

cette époque, un phénomène assez nouveau. Jusqu'à *Pen Duick VI*, Éric Tabarly avait armé ses bateaux avec ses propres deniers et ceux de ses mécènes, et tous avaient porté le nom dont il les avait baptisés. Sans qu'une « maison » vienne imposer ses couleurs et barrer la coque ou les voiles de sa marque.

Lors d'une escale du Tour de l'Europe dans l'immense port de Zeebrugge, la curiosité nous poussa, Bilou, Vianney et moi jusqu'au quai où relâchait *Côte d'Or*, superbe monocoque de 25 mètres à la belle coque rouge. Tabarly venait d'achever la course du Fastnet par une mer mouvementée et dans des conditions difficiles, la moitié de l'équipage avait été malade pendant presque toute la durée de la course. Éric nous invita à bord.

À peine avait-on posé le pied sur le bateau qu'il nous annonça son intention de remplacer certains membres de son équipage. Ils n'étaient pas assez amarqués pour entreprendre la fameuse Whitbread¹ à

1. La Whitbread Round The World Race, course autour du monde en équipage avec escales, comprend quatre étapes : Portsmouth-Le Cap, Le Cap-Sydney, Sydney-Rio, Rio-Portsmouth. Elle a été inspirée par le Britannique Sir Francis Chichester. Cet aventurier de légende, tour à tour exploitant minier en Nouvelle-Zélande, pilote dans le monde entier, cartographe et expert naval pendant la Seconde Guerre mondiale et, enfin, navigateur solitaire sur le tard, gagnera, à près de 60 ans, la première Transat anglaise dont il est le fondateur. C'est en quelque sorte en sa mémoire que dix-huit bateaux prendront le départ de la première édition en 1973, dont *Pen Duick VI*, le bateau d'Éric Tabarly qu'un démâtage contraindra à l'abandon.

laquelle il allait participer une nouvelle fois. Il nous demanda à brûle-pourpoint si on voulait embarquer pour ce tour du monde en équipage. Notre décision fut immédiate et évidemment positive ! Mais nous n'étions pas libres. Ce n'était qu'un détail. D'ailleurs, le bateau ne partait pas tout de suite. Enthousiastes, nous revînmes annoncer à Jeantot que nous allions quitter son bord. Par courtoisie, nous courûmes tout de même les deux étapes suivantes : Zeebrugge-Torquay et Torquay-Lorient. Et nous changeâmes de cheval, non sans avoir mené le bateau en tête du classement provisoire, à mi-parcours. C'était un peu léger et je ne pense pas que Philippe Jeantot ait beaucoup apprécié, mais nous ne pouvions manquer une occasion pareille. Huit mois autour du monde. Avec Éric Tabarly et entre potes. Nourris, logés, blanchis. Nous n'allions percevoir aucun salaire. Cela nous était égal. Du reste, l'avenir allait montrer que les membres d'équipage percevant un salaire n'étaient pas nécessairement les plus actifs sur le pont.

Avec Éric, nous avons convoyé jusqu'à La Rochelle où devaient s'effectuer quelques travaux avant la course. Le bateau se retrouva échoué sur les roches de Portsall, au petit matin et dans un brouillard à couper au couteau. Ce n'était pas encore l'époque du GPS, très fiable, mais du Decca, un système de positionnement par balises à terre qui, malgré le voyant vert, nous voyait 3 milles plus à l'ouest, au milieu du chenal du Four... La marée était basse. *Côte d'Or* resta ainsi pen-

dant une demi-heure, comme un héron ivre dressé sur une patte, roulant bord sur bord au gré de la houle, en attendant que la marée monte. Je me souviendrai toujours d'Éric, sortant de sa cabine, réveillé par le bruit et les secousses, se demandant à voix haute, perplexe mais placide, le cheveu sur la langue, le ton sourd et la voix monocorde : « Ah ben, ça alors ! Je me demande bien sur quel caillou on a pu se mettre ! » Devant le tragique de la situation, nous nous sommes retenus d'éclater de rire. Aujourd'hui avec nos bateaux modernes, dans une telle position, nous aurions coulé au bout de dix minutes.

Au moment du départ, quelques semaines plus tard, à Portsmouth, il ne nous manquait plus que le médecin du bord. Il venait de se faire arrêter par les douaniers, pour désertion. Malgré le grade de Tabarly, les autorités militaires refusèrent de nous le rendre tant qu'il n'avait pas purgé sa peine. Il finit par être libéré et nous rejoignit en Afrique du Sud. Jean-François Coste, qui devait prendre le départ du premier Vendée Globe Challenge, cinq ans après – à la barre de *Pen Duick III*, alias *Cacharel*, accepta de le remplacer au pied levé le temps de la première étape. Ce formidable compagnon de route, plus poète que praticien, avait fait ses armes comme urgentiste dans des opérations humanitaires.

Enfin, on largua les amarres. Une journée de navigation et nous parvînmes aux abords des côtes françaises. La plupart des concurrents, prudents, passè-

rent au large d'Ouessant. Nul n'était censé ignorer une loi de la nature en vigueur dans ces parages peu hospitaliers : « Qui voit Molène, voit sa peine. Qui voit Ouessant, voit son sang. » Ce jour-là, fait rarissime, pas de vent et mer d'huile. Tabarly décida de couper au plus court et de remonter le Fromveur, où un fort courant marin nous refoulait. Dès la deuxième nuit, nous nous retrouvâmes au mouillage dans la baie du Stiff à attendre que le vent se lève ou que le courant baisse d'intensité. À ce train-là, nous n'étions pas arrivés !

Quelques jours plus tard, nous étions dans le Pot au Noir. De gros grains passaient le pont à la lance à incendie en un rien de temps. Nous en profitions pour nous déshabiller à toute vitesse, nous savonner et nous rincer avant la fin de la douche. Le jeu consistait à savonner son voisin juste avant la fin du grain, de sorte qu'il ne puisse se rincer complètement. On s'amuse comme on peut lorsqu'on est immobilisé en pleine mer à dix-huit gars sur un bateau.

Au moment du franchissement de l'Équateur, il fallut sacrifier à la coutume imbécile du bizutage des nouveaux à bord, simulacre de sacrifice rituel en l'honneur de Neptune. Je fus, comme d'autres, badigeonné d'une mixture préparée à base de chocolat en poudre, de papier toilette et d'huile de cuisine. Franchement, c'était immonde et je me serais bien passé de ce genre d'usage... La ligne équatoriale franchie, au moins une bonne semaine de navigation nous attendait, contre les

vents dominants pour rejoindre l'Afrique du Sud, terme de la première étape.

Nous ne nous posions aucune question, de quelque nature que ce soit. Nous étions là, tout entiers présents dans ce moment exaltant que nous vivions. Nous avions le corps et l'esprit à vif.

À l'usage, *Côte d'Or* s'avéra relativement mal préparé aux conditions qu'il fallait affronter. Un jour que je me trouvais dans l'étrave en train d'écoper l'eau qui rentrait par les vérins hydrauliques mal étanchés, je constatai que la coque était en train de se délaminer. Les couches de fibre de verre dont elle était constituée glissaient les unes sur les autres à la manière d'un mille-feuille. La rigidité de l'ensemble en était sérieusement affectée. La décision fut prise rapidement de virer pour ne plus solliciter ce bord-là. Joint par radio, l'architecte du bateau affirma, très sûr de lui : « On a repris tous les calculs, ce n'est pas possible que ce soit cassé... » Visiblement, nous n'avions pas le même professeur à l'école du rire. Nous effectuâmes une réparation de fortune pour renforcer la zone de coque avec un tube métallique, un morceau de cloison étanche et des brassières pour répartir la charge et consolider le tout.

Nous atteignîmes tant bien que mal l'Afrique du Sud. Et nous avons profité de la longue escale d'un mois pour revoir le bateau entièrement. Avec mon anglais scolaire, plutôt mince, je me suis improvisé interprète auprès des ouvriers du chantier naval. Belle occasion d'apprendre sur le tas. Dans ce pays, j'ai aussi

découvert avec étonnement qu'on pouvait préparer les fêtes de Noël en mettant des flocons de neige dans les vitrines, alors qu'on supportait difficilement son tee-shirt.

Pendant la deuxième étape de la course, entre Cape Town et Auckland, en Nouvelle-Zélande, *Côte d'Or* cédera à un autre endroit. Cette fois, c'est le fond qui se délamine. Nous nous trouvons en plein milieu de l'océan Indien. La situation est délicate. Et, comme un malheur n'arrive jamais seul, un spi vient s'enrouler autour de l'étai. Nous passons une matinée entière sur la plage avant à essayer de le démailloter. En vain. C'est au couteau qu'il faudra l'achever : 450 mètres carrés de toile découpés en petits morceaux !

Ces déboires matériels ne semblaient pas atteindre Éric. Une voile éclate ? Qu'à cela ne tienne ! On en envoie une autre. Même si elle est plus grande. Même si le vent n'a pas molli. Peu importe ! Avec les autres équipages de la Whitbread, nous avons fait une entrée triomphale en Nouvelle-Zélande, merveilleux pays où les deux sports rois sont le rugby et la voile. Nous y sommes restés un mois, pour le grand bonheur de tous.

De tous les pays que j'ai visités ou dans lesquels je me suis arrêté au cours de ma vie de navigateur, la Nouvelle-Zélande est celui qui m'a laissé le souvenir le plus vif. Je ne me suis pas tourné vers la navigation par désir d'évasion ou par goût du voyage. Je prends rarement des vacances, même si je les apprécie, et je dois avouer que, lorsque je m'arrête dans une terre lointaine, je m'éloigne

assez rarement du bateau. Mais, en Nouvelle-Zélande, je me suis senti aspiré vers l'intérieur des terres. Après tant de bleu, un peu de vert ne nuit pas...

Avec mes deux compères Bilou et Vianney, nous avons loué un van pour sillonner le pays, des montagnes du nord aux plages de sable noir de la côte ouest, le grand rendez-vous des surfeurs du monde entier. En réalité, en regardant une carte, nous n'avons écumé qu'une infime partie de l'île du Nord, car ce pays est celui de toutes les démesures. À commencer par la surface de son territoire qui est constitué d'un véritable archipel. Je ne connais pas d'autre lieu au monde qui représente autant pour moi le bonheur. La nature, l'espace, la voile.

Nous avons parfois la sensation d'être comme les premiers hommes sur terre, au temps des chasseurs-cueilleurs. Le soir arrivant, nous n'avions pas besoin de chercher dans une boutique de quoi manger. Il nous suffisait d'avancer de trois pas dans la mer et, les pieds plantés dans le sable, de pivoter d'un quart de tour sur nous-mêmes pour sentir, sous la plante des pieds, comme de petits cailloux. C'étaient des coquillages que nous ramassions à pleines mains. Un feu de camp et le tour était joué.

La course reprenant ses droits, j'ai passé le cap Horn pour la première fois. Nous y sommes arrivés de nuit, par une mer plate comme la main qui me rappelait étrangement la baie de La Forêt-Fouesnant. J'étais un peu déçu.

Quitter les mers du Sud est un soulagement. Un peu comme la lumière qui succède aux ténèbres. Dans le sud, le bruit de la mer déchaînée grondait sans cesse aux oreilles, c'était assourdissant. Le calme n'est qu'apparent. Juste après le Horn, dans le détroit de Lemaire, nous attendait un gros coup de tabac. La mer était hachée par un courant fort. Nous nous sommes retrouvés en pleine nuit, par 50 nœuds de vent, à mettre le tourmentin. C'est une des rares fois où nous avons tous dû nous harnacher, car, dans ces conditions, si un homme tombe à la mer, il n'y a aucune chance de le retrouver. Et encore, le harnais n'est qu'une mince garantie.

Ultime étape : l'Uruguay. Nous arrivâmes non loin de la baie de Punta del Este, avec son paysage grandiose, son lagon bleu, sa petite île. Une équipe de Thalassa vient de monter à bord. Entre nous et la côte, un rocher. Un seul. Nous aurions pu passer à gauche ou à droite. Non, nous l'avons embouti de plein fouet ! Les cameramen de Thalassa, qui ne s'attendaient pas à une telle surprise, se retrouvent cul par-dessus tête. Pour Éric, il n'y a rien de bien alarmant. Son bateau est solide.

De nos jours, les bateaux sont beaucoup plus fragiles. Si vous laissez tomber un instrument contondant sur le pont de votre bateau en carbone, il y a de fortes chances pour que vous le récupériez à l'intérieur. Je force le trait, mais, dans le principe, tout est fragile et demande du soin.

La route du retour fut plus facile. Donc, moins riche en péripéties. Pendant huit mois, nous avons vécu pleinement, intensément, à terre ou en mer. Ce fut pour moi un concentré d'existence et d'expérience inouï, qui m'a fait grandir à vitesse accélérée. Un peu comme lorsqu'on filme une plante et qu'on supprime des images pour donner l'illusion qu'elle croît et éclôt en quelques minutes ou quelques secondes.

Quand, à 20 ans, on est ainsi coupé du monde, et qu'on vit en vase clos au milieu des mers du globe, on est dans les mêmes conditions psychologiques qu'un enfant de 8 ans qui ne sait pas de quoi demain sera fait et qui ne s'en soucie guère. Pour ce gamin, comme pour moi à ce moment de ma vie, la seule préoccupation est de profiter pleinement de l'instant. Pas d'angoisse du résultat, de la performance. Pas de stratégie à mettre en œuvre. Pas de budget à gérer, d'équipe à diriger, d'image à défendre. On est débarrassé de tout ce qui rattache à une réalité prosaïque. C'est un luxe extraordinaire. Aucun poids sur les épaules, sinon d'être l'un des dix-huit équipiers de l'aventure avec Éric Tabarly et de mériter ce titre. En même temps, la mer vous place constamment en face de vos responsabilités et se charge de vous ramener au concret. Un tel mélange est incroyablement formateur.

La Whitbread, aujourd'hui devenue la Volvo Ocean Race, est unique. C'est la seule course qui engage les hommes sur une aussi longue période : quatre mois en

mer, quatre mois sur terre. La promiscuité au sein de ce microcosme qu'est la vie d'un bateau n'est pas toujours facile. Il faut très vite savoir quelle est sa place par rapport aux autres et la garder. Il faut aussi savoir à qui on est confronté et faire preuve de diplomatie. Même si on a envie d'être cow-boy, il faut savoir rester Indien. Un bateau, ce n'est ni plus ni moins qu'une école de la vie en société, en plus concentré.

J'ai eu de la chance. L'autorité à bord, incarnée par Éric Tabarly, était totalement incontestable et incontestée. Cela simplifiait beaucoup les choses. Il n'élevait quasiment jamais la voix. Il se contentait, par quelques paroles brèves, de nous montrer la direction à suivre. Si nous nous écartions un peu trop de la route, il nous rappelait à l'ordre d'une manière si impérative qu'on ne traînait pas. Depuis qu'il a lui-même été rappelé par la mer, nous sommes tous un peu orphelins.

Ce tour du monde marque évidemment un tournant dans ma vie. D'abord, cela m'a imposé dans le milieu. Du jour au lendemain, je jouissais d'un certain prestige, au même titre que les autres équipiers embarqués à bord de *Côte d'Or*. Cette aventure a sans doute contribué à ce que mes parents se fassent à l'idée que je serais navigateur. Même ma mère, qui avait tout fait pour me dissuader de choisir ce métier – et qui n'était pas très fière, au début, d'avouer à ses amies, en baissant le ton, que le petit dernier avait abandonné ses études

pour courir les mers –, a fini par se dire, qu'après tout, avec Tabarly, ce n'était pas si mal. L'expression béate d'admiration de ses amies, à la seule évocation de ce nom prestigieux, l'a convaincue que je faisais partie d'une caste d'élus : « Avec Tabarly !, s'écriaient-elles. Mais quelle chance extraordinaire il a, ce garçon ! » Naviguer avec une telle légende valait tous les diplômes.

Huit ans plus tard, la situation au cours de mon deuxième tour du monde en équipage sera radicalement différente. Après le beau temps, l'orage... Début 1993, on vient me proposer de participer pour la deuxième fois à la Whitbread, pour le compte de La Poste. L'initiateur de cette idée ambitieuse, lui-même postier, a proposé à sa hiérarchie de lancer autour du monde un Maxi voué au jaune, couleur des PTT, et d'y mettre à bord des employés de l'entreprise de service public. Avec un bateau de 15 mètres, ils ont déjà participé à l'édition 1989-1990. Ils ont été accueillis avec une telle chaleur qu'ils ont décidé de rééditer l'expérience, mais, cette fois, avec un Maxi, voilier high-tech de 26 mètres flambant neuf.

L'équipage est donc composé pour moitié de postiers et pour moitié de marins venus de plusieurs disciplines. La proposition tombe plutôt bien. Je suis tout jeune père de famille, sans bateau, sans sponsor et sans emploi.

J'entraîne dans l'aventure – car, pour le coup, cela va en être une – Jacques Caraës, dit Jaco, boute-en-train d'envergure, véritable élément moteur au sein d'un équipage, toujours prêt à aller à la manœuvre. Gréeur à terre, équipier d'avant en mer, il est de ces hommes qu'aucune tâche ne rebute, qu'aucun effort ne décourage, qu'aucun obstacle n'inquiète, qu'aucun moment de faiblesse n'atteint. Avec lui, je viens de courir et de remporter la première édition de la Transat AG2R. Je propose également Luc Bartissol, rencontré lors de la Mini-Transat. Il sera responsable des mâts. Le skipper du bateau est certes expérimenté, mais pas tout à fait suffisamment pour assumer la direction d'un bateau aussi pointu dans une course très longue, avec dix-sept hommes d'équipage, dont seule la moitié est composée de professionnels. Régine apprend dans une édition régionale du journal télévisé la nouvelle de mon futur embarquement. Elle n'est pas franchement enthousiaste : notre fils aîné, Adrien, a quelques mois.

Je me retrouve responsable technique et l'un des chefs de quart du bord. Lorsqu'on court au large, l'équipage est organisé en trois quarts : le quart de pont, le quart de veille, constitué des équipiers au service du quart de pont, et le quart de repos, qui se relaient toutes les trois ou quatre heures. Chacun de ces quarts est sous l'autorité d'un chef de quart, et le chef de quart de pont est un peu considéré comme le skipper du moment. Il y a, par ailleurs, le plus souvent,