coins de nature. Et il y a un géocache près du **Beacon**, sous un rocher au-dessus de la falaise. Jérôme le trouve, très content.

Sieste sur l'herbe moelleuse et à l'abri du vent, au pied du Beacon, puis retour à Baltimore, où on fait les courses. On revient sur Sherkin Island par le ferry de 17h45, journée magnifique.

Dimanche 9 juin, 2 averses au petit matin. On projette de partir. Il faut qu'on avance vers Cork, on imagine un trajet avec 2 ou 3 escales.

Petite virée à terre : Jérôme et Pierre se prennent une douche sur le petit ponton de bois de Sherkin Island, avec le tuyau qui arrive là. Et ils ont même l'air réchauffés !

On part vers l'Est à 11h30. On fait route à la voile, grand largue, petit temps. On arrive à 14h45 dans la rivière de **Castletownshend**. Remontée du chenal, la mer est assez agitée, petit vent désagréable, on continue, la rivière tourne, et là nous trouvons une bouée au calme, au milieu d'autres bateaux : bel endroit qui nous convient.

On met l'annexe à l'eau pour faire un tour à terre. Essai **pas très glorieux** : la berge est boueuse, escarpée. Nous escaladons les rochers en dérapant, en nous agrippant aux branches. On arrive sur un chemin qui nous conduit à un manoir-auberge très chic. On passe vite, un tondeur de gazon à l'anglaise nous ignore.

Petit tour dans le village désert. Rien ne nous fait envie, pas de pub à musique, aucune animation, on retourne au bateau. Nuit paisible.

Lundi 10 juin : je découvre que le plancher de l'entrée de la cabine avant, est trempé, moquette imbibée, et mon sac à vêtements, posé dessus, aussi...

11h30, on quitte notre petit coin tranquille. On fait route au moteur, pas de vent. On s'est prévu une étape très courte aujourd'hui, vers **Glandore**. En arrivant vers l'embouchure de la rivière de Glandore, le vent se lève, et on va même avoir, en approchant d'une bouée, une **sacrée averse de grêle** ! Amarrage rapide, on y reviendra.

Une 1/2 heure plus tard, on change de bouée, on se met plus près du quai.

On va faire un tour à terre. Papotage avec un couple français qui vient de racheter une boutique-auberge sur le port, ils avaient déjà une autre affaire en

Irlande avant de venir ici. On continue notre balade sur la corniche, et on se pose sur une terrasse de bistro face à la baie pour siroter une bière.

Avec Pierre, on fait 3 allers-retours avec l'annexe au quai pour remplir la réserve d'eau avec le jerrican de 10 litres. **Mauvaise idée**, on le découvrira plus tard...

Mardi 11 juin, départ matinal à 7h50. On fait un départ sans moteur, à la voile. On dévale le chenal de Glandore sous grand-voile seule, vent arrière, avec 20 nœuds de vent.

Nous prenons notre cap vers l'Est, il y a de belles rafales sur une mer plate, Jérôme est à la barre et fait un beau départ au lof, le bateau se retrouve en sens inverse. Tout rentre dans l'ordre, mais il n'y avait qu'un ris, on en prend un 2^{ème}.

On dépasse le phare de Galley Head, et le vent monte à 25, 30 nœuds, avec des pointes à 33 nœuds. On a un peu roulé le génois. On va même prendre le 3^{ème} ris dans la grand-voile.

Jérôme barre longtemps, et prend beaucoup de plaisir dans ces conditions musclées.

Feuilleton inondation : on découvre de l'eau dans l'entrée de la cabine avant : la réserve d'eau de 100 litres fuit... On éponge, on éponge.

On tire de longs bords pour remonter vers la rivière de **Kinsale**, ce qui nous rallonge notre route. Le vent a un peu baissé, devenant plus maniable.

L'arrivée sur **Kinsale** est assez spectaculaire, un vieux fort à droite, la ville sur la gauche. Nous nous amarrons à un ponton de cette marina très chic en plein centre-ville.

On nous avait parlé de tarifs dissuasifs dans cette marina, non, le prix est raisonnable, classique. On profite des douches chaudes.



Ce soir, on mange des **fish & chips** au Dino's. Cette journée avec gros vent nous a infligé à tous les 3 un **mal de terre** invraisemblable : dans la rue on a l'impression de marcher sur un trampoline, au resto on est sur des chaises à bascule !



Mercredi 12 juin, journée-repos à **Kinsale**. On va se promener au marché, on se trouve des kébabs et des salades composées qu'on mange à bord.

Le soir, **musique** ! Pierre a repéré un pub, on s'y installe : un guitariste et un mandoliniste font le spectacle, mais il n'y a pas beaucoup de spectateurs. Bonne musique, mais on s'esquive, il y a un autre pub pas loin, bondé. On assiste aux

derniers morceaux d'un groupe guitare + banjo 5 cordes, et un autre groupe enchaîne au fond du pub, guitare + guitare basse. Et on va avoir droit à nos tubes, dont « **Dirty Old Town** ». On est contents !

Jeudi 13 juin, 11h30, on quitte notre ponton. On est doublé dans le chenal par un super yacht qu'on était allé admirer au ponton, « Mini Y ».

Cap sur **Crosshaven**, le port de plaisance de **Cork**. Il y a des rafales à 27 nœuds. Vent soutenu à 20-22 nœuds, **mer plate**, comme nous en avons maintenant l'habitude.

Belle après-midi de voile. Depuis quelques jours **le pilote automatique ne marche plus**, malgré nos efforts. On barre.

Nous tirons des bords pour nous approcher de l'entrée de la rivière de Cork, on croise des voiliers, et même un cargo qui arrive par surprise derrière nous.

17h30, on est amarré à la **Crosshaven Boatyard Marina**, la 1^{ère} des 3 marinas de Crosshaven. Choix un peu au hasard, qui se révélera être un bon choix : l'endroit est tranquille, c'est un chantier naval qui va pouvoir m'aider à régler mon problème de pilote automatique, et en plus le supermarché est tout près.

Un voisin de ponton nous donne le code des portes. Marina rustique, mais sanitaires propres.

On explore le coin. On apprend que demain la reine des Pays Bas sera là ! Des manifestations, musique et danses, sont prévues. En fait on ne verra que des bateaux d'officiels et des voitures noires.



Vendredi 14 juin, dernière journée à bord pour mes équipiers.

Je prends contact avec le **chantier naval**. Fonctionnement un peu flou, mais j'ai affaire à des gens qui ont l'air de confiance.

En début d'après-midi, on déplace le bateau pour aller faire le plein de fuel, on met une **trentaine de litres**, le marinier

nous dit que sa machine affiche qu'on a mis **3 litres** ! OK, on ne va pas se plaindre...

En début de soirée, on monte vers l'église de Crosshaven, puis on cherche un pub avec de la musique. Déception. On va manger un fish & chips au pub **Cronin's**.

Samedi 15 juin, bagages, rangements.

Nous prenons dans la matinée le bus à impériale pour Cork. 45 minutes de trajet. On repère la gare routière, les horaires pour aller à l'embarcadere des ferrys, à Ringaskiddy. On erre dans le centre-ville.

On mange 2 pizzas et une salade dans un petit resto.

Pierre et Jérôme prennent le bus pour le ferry à 13h20, un peu en catastrophe : on croyait que le départ était à la gare routière, non, c'est 2-3 rues plus loin. On se quitte.

Ils me diront qu'ils ont passé une très belle soirée à bord du ferry, avec Pierre à la guitare pour accompagner « Dirty Old Town » avec des irlandais chanteurs.

Je les regarde partir, et je pars à pied vers le sud de Cork, j'ai repéré sur internet l'adresse d'un shiphandler, **CH Marine**, à 3-4 km du centre-ville. Je me retrouve à marcher le long d'une 4 voies, sans trottoir, avec les voitures qui me frôlent à toute allure...

Une voiture de police s'arrête, et me ramasse. Le policier, très sympathique, me demande où je vais, et pourquoi je suis là. Je m'explique, il m'emmène chez mon shiphandler, se gare et vient dans le magasin avec moi !

Je commande un réservoir d'eau, il me sera livré à Crosshaven lundi soir. Et le policier me propose de **me reconduire à ma marina** ! Si ça ce n'est pas de la police de proximité ! On papote, il me fait parler de mon voyage, il me parle de la ville de Carrigaline qu'on traverse et qui est jumelée avec Guidel en Finistère. Il récupère en route ses 2 fils, à qui il raconte mes aventures. Étonnant.

Je retrouve le bateau, tout vide. J'aère les coussins, je vais laver les draps.
Je vois passer le **ferry** de la Brittany Ferries, je salue au loin **Jérôme et Pierre**.
Demain dimanche ils feront 1000 km en voiture pour retourner vers Grenoble et Forcalquier.
Le soir, musique au Cronin's. Tout seul, c'est moins bien...

Dimanche 16 juin, journée venteuse, pluvieuse. Je fais de la lessive. Pas facile de faire sécher tout ça : un peu dehors, entre 2 averses, avec beaucoup de pinces à linge, et surtout dedans, il y en a partout.

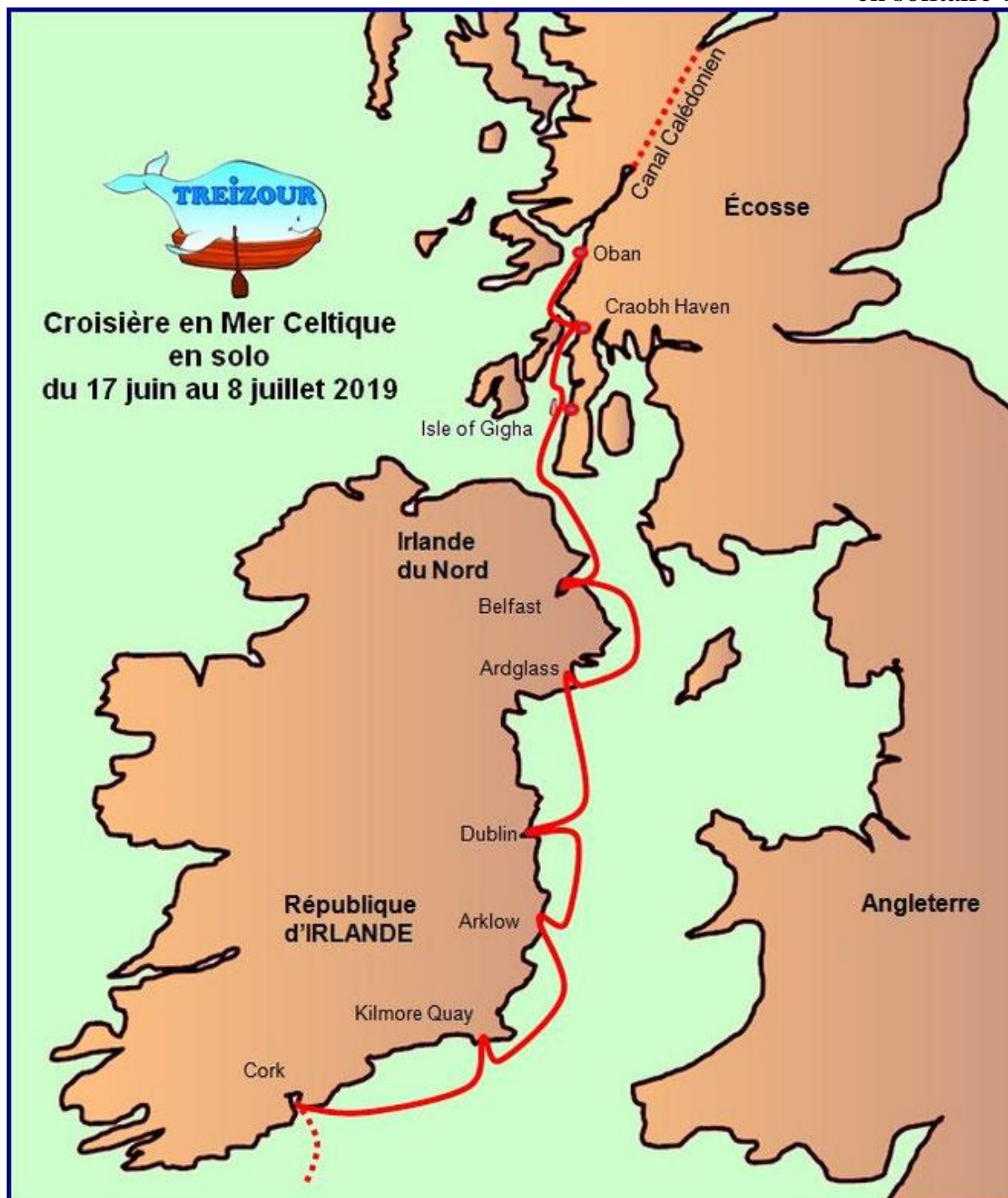
Je regarde « Avatar » sur l'ordinateur, je lis, je me balade, je tourne un peu en rond. Il faut que je prenne mes marques pour naviguer en solo, **une nouvelle croisière commence !**

TREIZOUR sur les Mers Celtiques

du 17 juin au 8 juillet

On my own ! *

* en solitaire !



Dimanche 16 juin, Jérôme et Pierre sont partis hier.

Je dois réapprendre à vivre à bord et à manœuvrer en solo, **une nouvelle croisière a commencé**, un nouvel épisode.

Journée venteuse, pluvieuse. Je fais de la lessive. Pas facile de faire sécher les chaussettes, les slips et les t-shirts : un peu dehors, entre 2 averses, avec beaucoup de pinces à linge, et surtout dans le carré, il y en a partout.

Je suis en train de régler des problèmes techniques : je dois changer le **réservoir d'eau de 100 litres**, il était percé de 2 trous, presque 3, on s'en est rendu compte quand on a découvert une grande flaque dans l'entrée de la cabine avant !

Je dois changer aussi le **pilote automatique**, et j'essaie sans conviction de faire réparer l'ancien : à 3 équipiers on pouvait se relayer à la barre pour les dernières étapes, seul je ne pourrais pas continuer la croisière sans cet équipement essentiel.

Il ne fait pas chaud, même si le temps est raisonnablement beau. Il faut que je m'habitue, le **chauffage électrique** ce n'est que dans les ports où je peux me mettre à quai ou au ponton, avec du 220 volts !

Lundi 17 juin, grande balade à pied vers le phare qui balise l'entrée de la baie de Cork.

Mardi 18 juin

Bus de Crosshaven à Cork. Je vais explorer la vieille ville de Cork. Je mange une **salade Caesar**.

Au retour le **réservoir** est arrivé au point-dépôt, la supérette locale. Je l'installe tout de suite, j'en ai marre de fonctionner avec un jerrican posé sur l'évier.

Grandes discussions avec mon voisin de ponton, il fait des sorties en solo avec un voilier de 7 mètres. Il me donne des tuyaux pour mes prochaines étapes.

Mercredi 19 juin

Ça y est depuis hier après-midi j'ai un réservoir d'eau qui ne fuit pas, ouf ! J'ai fait également plein de petites bricoles : réinstaller mieux l'ancre, refaire (une fois de plus) l'étanchéité du hublot côté cuisine, améliorer les passages des drisses, des bosses de ris, nettoyer des taches de rouille inesthétiques... Toutes les choses qu'on ne fait pas quand on navigue.

Mais le **nouveau pilote** automatique qui devait arriver ce matin **n'est pas là**. Demain matin...

Hypothèse : je pars vendredi matin 4h du mat' pour **Kilmore Quay**, juste avant le virage de la remontée entre l'Irlande et l'Angleterre. Belle journée en perspective, 70 milles nautiques.

Jeudi 20 juin

Grrrr, mon pilote n'est toujours pas arrivé ! Il **DOIT** arriver ce soir avant 18h. Eh oui, je pars cette nuit !

Peut-être Kilmore Quay, peut-être Wicklow, en dessous de Dublin. La météo décidera, et ma forme.

Je devais avoir mon nouveau pilote automatique hier matin (commandé lundi matin, livré depuis l'Angleterre), je ne l'ai eu que cet après-midi à **16h** ! Je commençais à ruminer et à trépigner... J'ai installé la nouvelle prise dans le cockpit, évidemment elle est différente de l'ancienne, il faut percer, limer... Ça marche, ouf. Le trou de fixation du pilote sur le banc du cockpit était à **bâbord**, je vais le réutiliser.

Le nouveau réservoir est OK, j'ai rangé le bateau, j'ai des réserves de fuel, tout est prêt.

Départ demain matin à l'aube, j'aimerais arriver à Kilmore Quay dans la soirée. Petit temps annoncé. En ce moment le jour se lève très tôt, j'ai constaté qu'à 3 heures du matin les lueurs de l'aube sont là, on peut naviguer sans problème.

Vendredi 21 juin

Ceux qui me suivent à la trace sur Marine Traffic, le site web où on peut suivre les bateaux avec AIS, ont dû être étonnés ! (<http://www.marinetraffic.com>)

Départ à 4h30, et là il fallait que je **configure** mon pilote tout neuf. Opération de routine, en théorie... Je fais ça dans la baie de Cork avant de sortir vers le large. Le principe c'est qu'on fait des grands ronds dans l'eau pour que le compas interne ajuste sa vision du nord. J'ai tourné, tourné, tourné... Ça ne marchait pas, **il se trompait de 180°** !

Eh oui, on peut installer le pilote automatique à **bâbord**, mais j'ai découvert qu'**en standard** il est livré pour être installé à **tribord**... Alors il marchait à l'envers !

J'ai fini par retourner au ponton de Crosshaven à 6h du matin.

Et là, enfin, j'ai trouvé dans le mode d'emploi, en anglais bien sûr, les petites lignes page 31 qui renvoyaient aux petites lignes page 49 qui indiquaient comment inverser de 180° le compas.

6h20, je suis reparti, tout marche bien, je respire !

Comme je suis parti « à la bourre » avec mes problèmes de pilote, du coup ça a été voiles **ET** moteur quand le vent faiblissait trop... Je voulais arriver avant la nuit.

C'est ma première étape **seul à bord** depuis bien longtemps. Longue étape. J'essaie de retrouver mes automatismes. Ça se passe bien, mais il faut tout anticiper, tout penser, c'était plus facile à trois, pas de doute !

Petit temps, soleil. Je fais de courtes siestes de 15 minutes, avec le minuteur.

Par moments, presque plus de vent, moteur.

J'arrive à **Kilmore Quay** assez tard, je fais le tour du port à la recherche d'une place, et **un phoque gris** m'accompagne !

Amarrage fini à **10 heures du soir**. Je crois que j'ai eu la toute dernière place libre du port. Mon appontage est un peu approximatif, 3 voisins viennent me donner un coup de main. Je souffle. Une voisine vient me faire la causette, et me dit que j'ai un très beau bateau !

11 heures du soir, on frappe à mon hublot, finalement je suis sur une place réservée, et ils arrivent à l'instant... Manœuvre à la nuit tombante, je me retrouve sur un bout de ponton moche avec des taquets cassés, ficelé un peu n'importe comment.

Dodo, mais je repars dès demain vers Arklow. Ça ne présente pas beaucoup d'intérêt de rester ici !

samedi 22 juin

7 h du mat', amarres larguées. Ça souffle dehors, 20 nœuds, et je suis au près serré. Après le virage pour entrer dans le **Canal St George**, entre Irlande et Angleterre, mon allure est meilleure et le courant accélère, je fais des pointes à 8,5 nœuds.

Belle journée de voile.

J'arrive à **Arklow**, je remonte la rivière qui traverse la ville, à gauche une darse pour les bateaux de pêche, plus loin un ponton sur la rive pour les plaisanciers en visite, et là, un étroit passage qui me permet d'entrer dans une minuscule marina, toute tranquille.

Je suis bien planqué au fond de cette modeste marina, mais ça n'est que pour la nuit, je repars dès demain matin pour **Dublin**, heure du courant oblige.

dimanche 23 juin

Départ à 8 h. Le temps est couvert, on annonce de la pluie. Je quitte ma mini marina.

Peu à peu le courant m'embarque, tout va bien, mais le vent tombe, et je termine au moteur.

Je suis à **Dun Laoghaire - Dublin** à 15h30. Et je suis accueilli par un **phoque** dans le port, à quelques mètres des pontons.

La météo annonçait de la pluie toute la journée, berk, naviguer et manœuvrer sous la pluie, mais la pluie n'a démarré qu'à 16h30 ! Du coup le vent s'est levé.

Dun Laoghaire est la station balnéaire de Dublin, et le grand port de plaisance du coin. Le vent siffle dans les haubans, mais je suis au fond du port, le plus abrité possible.

Je suis ici pour 4-5 jours, repos-balades-visites.

Et après, je continue ma remontée, peut-être le weekend prochain l'île de Man, puis Belfast.

Comment prononcer Dun Laoghaire ?

Un voisin de ponton m'a expliqué il y a quelques jours qu'il faut dire « *Deune Liry* », ou quelque chose comme ça. Ah la prononciation du **gaélique** ! Mais arrivé sur place, je comprends. Comme en Bretagne, les noms de lieux sont bilingues anglais-gaélique, et l'ancien nom anglais, qu'on ne voit écrit **pratiquement nulle part** mais que tout le monde connaît, c'est **Dunleary** !

Et Dun Laoghaire, ça se prononce plus ou moins « *Doune Légueure* »...

J'ai fini par tout comprendre dans le **Dart**, le train de banlieue qui traverse Dublin : il y a les annonces vocales et affichées des stations à venir, et ces annonces sont bilingues !

lundi 24 juin

Cette nuit, gros coup de vent, grosse pluie, m'en fiche, je suis bien à l'abri au fond du port.

Aujourd'hui balade dans Dublin, pas de pluie, tout va bien.

Je fais le touriste : j'ai vu le **Book of Kells**, LE trésor irlandais à voir, un évangélaire tout enluminé de l'an 800. Ce livre annonce tous les décors irlandais qu'on voit aujourd'hui partout, ce qu'on appelle les nœuds celtiques. Et j'ai vu la bibliothèque du Trinity College où il est, une splendeur, 10 mètres sous plafond,

des livres reliés cuir partout, magnifique ; et puis la statue de **Molly Malone**, l'héroïne d'une chanson très populaire ici, et puis le quartier branché de **Temple Bar**, et puis le **Ha'Penny Bridge**, un petit pont piéton tout mignon...

J'étudie la possibilité d'une escale à l'île de Man, sinon ce sera Belfast bientôt. Les distances sont longues, j'essaie de voir comment gérer tout ça en fonction des marées, de la météo, et puis il faut tenir compte de certains impératifs : à l'île de Man, les ports ont des portes comme dans le Port Rhu, ça n'ouvre qu'autour de la marée haute.

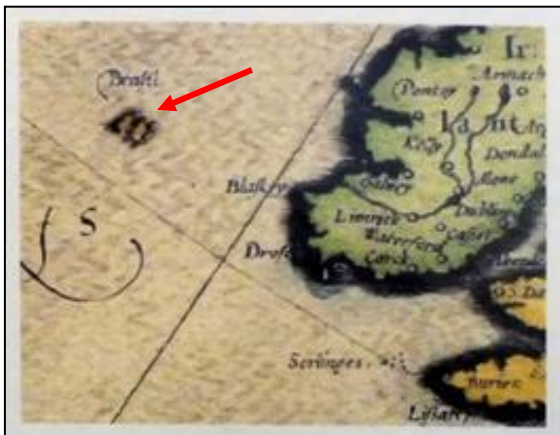
Il fait beau, tous mes problèmes techniques sont réglés, je savoure ces moments de calme.

J'ai le temps pour monter en Écosse, mon rendez-vous à Tobermory sur l'île de Mull est le 9 juillet, et on est en été !

Tout le monde me parle de la canicule en France, ici à Dublin je supporte bien **une petite polaire**, même si ce soir je suis au soleil dans mon bateau.

Mardi 25 juin

Je suis allé au musée maritime de Dun Laoghaire, musée modeste, mais avec des choses intéressantes. On y parle de **Saint Brendan** qui a découvert le Nouveau Monde environ 1000 ans avant Christophe Colomb, et moi j'ai découvert **Hy Brasil** !



Je connaissais l'île de **Hy Brasil** par le film de Terry Jones des Monty Python "**Erick le Viking**", avec cette scène fameuse où les héros atteignent avec leur drakkar le bord du monde ; eh bien ces héros abordent une île mythique nommée **Hy Brasil**, et je pensais que c'était une invention de Terry Jones. Pas du tout, cette île légendaire est bien réelle, si je

peux m'exprimer ainsi ! Encore une **île perdue** qu'on retrouve sur de **vraies cartes** officielles.

Je joins une preuve authentique photographiée dans le musée aujourd'hui, le carton qui explique tout. Pas de doute, sur cette carte de **1572**, il y a l'île de (Hy) Brasil positionnée à l'ouest de l'Irlande.

Journée tranquille, balades. Temps gris, qui se découvre ce soir, je pense que je vais avoir un beau coucher de soleil.

Guitare, bricolages, lecture (« **Boucaille à Douarnenez** », une aventure de Mary Lester), films (je démarre la trilogie du **Seigneur des anneaux**), coup de **Skype** avec Maman.

Mercredi 26 juin



Je teste **mon annexe** avec son petit hors-bord, j'essaie de mieux le régler, il marche vraiment très bien, et il doit avoir une trentaine d'années. À son bord je vais de l'autre côté du port pour faire remplir mon jerrican de fuel.

Je vais à Dublin encore, avec le **Dart**. Je vais voir la **cathédrale St Patrick**, et là, coup de téléphone de

Nancy, qui me propose une équipière pour les semaines à venir. Affaire à suivre. En fait ça ne se fera pas, mais la proposition était intéressante !

Non loin de Dublin, il y a la légendaire colline de **Tara**, en ville il y a **Tara Street**, une station du Dart s'appelle **Tara Street**, on ne peut pas y échapper.

Jeudi 27 juin

Je fais la vidange du moteur de Treizour, et je change la bouteille de gaz.

Il fait beau à Dublin, virée vers Grand Canal Docks. Quartier ultra-moderne, il y a entre autres **Google Docks**, eh oui, un des GAFa installé en Irlande pour cause d'impôts...

Je me suis baladé dans la ville en t-shirt, sans problème ! Il y a des gens plein les jardins publics, en train de bronzer sur le gazon ! Je ne sais pas si ça va durer mais c'est bon à prendre.

vendredi 28 juin

J'ai vu **2 phoques** à 25 mètres du bateau.

Aujourd'hui j'ai quitté mon ponton pour 2 heures de navigation, j'ai fait le petit trajet de **Dun Laoghaire** à **Howth**, j'ai traversé la baie de Dublin. Je m'avance pour partir un peu moins tôt demain matin - 4h du mat' !

Aujourd'hui, **short, t-shirt et tongs**, pour naviguer, eh oui. Bon, ce n'est pas la canicule, mais il fait bon et j'en profite, ça ne durera peut-être pas, demain je devrais sans doute avoir quelques gouttes de pluie.

Je prends une place à un ponton, je vais au bureau du port, le marinier me dit que la place est libre, tout va bien.

Balade en ville, je reviens, et je vois mon marinier en train de déplacer Treizour de façon un peu approximative, tout compte fait la place était réservée...

Je compte viser demain **Ardglass**, à la hauteur de l'île de Man, et dimanche j'irai à **Peel** sur l'île de Man, si tout va bien.

samedi 29 juin

3h50, amarres larguées. Je quitte le port et derrière moi je vois un **feu d'artifice** à Howth, j'imagine que c'est une fête privée.

Petit temps. Ciel couvert. Il tombe quelques gouttes.

Je suis arrivé à 17 h à **Ardglass**, un voisin accueillant me donne un coup de main, et en français, ce qui n'est pas si courant !

J'explore cette petite ville un peu déserte, balayée par un vent frisquet. Un panneau explique le sens du nom de la ville, et j'y apprends que « **glass** » signifie vert, comme le « **glaz** » breton.

Je suis prêt à partir à l'aube pour être à l'ouverture de la porte du port de **Peel sur la côte nord de l'île de Man**, à l'heure de la marée haute.

Mais j'ai étudié encore une fois les cartes météo. **Et je renonce à aller sur cette île.**

Je renonce pour cause de météo, la prévision a complètement changé, le vent secteur sud, qui devait me permettre de quitter l'île mercredi, est devenu du vent secteur nord, et ça pour toute la semaine à peu près. Et j'ai rendez-vous en Écosse le 9 juillet, je vais finir par être en retard !

Donc, tant pis, demain je file vers **Bangor-Belfast**. Il faudra que je revienne. Je comptais ajouter **une île rare** à ma collection d'îles, je voulais voir cette race de



chats sans queue de l'île de Man, je voulais voir les voitures et les motos de collection très nombreuses sur l'île, paraît-il...

L'année dernière, pendant notre séjour en Irlande avec Jean et Noëlle, je m'étais acheté le **pavillon** de l'île de Man, en prévision. Dommage.

dimanche 30 juin



8h, je pars, soleil et bon vent de 16 à 20 nœuds. Allure grand largue, je me mets **sous génois seul**, la mer est **très agitée**, très formée, et la bôme est trop agitée elle aussi. Le vent monte, la mer commence à mousser. Pour la 1^{ère} fois **je mets le harnais** attaché au bateau. Par moments le vent atteint **28 nœuds**. Je me prends un **gros grain**. Peu à peu je tourne, je suis de

plus en plus au près serré.

En fin de matinée je vois **l'île de Man** au large, c'est une île assez haute. Plus tard je vois **l'Angleterre**, le Mull of Galloway.

Pour entrer dans la baie de **Belfast**, je passe entre la côte et Copeland Island, et là ça empire : vent dans le nez, courant de marée dans le nez.

Je fais une arrivée dans la baie de Belfast assez épique, avec **30 à 36 nœuds** de vent (**force 7-8**) et le **courant dans le nez** ! J'ai cru que je n'arriverais pas au port. Treizour est un bateau assez léger, et ce vent de face créait un petit clapot très court qui stoppait le voilier dans son élan. Par moments j'étais à 1 nœud...

Voyage un peu compliqué, le vent était **beaucoup plus fort** qu'annoncé à la météo, et la **mer très formée**, pour la 1^{ère} fois de mon voyage.

J'ai enlevé le **irish flag**, le pavillon irlandais, et j'ai hissé le **Union Jack**, le pavillon britannique, je suis passé d'une Irlande à l'autre.

Je suis à **Bangor**, le port de plaisance de **Belfast**. C'est une station balnéaire, tout est propre, mais on a beau être en été ce n'est pas très joyeux.

Je fais mes courses, je paie en **Livres** : 1 £ = 1,12 €, mais je suis encore en Europe. L'ombre du Brexit plane...

Lundi 1^{er} juillet

Ça a soufflé et sifflé dans les haubans cette nuit, mais j'ai bien dormi quand même. Ce matin il pleut, il y a parfois des rafales à 30 nœuds. Il ne fait pas chaud.

Je mettrais bien en route mon petit **chauffage électrique**, mais sur le ponton toutes les prises 220v sont occupées. Je vais au bureau, et je demande si par hasard...

Le marinier s'étonne, et me dit « je viens voir ça ». Une prise était condamnée avec un "serflex" et une étiquette au nom du bateau voisin. Il **arrache** tout ça et me dit « eh voilà ! »

J'ai éclaté de rire ! Maintenant j'ai chaud.

Mardi 2 juillet

Aujourd'hui je vais me **balader à Belfast**. Comme à Dublin, il y a un train façon métro avec des stations dans la banlieue et la ville.

Je vais visiter le **musée Titanic**, eh oui, le Titanic a été construit ici.

Ce musée est un énorme machin ultra moderne, avec certaines salles qui ne me passionnent pas, par exemple des salles sur le développement industriel de Belfast et de ses chantiers navals, mais il y a des choses vraiment intéressantes sur l'aménagement intérieur du Titanic, cabines de 1^{ère} classe, cabines de 2^{nde} classe, cabines ou dortoirs de 3^{ème} classe. Et puis il y a la partie dramatique, le naufrage, et la redécouverte de l'épave en 1985, avec des films sous-marins étonnants.

Belfast ne me séduit pas vraiment, ville triste...

Temps très variable, ici, mais le vent souffle fort assez souvent, et ça siffle dans les haubans du port. Patience, on est début juillet, en théorie c'est l'été ici aussi !

Mercredi 3 juillet

Beau temps ce matin, grand soleil.

Aujourd'hui, j'ai testé un « **irish stew** » en conserve, ce n'était vraiment pas bon... J'en ai gardé un goût affreux de vieille graisse dans la bouche tout l'après-midi. J'avais acheté 2 boîtes, j'ai jeté la 2^{ème}... Je fais des essais de plats tout prêts, c'est commode pour les repas en mer, quand l'ambiance n'est pas à faire de la grande cuisine. L'Irlande est très décevante de ce côté-là...

Je suis allé payer ma place de port. J'avais pris avant de partir la carte « **TransEurope Marinas** », carte gratuite. Ça marche pour certains ports. Ici j'ai payé moitié prix !

Je me prépare à partir, a priori cette nuit à 0h30. Eh oui, il faut que je profite du **courant de marée** qui monte **vers le nord** à partir de 0h30.

Je calcule fébrilement mon trajet, je monte vers l'Écosse, vers le **Sound of Jura**, je vais passer le **Mull of Kintyre**, connu des mélomanes pour une célèbre chanson du même nom signée Paul McCartney.

Je vise l'**île de Gigha**.

Derniers préparatifs : je revois la fixation de l'annexe sur le pont avant, on a pris l'habitude avec Pierre et Jérôme de la laisser là, et j'en aurai peut-être besoin à Gigha. Et puis je dois faire le plein d'eau, les derniers rangements, quelques courses, et le plein de fuel : je ferai peut-être tourner le moteur assez souvent, les courants de marée sont apparemment très forts dans les « **sounds** », les fjords écossais.

Extrait d'un mail d'Arlette :

« (...) Bien sûr que tu es obligé de faire un journal. C'était une question intéressée. Parce que quand tu l'auras fini tu me l'enverras, alors j'en aurai un de plus à lire et relire. Tu sais que "écrivain de mer" était un pléonasme du temps d'Homère, un marin était obligatoirement un poète. »

Ah, ça me met la pression, un mail pareil !

Jeudi 4 juillet

0h25, amarres larguées. Je quitte **Bangor-Belfast**, cap sur **Isle of Gigha** dans le **Sound of Jura**, l'Écosse !

Vent de 12 nœuds, mer belle, ciel un peu bouché. Assez vite le courant est là, dans le bon sens, c'est pour ça que je suis parti en pleine nuit.

Je suis stressé, noué, mais ça va bien. Avant de partir, dans la journée j'ai fait de grosses siestes, je ne suis pas trop comateux.

Dès 2 heures du matin, je vois les lueurs de l'aube sur l'horizon. Pas de doute, je vais vers le Nord.

7h du matin, j'ai déjà parcouru 34 milles nautiques, moyenne 5,3 nœuds.

Je vois aussi bien les côtes irlandaises qu'anglaises. Je vois l'**île Rathlin** au nord de l'Irlande, et j'approche du **Mull of Kintyre**.

La pleine mer est à 7h40, c'en est fini du bon courant, et je ralentis déjà.

9h15, je dois avoir au moins **3 nœuds de courant contraire**, et il n'y a presque plus de vent. Je mets le moteur à 2200, 2500, **2800** tours/minute... Par moments le bateau atteint péniblement **1 nœud**...



Il y a plein d'oiseaux. Avant je voyais beaucoup de **pétrels** et de **puffins**, ici ce sont des vols en formation de **fous de Bassan** et des **guillemots** adorables.

11h, grand-voile + génois + moteur à 2500 t/mn, j'atteins 3,5 nœuds ! Le courant est en train de baisser, enfin.

Pour moi, **la violence du courant** ici est une découverte, même si j'avais lu les guides.

Dans l'après-midi j'approche de **l'île de Gigha** où il y a une petite anse bien abritée. Je piste un voilier devant moi, je veux voir où il passe : si on fait le mauvais choix ici, on risque d'être dans une veine de courant vicieuse !

16h, j'ai pris une bouée du 1^{er} coup. Le temps est devenu grincheux, il y a des rafales qui font tourner le bateau. Je mets mon annexe à l'eau, je vais tripler mon amarre sur la bouée, et je reste au chaud à bord.

Il y a une vingtaine de voiliers au mouillage, et quelques-uns amarrés sur un ponton.

J'irai découvrir l'île demain matin, je reste au sec.

Vendredi 5 juillet

Je mets le petit hors-bord sur l'annexe et je vais faire un tour sur l'île. Ici, pas de bureau du port, pas de capitainerie, mais une « **honesty box** ». On prend un imprimé qu'on remplit, nom du bateau, nom du capitaine, on prend une enveloppe, on y met l'imprimé et **les sous**, et on place tout ça dans une boîte aux lettres qui a l'air bien pleine. Pas de contrôle, la confiance. Voilà quelque chose d'**inimaginable en France**, non ?

Je fais un tour sur l'île, mais le temps se met au crachin, je rentre vite à bord.

J'ai fait et refait mes calculs d'heures de marées, les décalages selon les lieux, les distances et les vitesses supposées, je pars à **11h25** ! 4 bateaux partent en même temps que moi, ça me rassure, mes calculs doivent être bons...

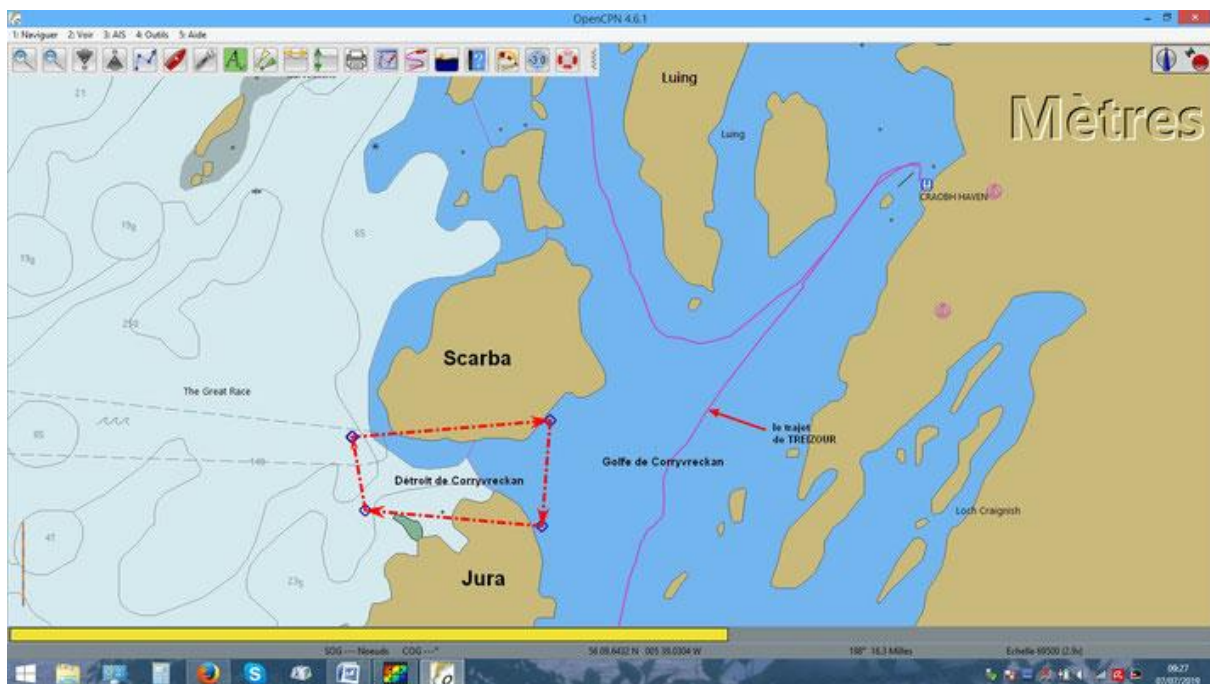
Le crachin est là, je pars en **ciré complet**, et ça va durer toute la journée.

Je suis parti avec un petit courant contraire, j'attends le démarrage du courant montant. Le vent monte en rafales, je prends un ris. Je me fais un vrai repas chaud. Je mange debout, en ciré.

14h30, je commence à être dans des gros remous de courant, et là, je vois un **dauphin** ! Je le revois, et puis tout à coup une nageoire noire arrondie assez caractéristique, ce doit être un **globicéphale**, une « pilot whale », mais je n'en saurai pas plus.

Je suis aux aguets, et **j'entends un souffle**. Un souffle ? Ça ce n'est pas un dauphin... Et je vois **à 20 mètres du bateau une baleine qui émerge**, qui doit faire à peu près la taille du bateau, sans aucun doute une **baleine de Minke**.

J'en avais vu l'année dernière avec Noëlle et Jean dans les Blasket Islands en Irlande, mais là c'est magnifique : juste à côté du voilier !



Plus j'avance dans le Sound of Jura, plus le temps se dégrade, et plus le courant augmente. J'approche du **Golfe de Corryvreckan**, et là ça va être un vrai rodéo : je vais faire des pointes à **plus de 11 nœuds** ! Eh oui, nous sommes en **vives eaux**, coefficient **94** aujourd'hui, et je passe vers la **mi-marée**, au plus fort du courant ! J'ai dû avoir 5 nœuds, 6 nœuds de courant par moments ?

Je suis sous pilote automatique, mais là il se fait déborder, c'est comme naviguer sur un torrent de montagne, le bateau fait de grands zigzags assez incontrôlés. L'eau a un aspect pas rassurant du tout, ça déferle, ça mousse, tour à coup il y a un cercle de 20 ou 30 mètres de diamètre tout lisse et ça brasse tout autour... Il

n'y a que 15 nœuds de vent, pas de houle, alors qu'est-ce que ça doit être un vrai jour de sale temps ! Je ne suis passé que par le golfe, pas dans le **détroit**...

Corryvreckan – en aviez-vous entendu parler ?

Extrait du **guide de navigation** « Kintyre to Ardnamurchan », page 80 :

« (...) Par temps calme à l'étale, tout le golfe devient placide, et ne donne aucune indication de sa **nature féroce** dans certaines conditions de vent et de marée. Il atteint son paroxysme quand une houle atlantique, ayant gonflé après plusieurs jours de gros vents d'Ouest, rencontre une marée montante. **Un passage à ce moment-là devient impensable.** »

Extrait de **Wikipedia** - Détroit de Corryvreckan

« La force du courant est telle dans le détroit que **la Royal Navy a déclaré le détroit « non navigable »** ; en effet, le courant peut dépasser **huit nœuds et demi** dans le détroit, et génère de nombreux **tourbillons** et remous ainsi que des **vagues stationnaires pouvant atteindre 8 mètres de hauteur**. La cause de ces tourbillons est la présence au milieu du détroit d'un pilier de basalte de 170 mètres de haut constituant un haut-fond situé à 29 mètres sous le niveau minimum de l'eau. »

J'arrive à **Craobh Haven** (à prononcer « *Croove* » ou « *Creuve* » selon les guides) vers 18h, une marina créée de toutes pièces dans un abri naturel. Au-dessus, il y a un ensemble de résidences secondaires, un resto, pas de quoi donner envie de rester.

Le marinier du bureau me confirme mon hypothèse, c'est une **baleine de Minke** que j'ai dû voir. Il me dit aussi que demain le temps sera meilleur – en fait il n'aurait pas pu être pire...

Après cette journée riche, je dors bien.

Samedi 6 juillet

Il fait beau, on y va, je profite. Le vent est assez tranquille et n'est pas trop mal orienté. Un tien vaut mieux que deux tu l'auras... Et à la vitesse où ça change ici !

12h, je quitte **Craobh Haven**, je largue les amarres, manœuvre un peu ratée avec bien sûr des témoins, marche arrière avec juste la petite rafale qu'il ne fallait pas. Tout rentre dans l'ordre.

Belle journée de navigation. Je passe le **Sound of Luing**, maintenant je suis habitué aux remous du courant. Je vois un ou deux dauphins.

13h45, officiellement c'est à peu près l'heure de l'étale, mais l'eau est toute frémissante.

Dans l'après-midi, j'embouque le **Sound of Kerrera**, le courant démarre, mais cette remontée dans ce chenal étroit est très belle. Encore des dauphins.

J'appelle avec la radio VHF la marina, pourrais-je avoir une place au ponton ? « Prenez la place qui vous convient le mieux », me répond la dame du bureau.

17h, je suis amarré dans la Oban Marina, qui est en fait sur **l'île de Kerrera**, juste en face de la ville de **Oban**.

Toutes les heures un petit « ferry » gratuit, en fait une petite vedette rustique, fait la liaison entre la marina et la ville. Je peux aller faire mes courses, visiter, me balader. C'est parfait. Et je suis sur une île tranquille, verte, charmante !

Je me promène à Oban : c'est une ville de villégiature, avec de beaux hôtels un peu à l'ancienne, face au Sound.



Sur l'île de Kerrera, le soir sur les sentiers je fais fuir les petits lapins qui galopent, j'admire les vaches écossaises à longs poils, des gros cochons bien musclés, un bouc aux cornes étonnantes façon antilope.

Il y a des moments rugueux dans une croisière vers l'Écosse, mais il y a aussi des moments tranquilles et que je savoure, et ces jours-ci sont parfaits !

Je suis un peu en avance à **Oban**. Je contacte Gueg et Véro. Ils vont passer 2 jours sur l'île de **Iona**, au bout de l'île de **Mull**. On avait projeté que je les embarque à **Tobermory** sur l'île de Mull, ce n'est pas loin d'ici.

Mes expériences de ces jours-ci me font modifier le projet. On aurait 45 milles nautiques à faire ensuite, de **Tobermory** à **Fort William**, pour atteindre le **départ du Canal Calédonien**, ce qui voudrait dire **le temps de 2 marées**, une montante et une descendante...

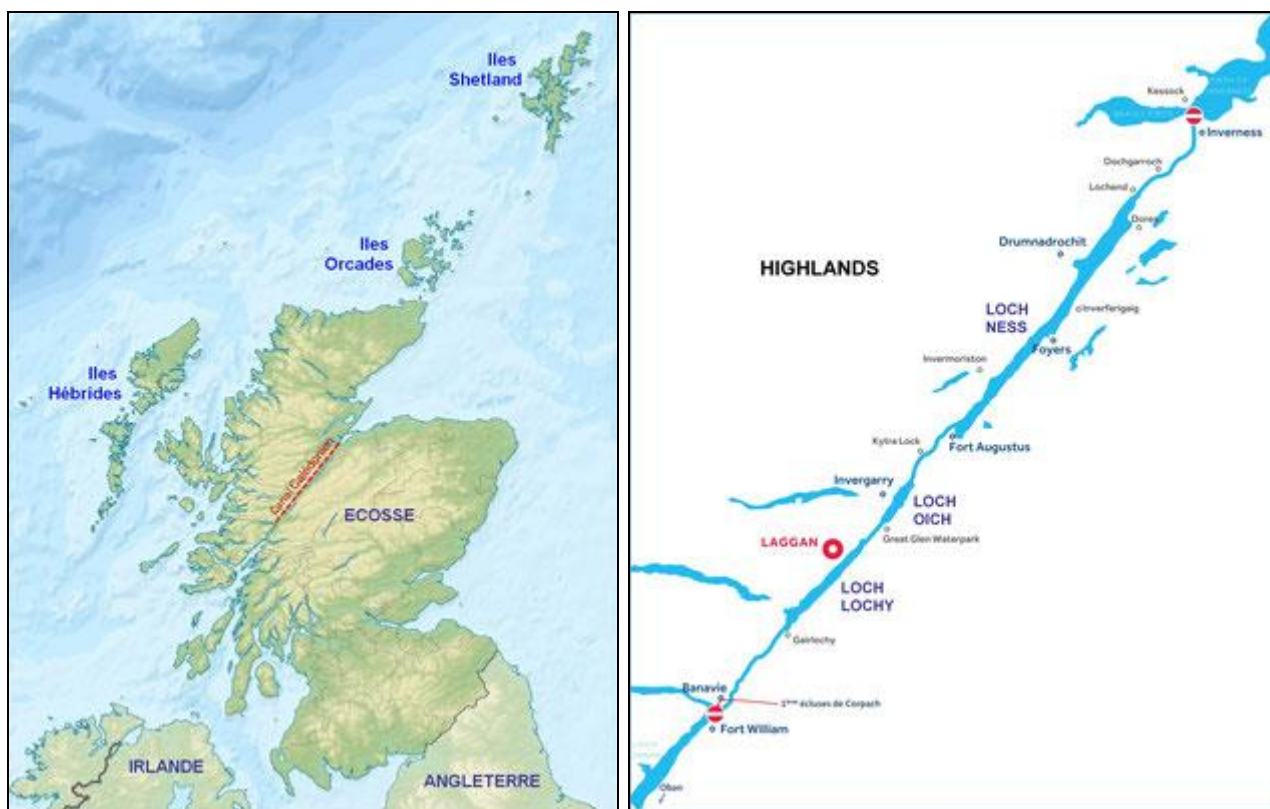
Je leur propose de revenir **de Mull à Oban** en ferry, on partira d'ici, on n'aura qu'une trentaine de milles nautiques pour Fort William, juste une marée montante à gérer. Ils sont d'accord, on se retrouve mardi après-midi, et ce sera le début d'**une nouvelle aventure** !



Sur le Canal Calédonien

du 8 juillet au 17 juillet 2019

29 écluses, 10 ponts tournants et 3 marins d'eau douce



« **Calédonie** », c'est l'ancien nom de l'Écosse. Le **Canal Calédonien** a été creusé au début du 19^{ème} siècle, Il est long de plus de **96** kilomètres et suit le « **Great Glen** », une faille géologique qui coupe les Highlands. Son tracé traverse trois grands lacs, le **loch Lochy**, le **loch Oich** et le **loch Ness**, si bien que seuls **35** kilomètres sont de véritables canaux qui comportent **29 écluses** et **10 ponts tournants**.

Lundi 8 juillet

Je suis installé depuis avant-hier sur l'île de **Kerrera**, juste en face de **Oban**. Charmante marina toute tranquille, sur une île champêtre, avec un mini-ferry gratuit, une vedette rustique, pour aller et revenir de la ville toutes les heures, durée du trajet 10 minutes.

Il pleut, on ne peut pas tout avoir.

11h27, je suis sur le quai de la gare de Oban, **Gueg et Véro** ont atterri à Glasgow et arrivent en train ici, ils ne font que passer, ils prennent le ferry pour l'île de Mull dans une heure : ils vont passer une nuit sur la petite île de **Iona**, pour rattraper la fois où Gueg était venu ici avec leurs 2 enfants mais sans Véro qui avait des problèmes de santé.

On se pose dans un pub, et ils embarquent sur le ferry pour l'île de Mull d'où ils iront vers Iona.

Mardi 9 juillet

Il pleut, il pleut. Je range le bateau, je le prépare pour une **croisière de 8 jours à 3**.

14h20, Gueg et Véro débarquent du ferry île de Mull-Oban. On part faire le ravitaillement à l'hypermarché du coin, il ne pleut pas, on en profite.

La pluie redémarre juste quand on arrive au bateau. On organise l'espace, les lits, les rangements des sacs.

Nous nous offrons une soirée au restau de la marina, et je mange du « **Haggis** », la fameuse **panse de brebis farcie**, grande spécialité écossaise. Je repère sur un mur du restau un pavillon français signé Yves, du « **Disciple** », passé ici en 2017 ! Yves m'avait envoyé son journal de voyage, et je m'en suis inspiré pour organiser mon tour.

Merci Yves.

Mercredi 10 juillet

Debout à **5h30**, départ à **6h**, marée montante oblige. Nous allons remonter le **Loch Linnhe** jusqu'à **Fort William** : le canal démarre juste après, à **Corpach**.

On s'équipe en cirés complets avec bottes, mais il ne pleut pas, à part quelques gouttes, comme on le craignait. Très peu de vent mais la brume est là, on voit à quelques centaines de mètres. On observe les oiseaux, des guillemots, et on va même voir des **dauphins** et quelques **phoques gris**.

Nous prenons notre petit déjeuner en route, les bols bien stables sur la table du carré, le loch est un miroir.

13h, nous arrivons à Corpach, la 1^{ère} écluse est ouverte, **le grand jeu démarre !**



Gueg et Véro avaient déjà eu l'occasion de s'entraîner au passage d'écluses sur le canal du Nivernais il y a quelques années, mais pour moi c'est une première. Pour eux aussi, d'ailleurs, d'une certaine façon, car nos premières écluses, toutes les écluses montantes en fait, vont être très **musclées**, avec de gros remous.

Nous allons au bureau juste après la 1^{ère} écluse pour payer notre dû, ce qui nous donne l'accès au canal, mais aussi le droit d'utiliser les pontons chaque soir, ainsi que les sanitaires et l'électricité.

Pour nous faire la main, nous passons nos trois 1^{ères} écluses, puis nous allons escalader le **Neptune's Staircase**, **8 écluses** d'affilée ! Il y a 5 bateaux dans le bief, et pour chaque éclusage il faut compter 20 à 25 minutes.

Assez rapidement nous prenons l'habitude de mettre nos **gilets gonflables** pour passer les écluses, c'est l'habitude ici, même pour les éclusiers. On respecte les coutumes locales.

Vers 17h30, on arrive en haut de cet escalier d'écluses et on s'amarre au ponton de **Banavie**, très contents.

Je sors un apéritif spécial, du **ratafia d'abricot « Treizour »**, puis on déguste un poulet grillé-chips, pendant qu'il crachine discrètement dehors.

Comment aurais-je pu passer le Canal Calédonien sans Gueg et Véro ?

Il y a quelques mois, lors d'une conversation téléphonique avec Gueg, je lui propose d'embarquer pour une étape lors de mon périple sur les Mers Celtiques. L'Irlande ? L'Écosse ? Véro n'a pas d'expériences maritimes, alors tiens, pourquoi pas le Canal Calédonien ! Le hasard...

J'ai failli arriver seul pour passer ce canal, **naïvement**, et je ne sais pas comment j'aurais fait, parce que très rapidement nous avons constaté qu'**on n'est pas trop de 3** pour passer une écluse !

J'avais préparé des grandes amarres d'une quinzaine de mètres. **J'étais à la barre**, **Gueg à l'avant** gérait une amarre, **Véro** gérait l'autre amarre **à l'arrière**. Le hasard, toujours lui, a voulu qu'on passe toutes nos premières écluses **en première position**, tout près de la porte amont, et donc en plein **dans les remous** ! Mes 2 équipiers avaient à reprendre les amarres au fur et à mesure de la montée et à éviter les **embardées** du bateau, ce qui s'est avéré musclé ! À la 8^{ème} écluse, Véro en avait plein le dos. Les écluses descendantes, après le Loch Oich, nous paraîtront vraiment trop faciles : pas de remous, pas de soucis !

Remarque importante : tout au long du canal, les « **lock keepers** », les éclusiers, ont été **adorables**, prévenants, souriants, attentifs, que ce soient des petites dames ou des gros balèzes genre bikers.



Jeudi 11 juillet

Matinée tranquille. Temps nuageux. Avec Véro, on part faire quelques courses au village qui nous semble tout près. On erre un peu, et on finit par demander des infos à un automobiliste, qui aussitôt nous charge dans sa voiture, et nous pose un peu plus loin à la supérette locale.

On part à 13h30 vers **Gairloch**, l'entrée du **Loch Lochy**.

On démarre par un **pont tournant** déjà ouvert quand on arrive, puis on enchaîne avec une **écluse** dont les 2 portes sont ouvertes : le niveau de l'eau est-il très haut ?

Nous arrivons à un **pont tournant** qui s'ouvre, en bloquant la circulation, pour nous tout seuls.

Et enfin nous passons une **écluse**, seuls encore. Mais maintenant on est **rodés**.

Nous nous installons au ponton de **Gairloch**, avec l'impression d'être en pleine campagne. Nous avons des voisins en voilier, mais ils nous semblent **indifférents** à notre présence.

Par moments le vent souffle assez fort, mais pour la 1^{ère} fois nous nous sommes installés dans le bon sens, face au vent, et on peut laisser le bateau ouvert !

On va se balader au bord du canal jusqu'au lac suivant, le **loch Lochy**. Au pied d'une petite tourelle qui balise l'entrée du canal, on s'installe sur un banc, pendant que des promeneurs se prélassent sur la plage de galets juste en dessous de nous. On en verra même se baigner, mais nous gardons prudemment nos vestes. Au fil de notre promenade on longe une mare couverte de nénuphars. On est cernés par des montagnes dont la cime est pelée et verte, mais dont les flancs sont très boisés, de la forêt cultivée : le bois est visiblement une grosse ressource ici.

Nous avons la chance de voir le **Ben Nevis**, la plus haute montagne d'Écosse, qui a la particularité d'être la plupart du temps cachée dans les nuages.

Retour au bateau où les **canards** sont la grande attraction, des « **cols verts** » très intéressés par les miettes de pain et les épiluchures de melon.



Vendredi 12 juillet

Le temps est couvert, mais nous partons quand même faire une balade. Nous longeons à nouveau le canal vers le loch, puis nous partons sur la plage pour découvrir la **rivière Lochy** qui est le déversoir du lac. On aura souvent l'occasion de voir canal et rivière en parallèle, mais parfois avec plusieurs mètres d'altitude de différence.

Pas de sentier touristique, nous nous battons avec les bosquets, finalement on arrive à un petit barrage électrique, puis nous revenons dans notre coin après avoir visité un charmant **cimetière** très typique, gazon épais et pierres tombales toutes de travers.

On part à 14h30 après avoir mangé une salade de riz. Génois déroulé et moteur. Le Canal Calédonien, c'est **vent de face ou vent arrière**, aujourd'hui une petite brise dans le bon sens nous aide.

Traversée du **loch Lochy** qui mesure une quinzaine de km de long. On est dans les **Highlands**, nature assez sauvage, très peu d'habitations au bord de l'eau, encore moins de villages. Nos seules rencontres sont les voiliers comme le nôtre qui traversent l'Écosse et économisent le contournement par les îles Hébrides et les Orcades, et les grosses vedettes habitables de location qui parcourent le canal.

Au fond du loch, nous retrouvons le canal, nous enchaînons 2 écluses, mais la première a ses 2 portes ouvertes.

Juste avant la 2^{ème} écluse nous apercevons un ponton, qu'on avait envisagé de viser en étudiant la carte, mais qui est réservé aux vedettes de location, et c'est leur point de départ pour naviguer vers le Loch Ness.

Nous nous installons après cette écluse. En face, sur l'autre rive, une péniche nommée « **Eagle – the Inn on the water** » est un pub-restaurant, toute la cale est transformée en auberge. De grandes tables de bois sont disposées sur le pont. Le temps est gris mais sec. Gueg et moi allons y boire des bières pression, et

Véro commande un cidre à la pression mais elle découvre, très dépitée, que son cidre est plus alcoolisé que nos bières, 4,5° contre 4,2° !

Nous découvrons au bord de l'eau **deux petites loutres**, très affairées et pas émues par notre présence, qui grignotent un gros saumon échoué.



2 monstres du Loch Ness, ou presque... On n'a pas vu mieux !

Samedi 13 juillet

On se prépare à larguer les amarres, mais quelques gouttes se mettent à tomber. On attend 5 minutes, ça se calme, on y va.

Le canal arrive à un pont tournant, juste avant de déboucher sur le **loch Oich**, le plus petit des 3 lacs traversés, environ 7 km. C'est aussi **le point le plus haut** du Canal Calédonien : **altitude 32 mètres** ! Il est assez étroit, avec quelques bouées ici et là pour ne pas trop s'approcher des berges. Au bout du lac, nous retrouvons notre canal qui commence par un pont tournant, puis plus loin une écluse, puis plus loin encore une autre écluse, et nous arrivons à Fort Augustus. Nous nous mettons au ponton juste avant la descente d'écluses, **5 écluses d'affilée** au milieu du bourg.

Fort Augustus est un petit village de seulement 500 habitants, mais il a la chance d'être au bord du **Loch Ness** et d'avoir un **escalier d'écluses**, 2 bonnes raisons pour attirer les touristes. Les touristes ont bien raison, l'endroit est charmant, et les opérations d'éclusage sont un spectacle toujours renouvelé.

Bien sûr, il y a des gros bateaux à passagers qui proposent des excursions sur le loch Ness, **la chasse à Nessie** est ouverte toute l'année !

Nous explorons le coin, il y a des boutiques à souvenirs, prévisibles ici, Il y a aussi un bouquiniste en plein air, et une supérette où nous faisons quelques courses.

Dans un « take away », une échoppe avec des plats à emporter, nous nous prenons pour le soir fish & chips, haggis et smoked sausage.

Dimanche 14 juillet

Nous avons pris rendez-vous avec les **lock keepers**, notre passage des écluses est prévu à 8h. Lever à 7 h, avec le réveil.

Depuis hier nous prenons des écluses descendantes, tellement plus faciles, plus simples à gérer !

Et nous avons toujours des lock keepers prévenants, qui tiennent à nous dire qu'on a bien travaillé, que celle-là aussi, **on l'a bien passée**.

En bas des 5 écluses, il y a encore un pont tournant, et nous nous amarrons au ponton 500 mètres plus loin, tout près du débouché sur le **loch Ness**.

5 écluses et un pont tournant en à peine **une heure et quart**, ça nous change de nos premières écluses montantes.

Vers midi, le vent monte, et le clapot du lac commence à entrer dans le canal, on déplace le bateau, on se rapproche du pont tournant, le calme revient à bord.

Depuis plusieurs jours **le sondeur ne marche pas**, et c'est bien gênant, en particulier pour ces navigations en eaux peu profondes. Gueg et Véro vont explorer le coin et je vais en profiter pour passer une partie de la journée à démonter le boîtier du sondeur-speedomètre.

Cette panne ne m'étonne qu'à moitié : quand j'avais pris en main le bateau au Crouesty à la fin du mois d'octobre, ce sondeur-speedo ne savait faire que beep-beep, et ne fonctionnait plus du tout. **Touffu**, qui m'avait accompagné, avait pris les choses en main : d'abord, dans les « puces nautiques » du salon du bateau d'occasion, le 1000 Sabords, on avait trouvé le même boîtier électronique à un prix dérisoire, apparemment en bon état, à part une des connexions à refaire.

Ensuite, sur la table du carré, Touffu s'était lancé dans le démontage du boîtier du bateau, et un **demi-verre d'eau** était sorti de cette boîte pleine de composants fragiles ! J'étais résigné, mais Touffu m'avait tout de suite dit que ce n'était pas grave, un bon séchage et ça repartirait. Aussitôt dit, aussitôt fait, et ça a marché ! Il me restait donc un boîtier de rechange.

Revenons à Fort Augustus : je démonte le boîtier, et à nouveau il y a de l'eau dedans, moins que la 1^{ère} fois, mais quand même. Hélas les choses ne se sont pas arrangées. Je le sèche, mais il ne veut plus marcher.

Je sors mon boîtier de rechange, je branche le fer à souder, et je soude les 5 fils du câble encore bon sur la prise prélevée sur le boîtier HS. Soudures un peu approximatives, je mets du scotch isolant... Tout fonctionne, ou presque : le speedo marche, l'affichage est bien **plus net qu'avant**, mais en fait **le sondeur ne marche toujours pas**.

Il y a une **alarme de profondeur**, je la règle sur **3 mètres**, comme ça, pour voir. Je ne pouvais pas le faire sur le boîtier en panne. J'aurai essayé. La vie reprend son cours.

5 heures du matin, un petit beep-beep agaçant résonne : est-ce dans le bateau ou sur le bateau d'à côté ? J'entends Véro se lever, et dans mon demi-sommeil, j'ai une illumination : Il y a moins de 3 mètres d'eau sous le bateau, et l'alarme sonne, donc ça marche ! « **Véro, coupe l'interrupteur du sondeur-speedo !** ». Pour une raison mystérieuse, **le sondeur s'est mis à marcher !** J'ai nettoyé les connexions avec du décapant, ça a peut-être progressivement rétabli des contacts défectueux ? Toujours est-il qu'il marche, et il marche même mieux qu'avant, en effet l'affichage de la profondeur était en **pieds** (1 pied = 30 cm), et je ne pouvais pas le modifier. Enfin j'ai un affichage en **mètres !**

Ce soir on va au restau, le Richmond, sur une terrasse abritée sous un auvent de toile. Toute la journée le temps a été magnifique : grand ciel bleu, mais un petit vent frais nous fait quand même fuir les courants d'air.

2 soupes du jour et une « scullen skink », une soupe au haddock, puis « haggis, neeps & tatties », chicken scallop et lamb.

Lundi 15 juillet

Le ciel est bleu, et le vent qui soufflait hier sur le **loch Ness** est tombé, le petit



clapot désagréable a laissé la place à une eau lisse et noire, parfaite pour nous.

10h, on largue les amarres : le loch Ness mesure une quarantaine de km de long, il est large, bordé de forêts et surplombé de belles montagnes.

On croise des voiliers, mais le moteur est de rigueur.

On vise le **château de Urquhart**, une bâtisse en ruine sur la rive nord du lac.

13h30, on stoppe le moteur et on se laisse doucement dériver au pied du château. On a installé **la table dans le cockpit** et on mange du poulet grillé avec des chips et de la salade verte. On est en t-shirt, il fait doux, il fait soleil, il n'y a pas une ride sur le lac. **Urquhart** est un but d'excursion très couru, mais nous n'échangerions pas notre place avec tous les gens qu'on voit sur le gazon autour du château !

On reprend notre avancée, nous arrivons au bout du loch Ness, et vers 16h, nous nous amarrons à **Dochgarroch**, juste avant la 1^{ère} écluse d'arrivée à Inverness. Nous allons voir le lock keeper, rendez-vous est pris pour demain matin 8h30.

Après une paëlla dégustée à bord, à la tombée de la nuit nous retournons explorer le bord du canal vers la sortie du loch Ness : il y a des **déversoirs** vers la rivière Ness, et c'est intéressant et inquiétant de revoir le canal sous cet angle : on devinait en passant qu'il y avait un seuil, mais la surface très lisse ne

le rendait pas très « lisible ». On est content de s'en être tenu à l'écart. Nous devisons sur les tenants de la **théorie de la terre plate**, et nous imaginons le bord du monde, là où l'océan s'arrête...

Quand on voit ces éléments du canal, on comprend à quel point le Canal Calédonien a dû être un **chantier immense**, et ça s'est fait avec les moyens techniques de **1820** !

Tiens, on a appris que les français y sont pour quelque chose : Un avantage de ce canal était la protection offerte à la navigation contre les **attaques de corsaires français** en Manche !

Mardi 16 juillet

8h30, nous entrons dans l'écluse de **Dochgarroch**. 9h30, nous passons le pont tournant de **Tomnahurich**, et nous approchons d'**Inverness**, en haut de notre dernière échelle de 4 écluses.

On se met au ponton d'attente, le temps est un peu couvert.

11h, nous passons nos 4 écluses suivies d'un pont tournant.

Et on se met à nouveau sur un ponton d'attente. Notre lock keeper nous annonce que nous passerons notre écluse suivante, « Works lock », à 14h.

À 14h, on entre dans le bief, on est seuls. Le niveau descend, la porte s'ouvre, pourtant le pont tournant qui suit reste fermé : **le train est en retard**, mais nous avons rendez-vous à 15h à notre dernière écluse, la sortie vers la mer, et nous sommes bloqués dans cette écluse !

On attend, un train finit par passer, le pont ne s'ouvre toujours pas, un autre train passe encore, et enfin le pont tourne ! Nous nous dépêchons d'aller à notre dernière écluse - en fait notre éclusier avait bien sûr prévenu ses collègues qui nous attendaient. Nous retrouvons la mer, **l'eau salée**.

Nous filons vers la **marina d'Inverness**. Amarrés à 16h15. Gueg et Véro commencent à ranger leurs affaires, à faire leurs sacs.

Nous partons vers le centre-ville, qui est assez loin ; la marina est dans une zone industrielle pas très séduisante.



On repère la gare routière d'où part le bus pour l'aéroport demain matin.

Petit tour en ville, on va vers le château, on longe la rivière.

On s'installe dans la **Castle Tavern** où nous serons servis par une jeune française qui porte un t-shirt « **Houat else** », oui, l'île de Houat du Morbihan !

Au retour, nous assistons à une **éclipse de lune**. Belle conclusion de cette virée, non ?

Mercredi 17 juillet

Lever 7h, dernier petit déjeuner à 3 à bord, on quitte le bateau à 8h40, j'accompagne mes équipiers à la gare routière.

Véro et Gueg vont passer par Amsterdam, puis Lyon, puis retour sur **Grenoble** en bus.

Salut, mes équipiers d'eau douce.

Le crachin se met à tomber. Je prépare la suite, la descente de la mer du Nord, la côte Est de l'Angleterre, jusqu'à **Calais**, rendez-vous avec Jérôme le 4 août. Longue route en perspective !

La descente de la Mer du Nord

du 18 juillet au 4 août

Hurry up, Treizour !*

** Dépêche-toi, Treizour !*



Mes équipiers **Gueg et Véro** sont partis tout à l'heure, bus pour l'aéroport puis avion pour Amsterdam et Lyon et retour à Grenoble, et le crachin est arrivé.

Je vais faire des courses en ville, je bricole sur le bateau, je fais les pleins de fuel et d'eau, j'utilise la « laundry » de la marina, lave-linge et séchoir pour faire une grande lessive. Je vais me doucher, je me prépare : ça ne traîne pas, je repars cette nuit !

Le programme pour la suite, c'est descendre toute la côte Est de l'Écosse et de l'Angleterre pour arriver à **Calais avant le 4 août**, où Jérôme, eh oui, mon équipier pour l'Irlande qui y a pris goût, m'attend pour la suite de l'aventure.

600 milles nautiques d'Inverness à Calais : je n'avais pas bien évalué les distances avant de partir pour ce grand tour... Il va falloir faire vite !

Jeudi 18 juillet

Lever 1h30, départ à 2 heures du matin. 63 milles prévus.

Je pars avec une petite brise et la pleine lune. Je passe sous le pont d'Inverness. Depuis 2 heures du matin, les lumières de l'aube sont là, au Nord-Est.

Pour sortir d'Inverness, on n'en finit pas de zigzaguer. Hier j'en ai parlé au marinier du bureau du port, j'avais sagement tracé ma route en respectant les hauts fonds et les bancs de sable : non, on passe tout droit, c'est dragué ! OK, ça zigzague un petit peu moins mais tout de même...

J'utilise le courant de marée, c'est pour ça que je suis parti à une heure pareille, on accélère. Je passe un pétrolier au mouillage, 234 mètres.

Je vais faire une navigation tranquille. Petit vent, ciel nuageux.

A 14 heures, j'approche de **Banff**, et je me prends un **gros grain** bien chargé ! Je rentre dans ce tout petit port, avec des belles digues anciennes de pierres, bien abrité. Il n'y a pas beaucoup d'eau sous la quille.

Je m'approche du début de la descente de la Mer du Nord.

Sieste !



Vendredi 19 juillet

Je reste au port de **Banff**, le vent est contraire.

Ce matin je vois le marinier du port, il parle quelques mots de français, c'est rare !

Je me balade dans le petit bourg, je lis, j'écris.

En fin d'après-midi, grosses rafales et grosse pluie. J'ai

bien fait de ne pas partir en mer.

Je pars demain matin à 6h pour Peterhead, pour amorcer ma descente de la mer du Nord, mais je risque de passer plusieurs jours dans ce port, coincé par des vents qui viennent du sud, et je vais vers le sud.

Samedi 20 juillet

Je largue les amarres à 5h30 du matin. Je vise **Peterhead**, je veux passer le virage.

Pas de vent, de la brume, temps triste. Je vois un phoque pas loin du bateau, quelques dauphins. Moteur, par moments les voiles.

En début d'après-midi, j'approche de Peterhead. La radio VHF est toujours allumée. J'entends un appel : « *Treizour, Treizour...* ». Le capitaine du port me prévient, il y a des exercices entre les digues... En fait, ici il faut toujours demander **l'autorisation d'entrer ou de sortir** de ce port qui est très grand, il y a un gros trafic de cargos qui ravitaillent et entretiennent les stations pétrolières en Mer du Nord. La marina est au fond de cette grande darse, et j'ai presque un peu de peine à en trouver l'entrée.

Je ne le sais pas encore, mais **je vais passer une semaine ici**, à attendre que le vent tourne.



Deux français, Cécile et Franck, m'aident à m'amarrer. Avec leur voilier *Etap 28* « **Ar Frankiz** », ils arrivent tout droit de Norvège et veulent passer le Canal Calédonien. Ils ont fait cette virée nordique avec un bateau de **28 pieds**, comme *Treizour*, en 3 ans, en laissant leur bateau un hiver d'abord au Danemark, puis un autre en Norvège.

Apéro du soir à bord d'Ar Frankiz, je leur parle bien sûr écluses et ponts tournants, ils me parlent fjords !

J'espère que mon stand-by à Peterhead ne va pas s'éterniser : il va sans doute durer jusqu'à vendredi soir, et là j'aurai un créneau de 2 jours avec du vent portant, enfin. Je me ferai sans doute une nuit en mer pour aller le plus loin possible avec le vent favorable. Après, on verra !

Il fait un temps magnifique, plein de monde sur la plage, et ça se baigne, mais dehors il y a du force 5-6, ça brasse, **ça tarze**, comme on dit en pays bigouden.

Pour une fois, les relations de ponton vont bon train, Peterhead est vraiment une escale très fréquentée par les voyageurs.

Cécile et Franck sont partis vers Inverness.

Hier soir apéro à bord de Treizour avec 2 belges, Albert et Geneviève de « **Glad Eye** » arrivant après 4 jours de mer de Belgique, et ce soir je serai à leur bord. Albert est intéressé par mon installation de panneau solaire, il vient prendre des renseignements.

Le lendemain soir Je vais manger à leur bord, ils ont un beau bateau, un **Gladiateur Wauquiez**, un bateau très marin, comme on dit.

Ils vont partir le lendemain vers les îles Shetland, et puis peut-être vers la Norvège.

Quelques jours plus tard, je reçois un mail des Shetland, ils ont comme voisins de ponton Jean-Noël et Claude de « **Caolila** », de vieux amis quimpérois, sur leur bel OVNI 39. Le monde est petit...

Et puis ça se passe de façon très sympa avec mes voisins anglais.

Je rencontre un drôle de navigateur, un anglais très grand dans un bateau très petit, **6m50**, un bateau de **1975**... Un filin est suspendu à intervalles réguliers tout autour du bateau, au cas où il tombe à l'eau. Son annexe gonflable est sûrement beaucoup plus grande que celle de Treizour, et comme il ne peut pas la stocker dans le bateau, elle est accrochée dégonflée dans les filières... Et il monte vers les **îles Orcades** : courageux ou inconscient ?

J'ai changé de place : avant le vent s'engouffrait dans le bateau, je me suis mis en sens inverse, beaucoup mieux.

Je me balade en ville. Et je marche ! Pour arriver au centre, je suis le sentier côtier au-dessus de la plage, j'en ai pour 20 bonnes minutes. Encore 15 minutes pour arriver à l'hypermarché local, rien que pour faire les courses, au final j'en ai pour 1h30 !

J'arpente la zone portuaire, je cherche un « shipchandler », comme on dit en France, ici on dit « **boat chandlery** »... Depuis l'Irlande, et ici le problème est le même, je ne trouve pas de magasins d'accastillage. En France, dans chaque port de plaisance il y a au moins un magasin d'accastillage, ici rien. On me dit « il faut aller à Aberdeen »...

Que penser de Treizour, après 2 mois de navigation ?

A la demande générale, et en particulier celle de mon grand frère, je me pose un instant pour faire le point.

Treizour va sur ses 21 ans, il est de 1998. Il fait **8,50m** de coque, 8,80m hors tout. Il pèse un peu moins de 3 tonnes, précisément **2850 kg** à vide, il fait **1,40m** de tirant d'eau et 2,97m de largeur.

J'avais dit que je n'aurais plus de bateau après Indeed. Il n'y a que les imbéciles qui ne changent pas d'avis ! Pour me justifier, **j'ai changé de programme**. Je suis un voyageur plutôt qu'un navigateur ; faire des ronds dans l'eau en baie de Douarnenez ne m'intéresse pas.

Finis les transats, les années complètes passées à bord, mon programme c'est **naviguer l'été**, et c'est **l'Europe**, des navigations côtières mais lointaines quand même : l'Écosse, le Danemark, la Suède, l'Espagne, le Portugal, la Méditerranée...

Depuis 2 mois, j'ai alterné des périodes avec et sans équipiers, j'ai eu du soleil et j'ai eu de grosses pluies, j'ai eu des mers d'huile et des vagues cassantes et fatigantes.

Eh bien **le bilan est mitigé** ! Treizour est un joli bateau, confortable, même à 3, Mais il me reste la **nostalgie d'Indeed**, 11 mètres, 7 tonnes...

Un bateau léger et « petit », c'est facile à manier : hisser les voiles n'est jamais un problème, toutes les manœuvres sont aisées et ne nécessitent pas de gros biceps. Certains jours, j'ai pris ou largué des ris 6 ou 7 fois, hissé et affalé la grand-voile 2 ou 3 fois, roulé-déroulé le génois dans la foulée.

Son petit tirant d'eau me plaît bien, son moteur marche très bien.

Mais un bateau léger a un **gros défaut**, il bouchonne, on sent chaque petite vague, à la différence d'un bateau lourd qui, par son inertie, défonce les vagues au lieu de les subir.

J'ai fait une arrivée à Belfast contre le vent et contre le courant, chaque (petite) vague stoppait le bateau. J'ai passé des journées épuisantes en Mer du Nord, avec une mer mauvaise, des grosses vagues, et l'impossibilité de vivre à bord !

Vivre à bord, c'est préparer à manger, dîner à table dans le carré, lire, regarder un film sur l'ordinateur en petits épisodes de 5 ou 10 minutes, faire des petites siestes de 15 minutes. Parfois j'ai été privé de tout ça...

J'ai eu des journées formidables, paisibles, où le bateau marchait fort, mais également quelques journées tuantes qui me cassaient le moral.

Je dois dire par ailleurs que j'ai eu un certain nombre de **problèmes matériels** depuis le départ fin mai.

Tout l'hiver j'ai préparé le bateau, bien à l'abri au fond du Port Rhu.

Mais il a fallu changer le réservoir d'eau en Irlande, idem pour le pilote automatique. Les fuites aux hublots que je croyais réglées réapparaissent régulièrement. J'ai découvert, après une journée à taper dans les vagues et à enfourner l'étrave du bateau, que de l'eau de mer rentrait insidieusement dans la cabine avant jusque dans son entrée : il n'y avait donc pas que le réservoir qui fuyait. Enfin le sondeur s'est mis en panne...

Bon, soyons optimiste, il y a aussi des bonnes surprises. **Mon installation électrique est parfaite** ! Mon gros panneau solaire sur son portique charge tellement fort les batteries que je n'ai eu aucun problème pendant mes nuits en mer, où je faisais tourner l'ordinateur, les feux, et surtout le pilote automatique

électrique, gros consommateur. Avec Balum, Balum Piti et Indeed, il fallait bien souvent faire tourner le moteur diesel en fin de nuit, c'est inutile avec Treizour ! Un **bateau petit** a les avantages d'un bateau petit, facile à garer dans les ports, et pas cher – eh oui, la place de port c'est au mètre...

L'**annexe** est impeccable et très chic, et son petit **hors-bord** trentenaire marche comme un jeune.

Le **sondeur** marche bien mieux qu'avant !

Et tous mes **bricolages de l'hiver** sont là comme s'ils y avaient été depuis la construction du bateau, les bloqueurs de portes, les charnières de coffres, les étagères supplémentaires, etc.

Donc bilan mitigé, vous disais-je.

Tous les jours je regarde les prévisions météo sur **Windy.com**, vent de sud, vent de sud, vent de sud...

Jeudi, la plage est bondée, mais il y a peu de baigneurs, à part quelques enfants inconscients, **l'eau est à 14°**.

Échanges avec mes voisins anglo-hongrois : ils partent vers le Canal Calédonien. Ils photographient ma carte du canal, et me demandent de leur confirmer le tarif pour une semaine de traversée du canal, écluses et pontons : c'est environ 20 pounds ? Euh non, c'est 180 pounds ! Ils ont fait la grimace. Leur voilier, qui a la taille de Treizour, a une voile de jonque, ce qui n'est vraiment pas courant.

Le soir, grande fête sur la plage, organisée par l'**académie maritime de Peterhead** : une belle course est organisée dans la rade, les bateaux concurrents sont des « catamarans » fabriqués avec des bidons de 200 litres en plastique de récup', avec 6 rameurs à bord. Très drôle, et très acclamé.

A priori, je pars samedi matin, 6h du mat' : le vent est favorable, le courant dans le bon sens, pas trop de vagues. Et je vise Hartlepool, 175 milles nautiques, au moins une nuit en mer, et sans doute une arrivée très tardive.

Vendredi, le vent est toujours du Sud, mais **demain, enfin ça change !**



Samedi 27 juillet

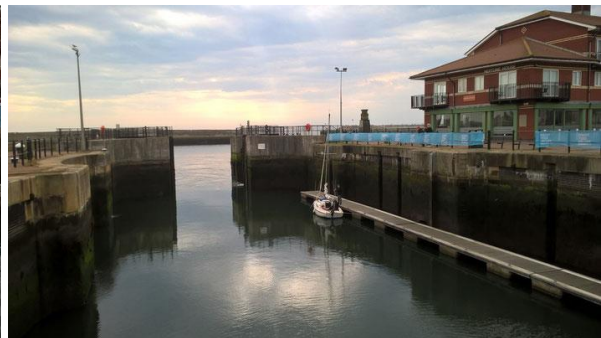
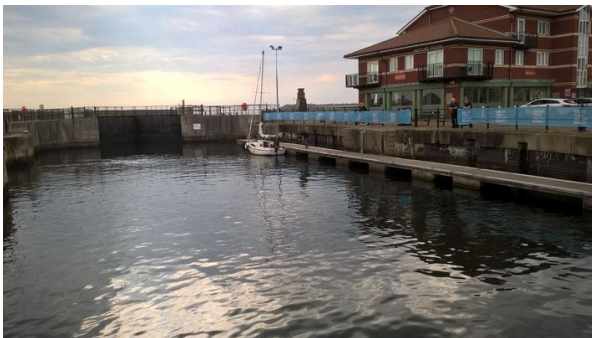
Enfin le vent a tourné ! Je fais une sacrée étape, **de Peterhead à Hartlepool** : parti à 6 heures du matin, j'ai passé **2 jours et une nuit en mer**, et en plus j'ai bombardé, bon vent tout le temps. Bon, rien n'est parfait, j'avais des grosses vagues, 1,50m à 2m, parfois plus... Nuit ventée, 2^{ème}

puis 3^{ème} ris. C'est fatigant, heureusement que ça avançait bien. Je craignais une 2^{ème} nuit en mer, je suis arrivé avant la tombée de la nuit.

L'accès à la marina d'**Hartlepool** a été plus compliqué : il y a de grosses marées dans l'est de l'Angleterre. Pour entrer, il y a un chenal puis une écluse, eh oui, encore une.

Et évidemment je suis arrivé dans le coin pile à marée basse, vers 19h30. J'ai ralenti, ralenti pour arriver vers 20h30, puis j'ai appelé la capitainerie, ils m'ont dit d'attendre encore, marée basse + 2 heures. Je suis allé m'accrocher à un bateau de pêche dans le port de commerce, puis à 21h30 j'ai passé le chenal, puis l'écluse. Et dans ce chenal, mon alarme de profondeur, réglée sur 2m50, n'arrêtait pas de couiner, impressionnant !

Installé au ponton à 10h du soir, ouf, crevé. Je me fais des spaghettis, et dodo.



La Mer du Nord est devenue une gigantesque zone industrielle

Certains parmi nous, trop naïfs sans doute, pensent que la mer est un des **derniers endroits sauvages** de notre planète où les petits poissons font des bulles. **Ça c'était avant...**

Prenez une carte marine de la Mer du Nord, et vous serez sans doute effaré, comme je l'ai été. Il y a **des centaines de plateformes pétrolières** !

Et pour chaque plateforme, il y a des bateaux chargés de l'entretien, de l'approvisionnement, du transport du personnel.

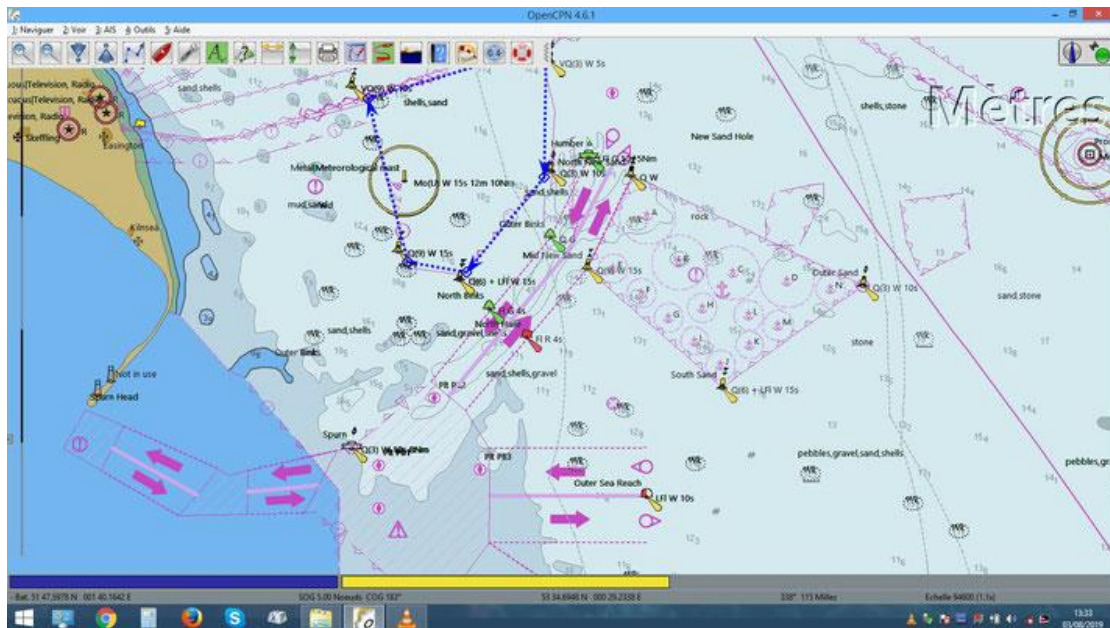
Qui dit pétrole dit **pétroliers**, des monstres de 150, 200, 250 mètres de long.

Autre surprise, pas toujours annoncée sur mes cartes marines, les « **Windfarms** », les fermes éoliennes.

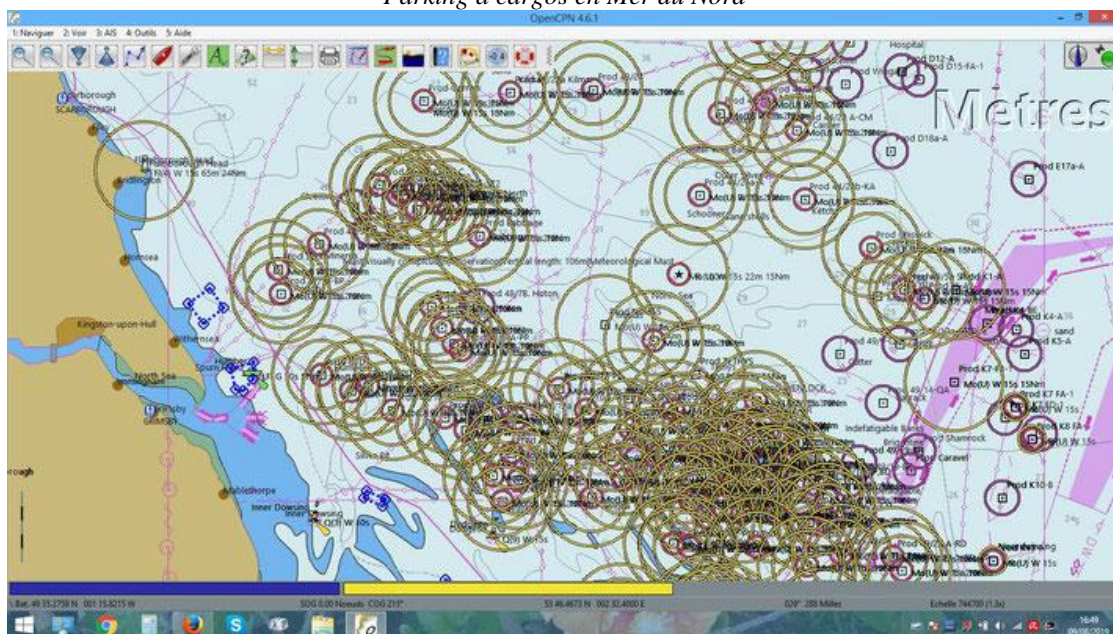
Depuis l'Écosse, je longe des champs d'éoliennes géantes, des centaines d'éoliennes, en pleine mer, invisibles de la côte. Quand je pense qu'en France, dès qu'on veut installer 3 éoliennes il se trouve toujours quelqu'un pour créer un comité de salut public...

Une Windfarm, c'est de **30 à 200 éoliennes**, et il faut les entretenir. Hier, avec l' AIS, je voyais sur une « ferme » une vingtaine de bateaux affairés auprès des éoliennes, des gros catamarans à moteur d'une vingtaine de mètres.

J'ai même découvert une curiosité en Mer du Nord : un **parking à cargos** ! Pour les petits, un place circulaire d'1/2 mille de diamètre, pour les gros 1 mille (1,852 km) de diamètre. Il y avait **8 cargos au mouillage** quand je suis passé.



Parking à cargos en Mer du Nord



Plateformes pétrolières en Mer du Nord à la hauteur de Scarborough

La Mer du Nord a une **faible profondeur** sur de très grandes étendues, 15, 20, 25 mètres. La côte anglaise est longée de hauts fonds et de **bancs de sable** qui font de la navigation un vrai gymkhana. Ma question permanente : comment faisait-on avant l'AIS, ça devait être de la devinette, ou même la roulette russe ! Alors, des chenaux, des balises, des champs d'éoliennes, des plateformes pétrolières, des cargos partout... Une zone industrielle, je vous le disais. Cerise sur le gâteau, **l'eau est souvent boueuse**, couleur café au lait...

Pour la suite, je vais attendre 24 heures ici à **Hartlepool** pour repartir, j'ai le vent de face demain.

Je découvre le problème de cette région : beaucoup de ports ne sont accessibles qu'à marée haute, avec des écluses, ou bien ce sont des ports qui assèchent à marée basse ! Je suis sans doute condamné à refaire au moins une très grosse étape pour atteindre un port où on peut entrer à toute heure de la marée.

Réussirai-je à arriver à temps à Calais ? Vous le saurez au prochain épisode - moi j'aimerais bien le savoir !

Donc 2 jours de repos à Hartlepool, le 1^{er} parce que j'en avais besoin, le 2^{ème} pour raison de vent contraire.

J'ai pris rendez-vous pour l'écluse à 7h demain matin 31 juillet. Direction **Scarborough**, où je devrais arriver vers 15h-17h, car c'est encore un port où on ne peut pas arriver à marée basse, mais là ça ira, la marée sera haute à 15h30, et pas d'écluse.

Prévisions : le jour suivant, 1^{er} août, grosse étape avec une nuit en mer vers Lowestoft, un port où on peut arriver quand on veut !

Après, 3 août, sans doute route vers Ramsgate.

Et le 4 août enfin, traversée de la Manche vers Calais si tout va bien.

Mercredi 31 juillet

Mauvaise journée, journée **exécrable** !

6h55, j'appelle le bureau du port à la VHF, ils m'ouvrent l'écluse. Et il se met à **pleuvoir des cordes** ! Ciré complet...

Je pars à marée basse, **l'alarme du sondeur** sonne, dans l'étroit chenal de sortie du port je verrai apparaître fugitivement « **1m** » sur l'écran du sondeur. J'ai mis une marge de sécurité de 20 à 50 cm, mais le bateau cale 1,40 m... C'était peut-être un poisson qui passait sous la coque ?

Devant Hartlepool, il y a une **Windfarm** qui n'apparaît pas sur mes cartes, trop récente. Hier soir j'ai trouvé sur Internet un vague schéma de l'emplacement des éoliennes, je dessine ça sur ma carte marine, ça fait l'affaire !

Des vagues aujourd'hui, des **grosses vagues désordonnées**, le plus souvent de face. Treizour se fait chahuter, tape, **cogne**.

Et le capitaine subit. On ne peut rien faire dans ces conditions qu'**attendre** et **ruminer**.

L'étrave plonge régulièrement et brutalement, et **l'ancre**, qui est très exposée, se soulève avec des bruits affreux. C'est la 1^{ère} fois que le problème se pose. J'avais mis **2 bouts de sécurité** pour bloquer l'ancre, Je vais en rajouter un **3^{ème}**, je ne voudrais pas la perdre, ou que toute la chaîne se dévide, 45 mètres avec l'ancre pendant au bout !

2 heures plus tard, l'ancre se soulève tellement qu'**elle sort du davier** : elle est encore là, pendouillante... Vite je vais la remettre à sa place, je resserre tous les bouts', mais avec ces vagues je ne peux rien faire d'autre. Vivement ce soir...

Dans la série **JDM** (journée de m...), je découvre **de l'eau** dans l'entrée de la cabine avant. Je contrôle, le réservoir d'eau tout neuf ne fuit pas, son compartiment est sec. **Je goutte l'eau, elle est salée**. Et je comprends que de l'eau entre par l'étrave quand le bateau plonge dans la vague, il doit y avoir une **petite entrée d'eau** dans le puits à chaîne.

J'éponge, je sèche...

16h, j'arrive à **Scarborough**. Il y avait sans doute 3 à 4 nœuds de courant sur les derniers milles, c'est très perturbant.

Mon voisin de ponton me donne un coup de main pour m'installer, un navigateur solitaire sur un bateau très petit, mais très bien équipé, très propre. Je lui dis que je trouve son yacht « pretty ».

Après cette mauvaise journée, **Scarborough** est une bonne surprise. Je connaissais la chanson de Simon & Garfunkel, « **Are you going to Scarborough fair...** », je découvre une ville dédiée au pain d'épices, aux sucres d'orge, aux glaces et aux machines à sous ! C'est une ville de bord de mer très anglaise, une fête foraine permanente, et pour une fois la marina est en plein centre-ville, on en profite sans que ça soit gênant. Ce soir, **fish & chips** !

Jeudi 1^{er} août

5h, départ. Je quitte **Scarborough** pour viser **Lowestoft** à 150 milles nautiques d'ici. Encore une nuit en mer en perspective.

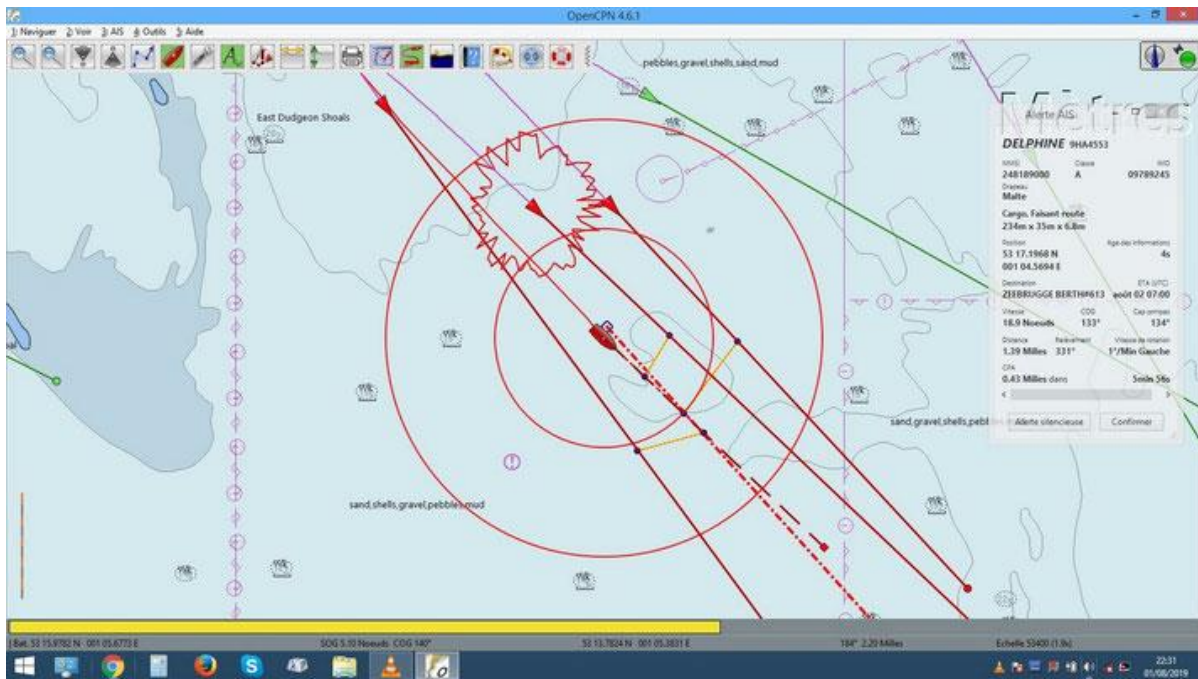
Il y a toujours des vagues, mais elles ont tendance à se civiliser. Le temps devient beau, même s'il y a un peu de brume et que le vent reste frais.

J'aperçois des champs d'éoliennes. Je vois des cargos isolés au mouillage au milieu de nulle part. Et je découvre mon premier vrai **parking à cargos** dont j'ai parlé plus haut.

J'essaie de gérer ma vitesse, je fais des calculs de **moyenne idéale** pour arriver demain à 12h30, à l'étape de marée, sans courant. Je vais trop vite, trop de courant !

La nuit tombe, 4 cargos me doublent. Un cargo de 234 mètres me dépasse à quelques centaines de mètres.

Minuit, la nuit est profonde, pas de lune, des étoiles, des cargos et des éoliennes partout.



Treizour se fait doubler par 3 cargos...



Champ d'éoliennes

Le jour et la nuit

Regardez la carte de l'Europe : **Inverness** est à peu près à la même latitude que le bas de la **Norvège**, vers le 58^{ème} parallèle Nord. J'étais à Inverness le 18 juillet, pas très loin du Solstice d'été du 21 juin, et dans ces latitudes on approche du **soleil de minuit**.

Quand j'ai quitté Inverness, à **2 heures du matin**, je voyais **les lueurs de l'aube**, et à **3 heures** c'était déjà la lumière du **petit matin**. La nuit tombait très tard, vers 23 heures. Maintenant à 21 heures, l'obscurité est déjà là.

Je suis en train de descendre la côte Est de l'Angleterre à toute vitesse, j'ai fait des nuits en mer, et je vois augmenter la durée des nuits en même temps.

J'ai retrouvé des nuits très noires, des nuits qui s'éternisent ! Arrivé à Calais, le jour ne se lèvera péniblement que vers 6 heures du matin, et on sera en Août !

Domage, j'aime ces nuits en mer où on voit bien les étoiles, mais où **le ciel n'est jamais vraiment noir**, où on voit les oiseaux, l'horizon, la côte. Il faudra que je retourne là-haut...

La nuit se passe sereinement, je fais des **siestes de 20 minutes**, ce n'est pas vraiment du sommeil profond mais je me repose bien.

Pendant toute la matinée j'essaie de **régler ma vitesse**, trop de courant, trop de voiles, pas assez de courant, pas assez de voiles.

J'arrive à 13h au ponton de **Lowestoft**, mais le résultat de mes efforts est décevant, il y a trop de vent, trop de courant, trop de clapot pour cette arrivée, et c'est soi-disant l'heure du « **slack** », de l'étale de marée...

Petit bilan rapide : ces 2 journées se sont bien passées, bien mieux que l'étape précédente où j'avais eu pluie et grosses vagues ! Beau temps, un peu moins de vagues, juste une arrivée un peu compliquée, mais tout va bien.

Je rentre dans le port ; à droite il y a la darse pour les bateaux de pêche et les gros catamarans qui s'occupent des Windfarms, tout de suite à gauche s'ouvre l'entrée de la marina, et en face vers l'Ouest une rivière s'enfonce dans la ville : les **cargos** continuent dans ce chenal étroit après qu'un pont tournant leur ait laissé le passage. De mon ponton, je vois passer ces cargos à 25 mètres, juste de l'autre côté de la digue qui ferme la marina.

La marina, non, la « **Royal Norfolk & Suffolk Yacht Club Marina** », est assez **ordinaire**, et l'accueil est **nul**. C'est assez rare pour le dire.

Balade rapide en ville pour trouver un supermarché, et sieste.

Samedi 3 août

6h55, j'appelle à la radio **VHF** le canal **14**, je demande l'autorisation de pointer mon nez en dehors de la marina. Je dois laisser passer un **cargo de 100 mètres**, à quelques mètres devant mon étrave. Quelques instants plus tard, la dame me rappelle, c'est OK.

Je commence ma descente vers **Ramsgate**, je suis doublé par une dizaine de catamarans à Windfarms.

J'ai calculé mon heure de départ pour avoir le courant de marée avec moi. J'ai 73 milles à parcourir.

Je reprends mes calculs de moyennes, je consulte les heures des courants, je suppute mon heure d'arrivée : je vois sur la carte que le chenal d'entrée dans Ramsgate est en travers du courant, ça serait sûrement plus facile à l'**étale de marée**, comme d'habitude.

Vers midi, une première : je vois un **cargo sans AIS** ! Parmi tous les cargos que je repère, il y a un **porte-conteneurs d'environ 250 mètres**, je peux lire son nom géant sur son flanc, **YANG MING**, il doit être à un ou deux milles de moi, et il n'apparaît pas parmi mes cibles AIS. Un vrai scandale. J'imagine la même découverte dans la nuit noire...

Tout l'après-midi, mes petits calculs s'enchaînent, marée, courants, heure d'arrivée. J'avais imaginé de continuer jusqu'à **Douvres**, mais je ne vais pas assez vite, j'y arriverais trop tard, et je ne veux pas faire des manœuvres de port dans le noir.

J'arrive dans le chenal d'entrée de Ramsgate où finalement le courant traversier se gère facilement. Je suis suivi par un voilier belge de 20 mètres. Marée basse, mon alarme de profondeur couine. J'entre dans la marina sans problème avec mon tirant d'eau de 1,40m, mais mon suiveur va planter sa **quille de 2,20m** dans la **vase** ! Ce sera heureusement sans conséquence, il arrive 10 minutes après moi.

21h, je suis amarré au ponton.

Grande marée, gros marnage, cette marina immense a l'air de s'envaser, les côtés sont asséchés et des bateaux ont l'air d'être posés.

Je ne vais pas sortir de l'enceinte du port, même pas un coup d'œil sur la ville, pas le temps. **Demain je suis en France !**

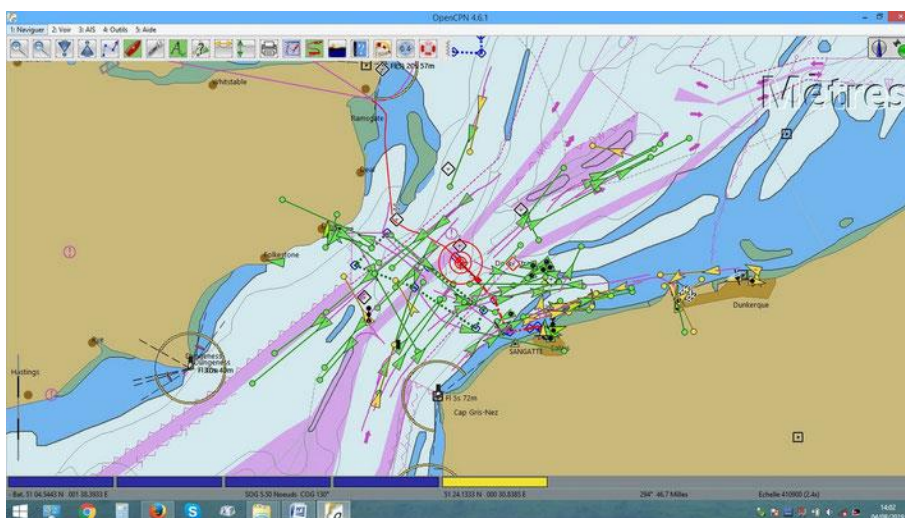
Dimanche 4 août

Après de savants calculs, je démarre à 9h45, je dois rejoindre le bord de la Manche à la hauteur de Douvres, et ma traversée doit commencer à **12h15**.

Je sors du port, mon téléphone sonne, c'est **Jean-Claude et Isa**, mes squatters douarnenistes ! Ils vont bientôt quitter ma maison, après de longues recherches de la maison idéale près de Douarnenez.

Je ne vais pas trop vite, et j'arrive à 12h15 à la bouée qui marque la limite de la Manche. C'est parti !

Petit vent, voiles et moteur. Brume légère. Je croise quelques cargos, un porte-conteneurs immatriculé au Libéria de 294 mètres, un autre japonais de 338 mètres.



Il y a du trafic dans le pas de Calais !



Un cargo de 338m

Il y a du courant, mais je ne sais pas trop dans quel sens : je suis aux environs de la marée haute, là où les courants sont en train de changer de sens.

Je vais terminer ma traversée en augmentant le régime du moteur : Mon guide nautique me parle d'un **pont tournant** qui donne accès la marina de Calais, Je passe de l'heure anglaise à l'heure française, une heure de plus, et je crains de me retrouver bloqué. Je crois comprendre que la **dernière ouverture du pont tournant** est à **17h15** : heure anglaise ou française ?

Dans le chenal d'arrivée, le port de Calais m'appelle à la radio VHF, je dois me mettre en position d'attente, un ferry part vers Douvres, un autre arrive. Il est 17h.

J'entre dans le port, le marinier à la VHF m'informe que le pont tournant s'ouvrira à **17h45**, ouf, tout va bien. J'apprendrai plus tard que le pont s'ouvrira aussi à **18h45**...

Je rentre dans la marina, j'installe Treizour, et **Jérôme arrive à 18h30**, la gare est à 10 minutes à pied.

Cette descente d'**Inverness** à **Calais** aura été une **vraie galopade**, avec une interruption interminable d'une semaine à Peterhead pour cause de vents contraires, mais j'y suis arrivé !

Avec Jérôme on s'offre le restau ce soir : spécialités du Nord, **Ficelle**, **Potjevlesch**, et au dessert un **Calais**.

Au programme pour la suite, le retour sur Douarnenez. La météo des jours qui viennent n'est pas sympathique, vent d'Ouest annoncé, et nous allons vers l'Ouest ! Vous saurez tout au prochain épisode.

Le retour de Treizour – Première manche *

du 5 au 13 août 2019

Première partie de la Manche !



Je suis arrivé depuis les côtes anglaises dans le port de Calais ce **dimanche 4 août** à 17h30, et Jérôme est arrivé à pied depuis la gare à 18h30. Notre programme est de ramener **Treizour** à **Douarnenez** dans le Port Rhu **avant le 15 août**. Pour le moment, la météo n'est pas très coopérante, attendons la suite.

Lundi 5 août - Calais

Le capitaine reprend des forces. Nous préparons le bateau : pleins de fuel et d'eau, courses.

Et un fish & chips de plus au compteur.

Mardi 6 août – Calais/Dieppe

Le pont tournant qui ferme la marina de Calais ouvre à 6h54, nous larguons les amarres à 7h.

Nous partons vaillamment, mais les conditions de navigation sont rapidement **décourageantes**. Manifestement une volonté invisible nous pousse à renoncer au cap et à aller nous réfugier à Boulogne : vent **contraire**, vagues **détestables**, courant **dans le nez**. Le capitaine, **au creux de la vague**, propose de mettre le clignotant à gauche, mais Jérôme reste **optimiste**, on continue. Pourtant, entre le calcul de la marée, la vitesse GPS, les prévisions de courants, il ne reste selon le capitaine que **10 heures de navigation...** Chiffre qui n'évoluera pas pendant plusieurs heures, ce qui laissera l'équipier quelque peu perplexe. On n'est plus marins, mais charpentiers, l'étrave plonge et tape, on plante des clous, des pieux.

Jérôme, pas encore amariné, a mauvaise mine et essaie de faire bonne figure, il est un peu barbouillé ; après ma descente express de l'Écosse, j'avais espéré des conditions plus amicales.



Arrivée **troublante**, nous ne sommes plus très lucides après cette navigation épuisante, vers la digue du port d'entrée de Dieppe : sur la carte électronique **on entre directement dans le port**, mais à l'œil nous allons **droit sur la plage** ! Un moment d'hésitation pour rectifier le cap... Puis doucement la confiance dans la technologie est revenue : c'était bien entre la balise rouge et la verte que nous allions, vraiment **en crabe** à cause du

courant de marée, avec **30 degrés d'écart** entre le cap du compas et la réalité.

On trouve un ponton dans la marina, nous sommes le **mercredi 7 août** à 2 heures du matin.

Après quelques heures de repos, nous constatons un **marnage** impressionnant, 6 ou 7 mètres entre marées haute et basse.

Balade dans Dieppe, nous sommes attirés par une belle cathédrale qui, cela nous surprendra, est dédiée à St Jacques ; Dieppe est donc sur le **chemin de Compostelle**.

Grande plage, typique de cette côte, où on ne voit pas beaucoup de baigneurs : beau soleil mais ça souffle et il y a de la fraîcheur dans l'air.

Une bière s'impose sur une terrasse qui surplombe la marina.

Jeudi 8 août – Dieppe/Saint Vaast La Hougue

Dans cette météo contraire - avec un vent d'ouest trop établi -, une **fenêtre** nous permet de quitter **Dieppe** pour **Saint Vaast La Hougue** (à prononcer **Saint Va**) avec un vent qui a tourné vers le **sud**, et en plus la mer s'est calmée. Départ à 6h, les feux qui nous autorisent la sortie du port sont au **vert**, pas de ferries en vue. **95 milles** nautiques devant nous, une belle étape encore. Ces conditions permettent à l'équipier de mettre sa ligne à l'eau et de **pêcher 3 maquereaux**, dont un qui ne fait pas la maille, rejeté.

L'**AIS** sonne sans discontinuer ; nous croisons beaucoup de bateaux. Des cargos au cap bien franc en route vers le Havre, des pêcheurs qui tournicotent d'un casier à l'autre - il nous faudra un moment pour comprendre que bon nombre de leurs casiers sont signalés par une **lampe flash**. Dans la nuit noire on les confondait d'abord avec des feux sur la côte.

Une équation difficile à résoudre : au port de Saint Vaast La Hougue, il y a une **écluse** ouverte autour de la marée haute ; entre notre vitesse, le courant changeant toutes les 6 heures, les caprices du vent, nous devons arriver vers 4h du matin. On accélère mais tout compte fait on est trop rapide, il faut ralentir, pour terminer au moteur en accélérant. Finalement, nous arrivons le **vendredi 9 août** à 5h du matin, épuisés.

Encore tendus par cette traversée, il nous est impossible de sauter dans nos bannettes ; une **soupe de potiron-châtaigne** sera bienvenue pour décompresser.

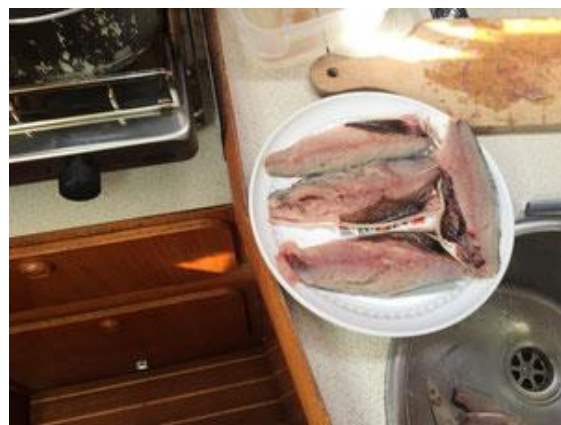
Journée entre parenthèses : sieste-récup', on traîne.

Sans le savoir, selon maître Stéphane B. (France 2) nous avons accosté dans le « **village préféré des Français 2019** », à la fois port de bateaux de pêche et marina de bateaux de plaisance.

Il nous sera difficile de trouver une épicerie. Tout concourt à vous guider vers une épicerie fine immense, une supérette de luxe aux multiples recoins, aux étals surchargés de produits artisanaux : l'épicerie **Gosselin** établie depuis 1885.

A midi **Jérôme** prépare les **maquereaux** qu'il a pêchés en filets grillés – excellents !

Le vent est très fort dehors – **force 7-8**. On va au bout de la jetée avec difficulté pour regarder les vagues soufflées par les rafales. On espère qu'il n'y a personne en mer, surtout pas nous.



Samedi 10 août - St Vaast La Hougue



Nous avons repéré, garé sur le quai, un **véhicule amphibie**, croisement improbable entre un chalutier et un camion. Nous allons vite comprendre qu'il transporte les touristes vers **l'île de Tatihou**, aller/retour toutes les demi-heures. Touristes nous allons être, sans le regretter. Le **Tatihou II** (c'est son nom) est une véritable attraction locale, mais l'île elle-même mérite la

visite : jardin tropical qui nous rappelle notre escale aux **Scilly**, potager de simples, musée maritime, fortifications dessinées par **Vauban**, dont une tour imposante où l'étroit escalier, une fois gravi, nous offre une vue superbe.

Un **regret**, le Tatihou II, selon les marées, rentre parfois par voie de terre, en roulant à travers les **parcs à huîtres**, ce qui ne sera le cas pour nous. Le vent souffle encore très fort, mais a tendance à baisser. On se met du côté sous le vent dans le bateau pour ne pas se faire arroser par les embruns, précaution un peu inutile...

Je reçois un message d'**Albert et Geneviève**, les belges rencontrés à **Peterhead**, ils ont eu aujourd'hui **71 nœuds de vent** dans le petit port de **Vlieland** aux Pays Bas où ils se sont réfugiés. C'est l'été ?

Dimanche 11 août - St Vaast La Hougue

Encore une journée à terre, la fenêtre météo promise pour rallier Cherbourg ne s'ouvrira que demain.

Saint Vaast La Hougue est réputé pour ses **huîtres**, c'est tout naturellement que nous allons le vérifier. Jérôme en ouvre **2 douzaines à bord !**

Lundi 12 août - St Vaast La Hougue/Cherbourg

L'écluse ouvre à 6h54, départ 7h, il fait assez beau, petit vent et petites vagues. **Grosse frayeur** après avoir passé les bouées au sud de Tatihou – on papote, au dernier moment on aperçoit un **bateau de pêche** à l'arrêt en train de remonter son filet, à une **vingtaine de mètres devant notre étrave**. Jérôme se jette sur le pilote automatique, le débranche et donne un coup de barre à 90°, ouf ! On voit les **têtes effarées** des 3 marins, qui n'ont même pas eu le temps de râler ou de nous injurier, et nous on va mettre un bon moment à reprendre nos esprits, **tout tremblants et tout fébriles**.

Le reste du trajet est presque une formalité, 28 milles, le courant se met dans le bon sens, la mer est presque plate.

Des petits grains par intermittence, un ciel bien noir, et un **arc-en-ciel** superbe. On passe le grand phare de la Pointe de Barfleur.

Notre étape se conclut au moteur face au vent. On rentre dans l'immense rade de **Cherbourg**, un **ferry** arrive en même temps que nous par notre travers, je pensais lui passer devant, mais il lance un grand coup de trompe, en fait il tourne à angle droit et nous coupe la route. Treizour et le voilier qui nous suit doivent faire des **ronds dans l'eau**, le temps qu'il prenne son virage.

On se met au ponton préconisé par le guide pour les bateaux visiteurs de moins de 12 mètres, mais ça ne nous semble pas être un endroit bien adapté, d'autant

plus que **je compte laisser le bateau 2 semaines ici**. On va à la capitainerie, qui nous indique une autre place. On fait la manœuvre, on amarre Treizour proprement.

Nous rangeons le bateau, et commençons à faire nos sacs.

Notre projet était de ramener le voilier à Douarnenez, mais **la météo est décidément récalcitrante**, le vent souffle du Sud-Ouest, et nous allons vers le Sud-Ouest.

Jérôme a pris un billet de train Quimper–Grenoble pour le 16 août au matin, j'ai des visites annoncées chez moi à Douarnenez, et un gros weekend festif à Metz autour du 24 août. Je vais laisser Treizour une quinzaine de jours ici à Cherbourg, **je reviendrai vers le 26** pour terminer mon périple, **si la météo consent** à me laisser passer.

Mardi 13 août - Cherbourg/Douarnenez par voie terrestre !

Notre train est à 10h35, on compte quitter le bateau et partir à pied pour la gare vers 9h30, mais une averse démarre à 9h20, une grosse averse qui mouille... On se dit qu'on attend jusqu'à 9h35, mais il faut y aller. 20 minutes de marche, on arrive à la gare trempés, dégoulinants.

Cherbourg-Lison, puis 1h30 de correspondance, Lison-Rennes, puis 40 minutes de correspondance, et encore 2h30 de trajet, en tout **notre voyage en train dure 8 heures**, dans des michelines qui s'arrêtent dans toutes les gares, on est assis sur des strapontins sous des vélos accrochés au plafond...

A Quimper, bonheur, **Patrick** vient nous chercher à la gare pour nous ramener à Douarnenez rue du Treiz, repos !

Nous retrouvons la maison toute propre, les **squatters de l'été** ont nettoyé le jardin qui n'a jamais été aussi beau, la maison est rangée ; ça tombe bien, **le captain a besoin de se poser**, j'ai vécu ces dernières semaines sur un **rythme effréné**, et même un peu trop !

Je redeviens terrien : conduire la voiture, dormir dans un lit moelleux sous une couette toute douce, j'avais oublié ces sensations.



2 jeunes goélands dans la tour Vauban de l'île Tatihou

Le retour au **bercail** – Dernière manche

du 26 août au 1^{er} septembre



Rappel de l'épisode précédent : j'ai abandonné Treizour sur un ponton de Cherbourg pour une quinzaine de jours.

J'ai retrouvé avec bonheur ma maison, ma couette, ma voiture, et mon jardin tout nettoyé par mes squatters. Jérôme est reparti vers Grenoble.

23-24-25 août, j'ai fait un aller-retour en train vers Metz pour un weekend plein de surprises, à cheval entre Luxembourg, Allemagne et Lorraine.

Pour remonter sur Cherbourg, je n'avais pas très envie de subir à nouveau 8 heures de train, Jérôme m'a suggéré de tenter **Blablacar**. Je regarde sur Internet, et je trouve le 26 août un voiturage direct Douarnenez-Cherbourg, 440 km. Je regarde les prévisions météo pour le 27 août, elles sont raisonnablement bonnes, je réserve ma place.

Lundi 26 août

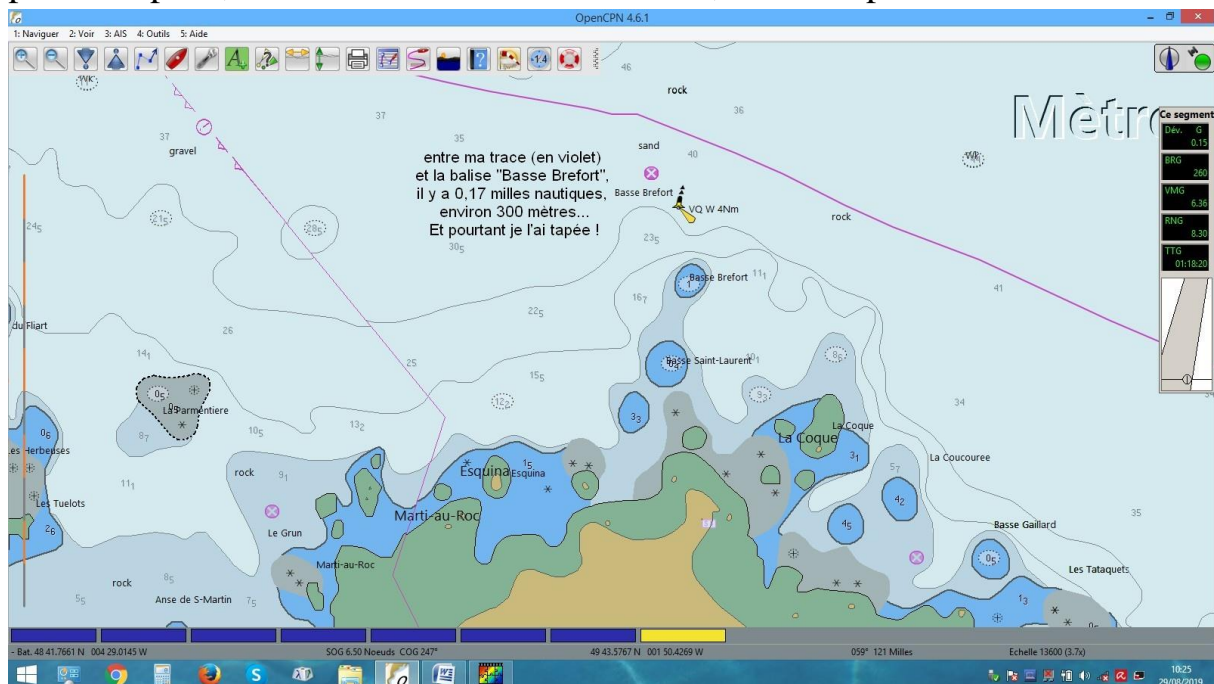
5h du matin, place de la Mairie à Douarnenez, je monte à bord de la voiture de Jacques. Voyage rapide et très agréable, Mon chauffeur me parle de sa vie à bord des **sous-marins nucléaires** français, construits à Cherbourg.

Il me dépose à la marina de Cherbourg à 10h45. Je remets le bateau en ordre, je fais les courses pour quelques jours. Mes derniers calculs autour des prévisions météo m'ont fait prendre la décision de partir dès cet après-midi. La marée est haute vers 17h30 dans le **raz Blanchard** entre le Cap de la Hague et Aurigny, je pars à 16h, j'aurai ainsi le courant descendant au début pour descendre vers Guernesey puis **Roscoff**.

Sur la route, le temps est couvert, il y a même des **bancs de brume** par moments. Mon sous-mariner me dit que ça va se lever, beau temps annoncé.

15h50, amarres larguées. Il y a de la brume. Elle va se dissiper, on y croit.

Cette nuit en mer va être difficile : au début **le brouillard est épais**, et ça va plutôt empirer, avec une visibilité à 100 mètres, et même parfois à 50 mètres.



Je suis debout dans le cockpit, je guette, je redoute l'apparition d'un bateau de pêche ou d'un voilier sans AIS. Je descends un instant à la table à cartes pour vérifier ma route, je ressors, et là au dernier moment je vois une balise là, à quelques mètres du bateau. Pas le temps de manœuvrer, **je frôle la balise**, il

restera une trace d'algues sur la coque. Plus de peur que de mal, j'aurais pu la cogner de plein fouet ! Sur la carte, je suis passé à **300 mètres** de la balise...

Souvenir à bord de **Balum Piti**, 12 mars 2012.

Je ramenaï mon nouveau bateau de Cherbourg à Bénodet avec mon amie Noëlle. La brume était par moments assez épaisse, nous étions attentifs à repérer toutes les balises qui jalonnent la côte entre la rivière Penzé et l'Aber Wrach. J'ai écrit dans le journal de bord ce jour-là « *La bouée de **Lizen Ven** par le travers. Elle a bougé vers le Sud-Ouest ?* »

Le soir, nous allons boire une bière au Café du Port, et nous y rencontrons l'équipage de la **Velleda**, le bateau des Phares et Balises. On leur rapporte notre impression sur la bouée de Lizen Ven, ils nous répondent qu'ils sont là pour elle, en effet **la balise a bougé de un mille nautique** (1,852 km) vers le Sud-Ouest.

Une balise est accrochée par une grosse chaîne à un « corps mort », un bloc de béton posé sur le fond. Les jours de grosse tempête, une balise peut tracter son corps mort, eh oui. Est-ce ce qui est aussi arrivé à la balise **Basse Bréfort** ?

Je guette, je guette, anxieux. Je passe le raz Blanchard sans problème, pas trop de courant. J'amorce ma descente entre les îles d'Aurigny et Guernesey. La nuit tombe, et peu à peu dans la nuit noire, le brouillard diminue. Les étoiles sont de plus en plus nombreuses, et j'aperçois enfin quelques lumières sur Guernesey, des phares.

Dans l'obscurité, **les vagues ont une drôle d'allure**, comme si elles étaient balayées par un faisceau lumineux. Mes feux de position, un phare lointain ? Tout à coup je comprends, je traverse des bancs d'un **plancton** qui devient **phosphorescent** avec la vague d'étrave du bateau. Je me remémore ce genre de scènes dans les eaux tropicales, quand tout à coup le spectacle devient magnifique, **des dauphins arrivent** ! Ils plongent dans le plancton, je vois leur **silhouette scintillante**, visiblement ils s'amuse à se déguiser en spectres lumineux bondissant dans les vagues. Pendant 10 à 15 minutes ils font leur numéro, mais le plancton disparaît, ils s'en vont.

Un mince croissant de lune rousse se lève à l'Est.

Je démarre des **petites siestes** de 15 minutes. Dans le lointain vers le Sud, j'aperçois de grandes lueurs, des **éclairs de chaleur** qui teintent les nuages de jaune et de mauve. Je n'entends pas de tonnerre, parfois seulement un roulement très lointain.

Je vais vers le Sud-Ouest, et je m'approche de cet **orage** qui s'étale sur tout l'horizon. Peu à peu, les éclairs, qui n'étaient que sous les nuages, se mettent à tomber sur la mer autour de moi, avec grand fracas. **Je serre les fesses** : dois-je couper tout ce qui est électrique dans le bateau, les feux, l'ordinateur ? Cet orage, qui aura duré la moitié de la nuit, va enfin se calmer en même temps que



l'averse qui commence à tomber, une grosse averse qui n'en finit plus.

Avec le jour, tout rentre dans l'ordre, mais le vent, qui était faible, va par moments s'évanouir complètement.

Beaucoup de moteur pour terminer. Bref, content d'arriver à **Roscoff**, la nuit a été courte.

Je vais passer 2 nuits ici, mais de toute façon la météo est nulle pour la suite. Il faut attendre dimanche-lundi pour enfin avoir du vent qui descend vers Douarnenez. Je vais sans doute faire une étape au moteur pour aller à l'Aber Wrach, et puis peut-être encore une jusqu'à l'aber Ildut, et dimanche je ferai le trajet jusqu'à Douarnenez, à la voile !

Mercredi 28 août

Grosses siestes à bord dans le port de Roscoff.

Je suis passé ici récemment par la route, fin mai on était venu à 2 voitures pour que Pierre laisse la sienne avant de partir vers l'Irlande, ainsi avec Jérôme ils avaient pu filer directement sur Grenoble après leur traversée retour depuis Cork.

J'ai déjà testé cette marina très moderne avec **Balum Piti** lors de convoyages entre Bénodet et Cherbourg. Je me souviens en particulier d'une arrivée épique en mars 2013, en solo. J'avais quitté Cherbourg avec du vent assez fort, mais je voulais m'éloigner très vite de ce port où le bateau était bloqué depuis 7 mois, à cause de querelles stériles entre l'expert, l'assurance, le chantier... A peine parti le vent s'était renforcé, j'avais passé le raz Blanchard avec un vent de **force 7** bien établi. J'étais allé me réfugier 24 heures à **Guernesey**. Le temps s'était assagi, j'étais reparti vers Roscoff avec un bon vent. Vers 6 heures du soir,

j'avais téléphoné à la marina de Roscoff pour les prévenir que j'allais arriver tard. Pas de problème, où vous voulez sur le ponton B, m'avaient-ils répondu. Une demi-heure après, le vent s'était renforcé, **force 7** à nouveau, avec des vagues très formées venant de l'arrière.

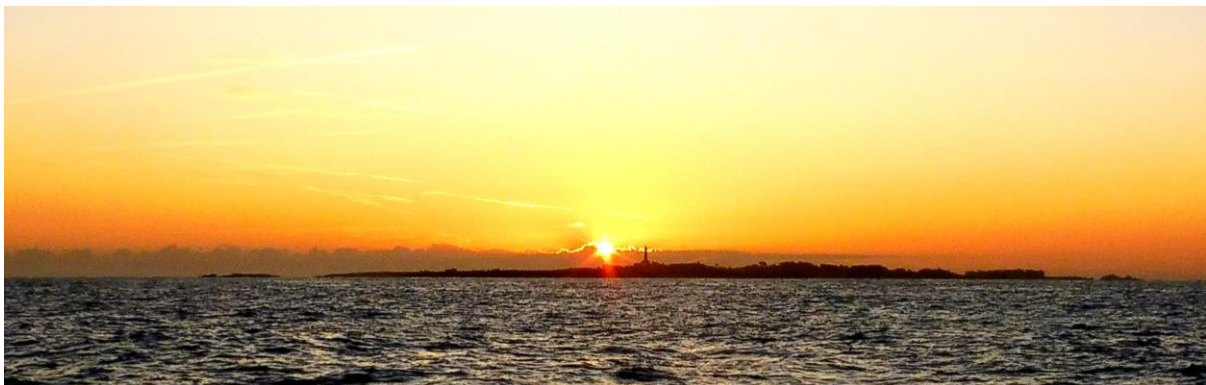
Je ne connaissais pas très bien ce bateau, mais ça avait commencé dans le raz Blanchard, **le bateau partait en surf** ! Sur la pente des vagues, la quille et les 2 safrans se mettaient à vibrer, toute la coque tremblait et le bateau accélérât comme une vulgaire petite planche de surf. Toutes les 3 vagues, le bateau démarrait et moi je n'en menais pas large. Le pilote automatique travaillait bien, les vagues étaient hautes mais très régulières, heureusement car que se serait-il passé autrement ? Nuit noire, j'étais entré dans la marina à 9 heures du soir comme une fusée, en face de l'entrée j'avais vu le ponton B, une place libre, manœuvre impeccable du premier coup...

Jeudi 29 août

Ça fait **3 mois** aujourd'hui que Treizour a quitté le Port Rhu. Avec Pierre et Jérôme on avait largué les amarres le 29 mai. Sacrée virée.

La pleine mer est à 4h50 du matin, j'ai 34 milles nautiques à parcourir jusqu'à L'Aber Wrach. **Je pars à 6h** pour profiter du courant de marée descendante qui va vers l'Ouest. **Nuit noire**. Un croissant de lune tout mince se lève à l'Est.

Pas de ferry à quai, je quitte la marina de Roscoff et j'entre dans le chenal sinueux entre Roscoff et l'île de Batz. L'horizon vers l'Est s'éclaircit à peine, pas suffisant pour éclairer ma route. Je devine les balises et les tourelles, **je fais confiance à l'ordinateur et au GPS** pour zigzaguer dans le noir, pas très rassuré. À 7h, le jour est presque levé, enfin, je n'ai plus besoin de la lampe torche pour lire les instruments du bord.



Il fait un temps magnifique, tout petit vent, mer assez belle. Je le savais en partant, aujourd'hui **ce sera moteur**, le vent est trop faible et plutôt de face, et il faut que j'avance ! Grand-voile, génois déroulé et moteur à 2400 tours/minute.



L'étale de marée basse est à 11h45 à l'Aber Wrach, et j'approche de la **balise du Libenter** qui marque l'embouchure de l'aber. De nombreux voiliers entrent et sortent. Je remonte le bras de mer, j'appelle la marina à la VHF : « *Marina de l'Aber Wrach, ici le voilier Treizour. À vous* ». Une marinière sur un Zodiac rouge m'attend et me conduit à mon ponton. Amarrage terminé à 13h.

Devant la marina, j'aperçois dans le mouillage le **Rara Avis**, un des voiliers du **Père Jaouen**.

J'avais déjà vu ce voilier aux Antilles, avec son collègue le **Bel Espoir II**, à St Lucy en 2004, et à St Martin en 2015. Le Père Jaouen, originaire de la région, étant décédé en 2016, je ne sais pas ce que deviennent ses bateaux aujourd'hui.



Vendredi 30 août

Le projet du jour : je veux arriver aujourd'hui à l'**Aber Ildut** à l'étale de marée basse, 12h16. Je calcule ma moyenne entre Roscoff et l'Aber Wrach hier : 4,85 nœuds ; je pars de l'idée que je vais faire à peu près la même vitesse, j'ai une vingtaine de milles nautiques à parcourir, je vais donc partir à **8h du matin**, j'aurai le courant avec moi, avec un vent prévu tout petit, mais, comme d'habitude, dans la mauvaise direction !

Je quitte mon ponton de l'Aber Wrach, et **je cafouille** ! Le courant de marée me joue des tours, et je pars en travers, je m'appuie sur le bateau voisin... Tout rentre dans l'ordre, mais quelques secondes d'inattention ont suffi.

Il fait beau, je fais des photos. Il y a de la houle, une **grande et longue houle** conjuguée aux frisotis du courant de marée qui pourrait donner l'impression d'une mer mauvaise, mais Treizour escalade ces pentes sans problème.

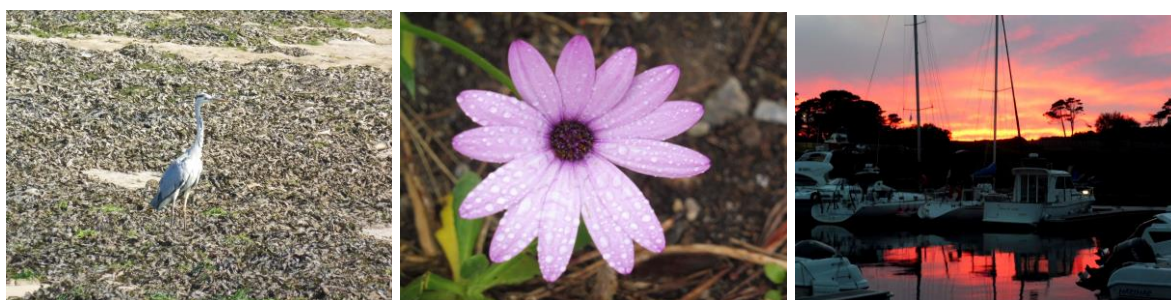
Je prends le virage, j'amorce la descente du **chenal du Four** en saluant au passage le phare du Four. Je vois au loin l'île d'Ouessant, l'île de Molène.



J'arrive à midi dans la petite chicane qui conduit à l'Aber Ildut : grand coefficient de marée, **coefficient 102**, et je suis à pleine marée basse, je suis concentré pour rester bien au milieu du chenal. J'accoste au ponton à 12h30. Le capitaine du port fait sa pause de midi, je mange, et sieste !

Demain, je reste ici, j'attends dimanche : enfin le vent sera dans le bon sens, du Nord-Ouest, et il va y avoir un courant de marée énorme, **coefficient 115** : courant de **5 à 6 nœuds** à mi-marée, dit le guide !

Samedi 31 août



Journée de repos au ponton de l'Aber Ildut. De toute façon il pleut. Je lis, j'écris, je regarde des films. Et je m'offre un repas de midi au restau du port.

Un aber ?

C'est un mot d'origine celtique qui signifie **estuaire, ria**, une vallée fluviale envahie par la mer. En Bretagne sud, on parle d'**aven**.

Dimanche 1^{er} septembre

Lever 6h, il fait **nuit noire**. Ah, la nostalgie des tropiques où le soleil se levait à 6h, où la lumière était plus intense à 7h du matin qu'à midi en Bretagne...

Cette **dernière journée de navigation** s'annonce bien, le ciel est encore tout étoilé et les prévisions météo sont bonnes.

Mon voisin de ponton me donne un coup de main, il part derrière moi vers Audierne. Manœuvre sans problème, pas de courant, pas de vent, ciel tout dégagé.

Je sors de l'aber au moteur, et je l'arrête dès que j'ai dépassé les balises du chenal. Conditions parfaites. La mer est belle.

7h45, vitesse 4,2 nœuds. J'attends que le tapis roulant se mette en route.

9h30, vent de 5 nœuds, mais Treizour fait **des pointes à 7 nœuds** en face du Conquet, j'attendais mieux. C'est là qu'en théorie le courant doit être le plus fort, mais la mi-marée n'est que dans 45 minutes...



J'arrive au niveau de la **Pointe St Mathieu**, le courant du chenal du Four rencontre le courant sortant de la rade de Brest, et la mer devient un vrai **champ de bataille** sur quelques centaines de mètres. Moteur, le pilote automatique se fait déborder.

½ heure plus tard, j'arrête le moteur. Je devrais bénéficier du courant descendant

jusqu'à l'entrée de la baie de Douarnenez devant le cap de la Chèvre, vers 13h, et là, le courant de marée montante va démarrer et m'emporter jusqu'au Port Rhu. Que pouvais-je imaginer de mieux ?

En arrivant en baie de Douarnenez, le vent se lève, atteint 12-15 nœuds, ce qui était annoncé par la météo.

Je suis vent arrière, le génois est masqué par la grand-voile que je vais finalement ferler. Je ralentis à peine, mais je ne suis pas pressé, **la porte du Port Rhu** n'ouvre qu'à 17h30.

J'arrive au ponton visiteurs, face à **l'île Tristan**, vers 15h : le vent est



juste dans l'axe du chenal, une bonne petite houle rentre, le vent est encore monté, et il ne serait pas question de rester ici pour une nuit. Mes voisins anglais me donnent un coup de main pour passer mes aussières, et je me retrouve dans leur bateau à causer Brexit : ce n'est pas courant en ce moment de trouver en France un anglais **pro-Brexit**, j'essaie de ne pas faire de commentaires, mais je crois qu'il les entend quand même !

Tous les bateaux au ponton **valsent et dansent**, et personne ne veut rester dans ce shaker. Enfin le Port Rhu ouvre sa porte, j'embauche un voisin pour ne pas trop rater mon départ, tout se passe bien. J'entre dans le Port Rhu, mais je ne vais pas aller tout de suite au mouillage attitré de Treizour, sur bouées, j'ai demandé à être sur un ponton pendant quelques jours, afin de me faciliter la vie pour vider les soutes et faire le ménage. **Je suis rentré au bercail.**

Treizour a parcouru en 3 mois environ **2000 milles nautiques**, l'équivalent d'une **transat** ! Pas mal pour un bateau de 8,50 mètres, né en 1998. Et je pense que son capitaine s'est bien comporté également, même si par moments il se demandait ce qu'il faisait là. J'ai eu des **coups de mou**, mais aussi de grandes **satisfactions**, de grands **plaisirs**.

Prochaine virée ? J'irai peut-être vers des eaux plus chaudes, avec une météo plus tranquille, moins de courants... Les îles atlantiques, Groix, Belle Ile, Noirmoutier, Yeu, Ré, Oléron, pourquoi pas ? Laissons passer l'hiver, on en reparle au printemps prochain.

*A Douarnenez, dans la rue du Treiz,
le 1^{er} septembre 2019 à 20h30.
Par la fenêtre je vois Treizour,
tranquillement amarré
devant le Port-Musée.
Lui aussi a droit de souffler,
il a beaucoup donné.*