

Histoire d'eaux, histoires d' « Yo ! »

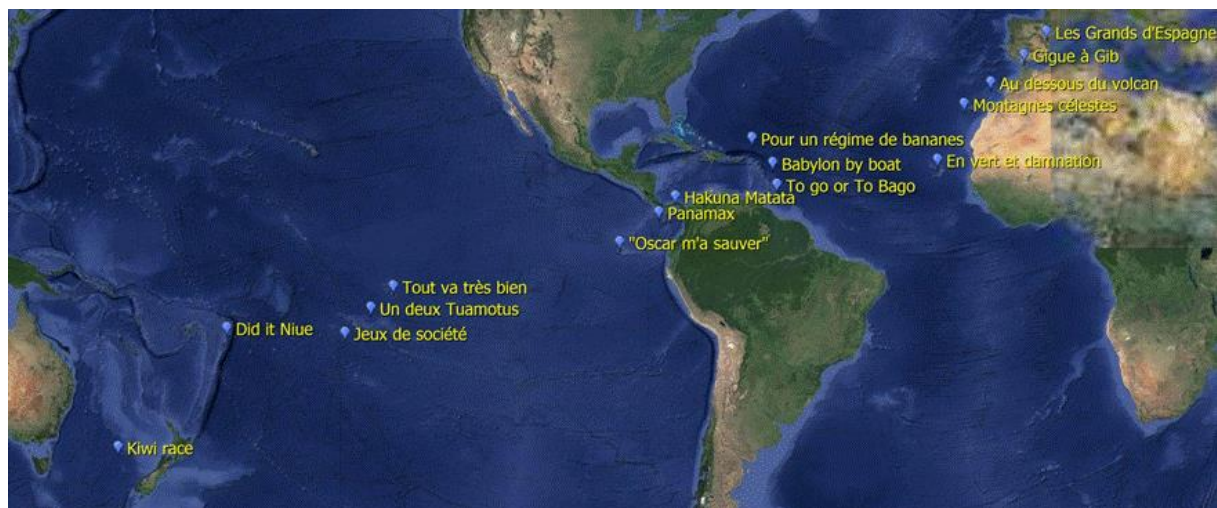
Go West



Yodyssey - Tome 1

Août 2013-Novembre 2014

Prologue.....	3
1. Les grands d’Espagne	4
2. Gigue à Gib.....	11
3. Au dessous du volcan.....	20
4. Montagnes célestes.....	31
5. En vert et damnation	39
6. To Go or To Bago, that is the question.....	51
7. Babylone by boat	55
8. Pour un régime de bananes.....	63
9. HAKUNA MATATA	72
10. Panamax.....	88
11. « Oscar m'a sauver ».....	102
12. Tout va très bien	118
13. Un deux, un deux toua, un deux Tuamotus.....	138
14. Jeux de société	152
15. Did it Niue.....	167
16. Kiwi Race	183



PROLOGUE

Le périple en Mer Rouge (6 mois à travers la Méditerranée jusqu'à l'archipel de Sawakin) n'a pas entamé l'envie de partir. Encore plus loin. Ailleurs. Au contraire, à peine débarqué en Septembre 2008, c'est avec ténacité que l'équipage (Stéphanie et Christophe) élabore un nouveau projet puis met tout en œuvre pour relancer l'aventure.

Vite, vite, before it's too late. Now.

Un sentiment d'urgence amplifié par les perspectives d'austérité environnante dictées par nos chers papy-boomers.

« Yo! » est un OVNI 385, un voilier de 12 mètres, dériveur intégral à bouchain vif, coque aluminium. Sa conception est orientée voyage long cours et la réalisation de bonne qualité, ce qui en fait un bato solide et fiable, adapté à des conditions de navigation difficiles et se prêtant parfaitement au pilotage à vue en environnement corallien.

L'obsession, "Go East", détermine la destination : Singapour, la mer de Chine et le Japon.

Les conditions météorologiques et la dégradation des situations politiques nous font douter : pas question de lutter contre le courant des Aiguilles au large du Cap de bonne Espérance et passer le Bab el Mandeb en vue des côtes de la Somalie n'est plus réaliste.

Il faut donc se résoudre à aborder le Pacifique par Panama après avoir suivi la classique TransAtlantique, puis à passer d'îles en îles : Galapagos, Marquises, Polynésie, Nouvelle Zélande, Papouasie Nouvelle Guinée, Indonésie, Singapour, Malaisie, Philippines, Japon, Chine.

Bien sûr cela va prendre un peu de temps, 5 ans peut-être, en fonction des rencontres, des trajectoires de cyclones/typhons et de l'évolution des situations économiques ou politiques locales.

Le présent volume retrace, sous forme de nauti-reportages, la première partie du parcours, de la vieille Europe au Royaume des Kiwis, alternant chroniques scientifiques, ethnologiques, économiques et découvertes géographiques des cent îles abordées.

1. LES GRANDS D'ESPAGNE

Finies les « to do » listes de centaines de lignes, finis les allers retours incessants vers les magasins d'accastillage, grandes surfaces de bricolage et autres zones d'achalandage. Finis les inventaires et rangements continus : tout est rentré, le reste n'est que superflu donc inutile.... nos héros larguent enfin les amarres.



La maison est fermée, la clé quelque part pour quand on reviendra, plus sages peut-être, bien plus sages certainement.

En attendant, Cap à l'Est en passant par l'Ouest, le mérite de la simplicité.

Encouragés une nouvelle fois par les amis et parents, le 3 août 2013 à 14h (à un quart d'heure près) nous prenons la longue route, celle des écoliers qui flânent de ports en ports, d'îles en îles.

Nous sommes devenus navigateurs au long cours et porteurs de rêves, comme ça, d'un coup de baguette magique.



Tout aussi ému que le Captain et la Captaine, le « Yo ! » embouque la passe de Canet en Roussillon, cap au sud, passe une dernière fois, avant longtemps, au large de Collioure, double le cap Bear puis le Creus, prochaine étape Barcelone.



La belle Catalane change vite, se modernise, la Rambla (oued desséché) grouille d'individus qui ont trop chaud, trop soif, errent en pleine chaleur car c'est bien écrit dans tous les guides, l'endroit est si romantique avec ses oiseleurs. Déjà, plus trop d'envie de s'attarder. Bien sûr un peu d'avitaillement au marché de la Boqueira mais comme une impression de « déjà vu ».



Passe d'entrée du port de Barcelone.



Le gang de voleurs de nains de jardins n'a pas encore frappé...

Au matin, un thon de 20 kg s'invite à bord, tout seul, comme un grand, saute sur la jupe arrière, se jette sur la bouteille de rhum ; il s'en injecte une bonne rasade dans les ouïes, se saoule éhontément et finit par s'endormir; à vrai dire, le statut de la pêche au thon rouge en Méditerranée n'est pas clair (en fait extrêmement réglementée) mais comme il s'agit d'une initiative individuelle, l'équipage se résout à un régime sur protéiné pendant quelques jours, festival de tartares, sushis, sashimis, lok lak, rôtis, darnes...

Baléares



*Lutte contre la discrimination
hommes/femmes à la Mahonaise*

Posés au Nord de Majorque, quelques jolies calas autour du cap Formentor puis direction Mahon (capitale de Minorque, universellement célèbre grâce à Richelieu dont le cuisinier y inventa la Mahonnaise, si, si, par dérivation de l'aïoli locale) ; les équipiers, surpris qu'une semaine se soit déjà écoulée et ne sachant trop où le temps rempli de bons moments a bien pu fuir, débarquent, un peu ébouriffés.



Yo ! men

Tradition oblige, Bébert et Henriette, deux chapons (rascasses) sont embarqués au marché au poisson de Mahon, farcis à la crevette, un met de choix. En 3 ans, le marché au poisson a diminué de moitié, les étals sont remplacés par des colifichets à destination des hordes qui débarquent des Costa Croisières et autres MSC; le monde change, la rentabilité est bien meilleure que la pêche, les nigauds ont plus besoin de ramener des souvenirs que des poulpes encore vivants (pas très pratique dans la valise à roulette) et puis, mais nous y reviendrons plus tard, il n'y a plus trop de poisson, pire que les sauterelles, notre humanité bouffe tout.

2 jours et 2 nuits de mer, pour atteindre Ibiza et découvrir la dolce vita à l'Espagnole.

Ce n'est pas tout à fait ça, il faut bien admettre qu'Ibiza ce n'est pas Ponza ou Capri et Formentera n'est qu'un mirage égaré au siècle dernier.

Urbanisme débridé, ambiance pseudo New Age, « love, love », l'hédonisme des années 70 a bien vite été remplacé par les business bien réglés afin d'essorer le vacancier en package – promenade en mer, baignade, alcool à volonté, poisson (d'élevage) grillé ou part de paëlla (décongelée), re baignade, coucher de soleil, l'esprit brumeux, nuit pseudo techno, et ça recommence.



Crétins entassés sur des vedettes ou de gros catamarans, les chairs flasques et malsaines, une ecstasy par-ci, une bière par là. Les vols low-cost sur Ibiza au départ de toute l'Europe du Nord permettent ainsi à nos castes de jeunes « inclus » d'accéder à la vraie vie l'espace d'un instant, celle des « beautiful people ».



Au crédit du génie local : l'élevage de stupas en plein champ, la technologie semble maîtrisée, reste à développer un marché.

Costa Blanca

Lassé du bruit et des passages incessants de vedettes, jet ski, promènes couillons... le « Yo ! » poursuit sa descente de la côte méditerranéenne Espagnole, direction la Costa Blanca, la roche gris clair lui donne ce nom.



La Costa Blanca est la section de la côte la plus urbanisée d'Espagne avec près de 96 % de son linéaire bétonné. Seules les zones rocheuses ou humides sont épargnées.

La culture, c'est de l'hydroponique, tout l'arrière-pays n'est qu'une immense bâche plastique couvrant les productions de fruits et légumes nourrissant l'Europe (cela rappelle l'utilisation de la Sicile et de la Tunisie par Rome). Petit souci à l'horizon, les nappes phréatiques sont épuisées... dommage.

Les légendes urbaines affirment qu'en cas de tempête des bâches de 100 m de long s'envolent et se prennent dans les mâts des bateaux qui croisent au loin....

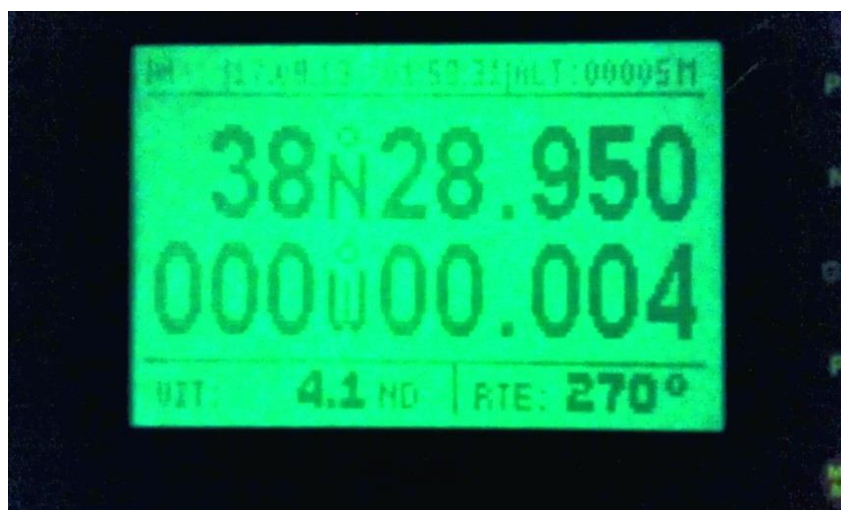


Navigation estivale... on pourrait presque se croire à la montagne en hiver.

17/8/2013 - Terra Incognita

« Yo ! » frétille, il glisse au portant sous un ciel étoilé ; 1h58, le méridien de Greenwich est franchi. Les latitudes sont désormais Ouest et ceci pour quelques temps, la prochaine bascule Ouest vers Est s'effectue aux environs des Fidji, de l'autre côté de la terre, sur la ligne de changement de date, c'est pour dans quelque temps.

C'est purement symbolique, évidemment mais on peut imaginer être désormais en « Terra Incognita ».



Campello – Espagne - 19 Août 2013

2. GIGUE A GIB

Faire le singe dans les colonnes d'Hercule, drôle d'idée qu'ont nos héros. Armés jusqu'aux dents, ils s'offrent une nuit en enfer et échappent de justesse aux mafieux Spagnolo - Russes pour tomber dans les mains de la délinquance en col blanc Gibi.



Depuis le 1^{er} septembre, « Yo! » est amarré à la Marina Ocean Village de Gibraltar. Point final de l'étape Méditerranéenne : 5 ans depuis le retour de Mer Rouge - un 31 Août à Canet, 1 mois de descente des côtes Espagnoles en Août 2013 – un peu plus de 1000 nm.

Costa del Sol

« Quelle heure reptile, je n'en saurien »... mauvais refrain de rock belge de Stellla qui reprenait aussi :

« Il y a une ville à la Costa del Sol
Ou il y a plus de Belges que d'Espagnols
Ou il y a plus de Leonidas
Et de Bata que de gambas
On ira tous, tous, tous à Torremolinos »

Et ben nous NON. Ou plutôt si, nous avons vu Torremolinos et nous n'irons plus à Torremolinos, ni à Benidorm, ni à Porto Banus, ni à Estepona, ni à Fuengirola et non plus à Malaga. Tout simplement parce que c'est le pire que l'Espagne a pu produire en 25 ans.

80 % de la population de la région de Malaga habite sur le littoral depuis que le tourisme s'est développé à la fin des années 50 appuyé par le slogan « Costa del Sol : plus de 300 jours de soleil par an ». Progressivement, les subventions Européennes ont permis la construction d'infrastructures routières et d'aéroports pour l'accueil d'environ 36 millions de touristes en 2013, de retraités des pays du Nord et d'investisseurs de toute nature.

Pour les touristes et les résidents expatriés à la retraite, c'est « todo incluido » pour les autres, c'est « sea, sex & sun... & corruption ».

Dans les années 1980, les tabloïds Anglais nommaient déjà la région « Costa del Crime » car circulait l'idée que les criminels échappaient à la justice Anglaise en venant se réfugier dans le luxe Espagnol et continuaient ainsi à faire prospérer leur business par la spéculation immobilière.

De cette situation, les autorités locales n'y voient que du bénéfice : occuper la population issue de l'exode rural et en plein essor démographique, favoriser l'économie locale en coulant des millions de tonnes de béton et s'enrichir personnellement. En juin 2012 a débuté le procès de « l'affaire Malaya », un immense réseau de blanchiment d'argent et de corruption urbanistique à Marbella : plus de 90 personnes impliquées, y compris 2 maires, 15 conseillers municipaux et une armée de constructeurs accusés d'avoir reçu pour €670 millions de pots de vin en échange de permis de construire. Les ramifications au niveau de la jetset mondiale semblent stupéfiantes (si, si).

Il est difficile de deviner aujourd'hui quels vont être les attendus d'un tel procès tellement il est admis que la corruption en Espagne et plus particulièrement sur la Costa del Sol est aussi inévitable qu'un coup de soleil ! Il n'a suffi que de 2 hivers pour oublier les Indignés : « No hay pan para tantos chorizos » (pas assez de pain pour tant de voleurs).

Surtout qu'aujourd'hui rien ne semble arrêter la frénésie des promoteurs immobiliers qui ont su s'adapter. La clientèle Russe est très convoitée : produits Russes dans les supermarchés, vols directs de Moscou à Malaga, panneaux d'information en cyrillique, agences immobilières spécialisées... En 2012, une acquisition immobilière sur 10 a été réalisée par des Russes pour un montant supérieur à 1 million d'euros. Une grande partie d'entre elles représenterait des opérations de blanchiment réalisée par la mafia.... à suivre.



Lieux improbables

Mar Menor

Comme jouant aux poupées Russes, la « Mar Menor » est une mer intérieure – un très grand lac salé en fait - séparée de la Méditerranée par une bande de terre, La Manga.

Dans la « Mar Menor », des îles, une profondeur qui ne dépasse pas les 5m, on mouille où on veut, du vent et pas de mer, le paradis pour la glisse, pour la baignade à voir Sur tout le pourtour, des immeubles, surprise, surprise....

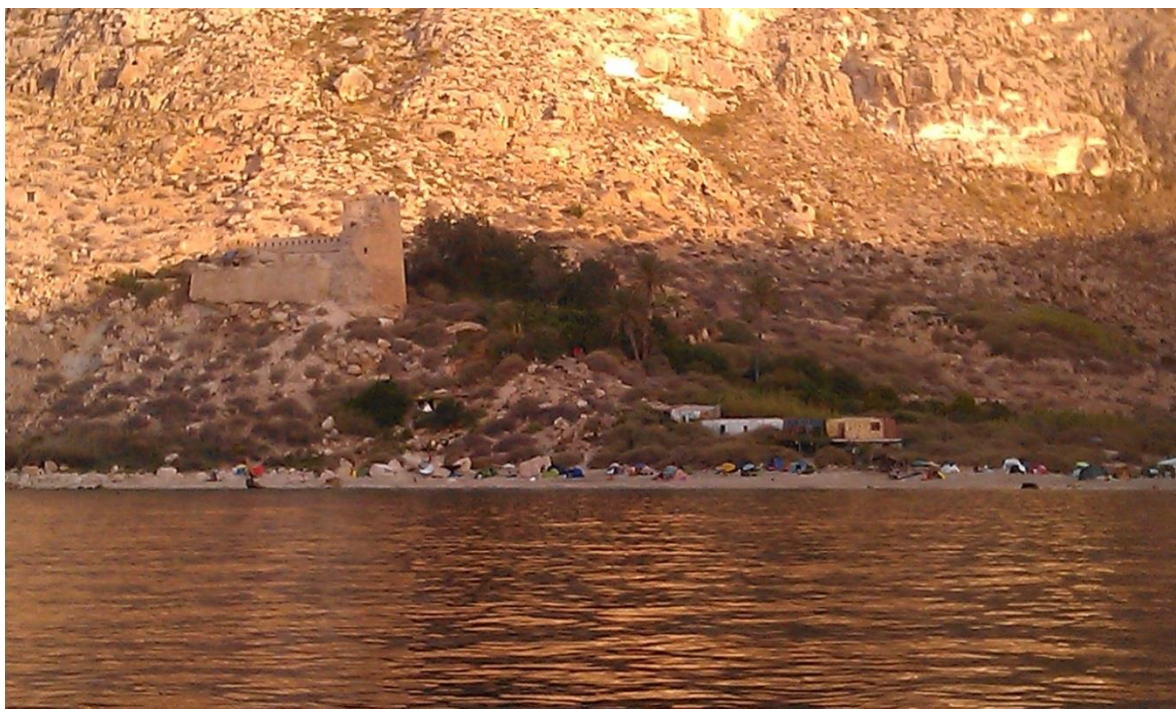


Un petit port, Thomas de Maistre, au milieu de La Manga, avec un chenal dragué à 2m50 et un pont ouvrant à heures fixes (« la nourrice montre son sein et le pont s'affaisse », sic).

Cabo del Gata

Venant de l'Est, la Costa del Sol commence au Cabo del Gata, seule portion de côte non bétonnée, protégée par un statut de parc régional « le plus sauvage d'Andalousie », à vrai dire le cap est tourmenté, se jette dans la mer, première balise naturelle séparant la Méditerranée proprement dite de la mer d'Alboran, les effets de courant de marée de Gibraltar se font sentir à partir de là. Peu de touristes sur le cap, la marche sur les sentiers naturels par 35° ne correspond guère aux aspirations communes.

Un abri raisonnable à la Cala San Pedro, un des berceaux historique de la culture « freaks », ceux que l'on appelait des baba-cools au siècle dernier, un vieux château, un vallon et un cours d'eau. Le propriétaire met tout cela à disposition des uns et des autres, certains se sont installés dans des cabanes à l'année (avec panneaux solaires et paraboles quand même) mais l'immense majorité campe sur la plage vivant simplement d'amour et d'eau fraîche (et d'un peu de ganja), « flower power ».



*Lever de soleil à la Cala San Pedro, dernières taches d'ombre jusqu'au soir.
Les freaks s'éveillent, les tentes s'ébrouent.*

Léger problème de sanitaires, il faut malheureusement attendre les tempêtes d'hiver pour le nettoyage.



*Ici aussi, les stupas sont cultivés assidument, selon une variante locale, en abri sous grotte
(compte tenu de ce qui précède, on évite de marcher dans la grotte, sorry).*

Il y a cependant de très bons moments, même sur la Costa Del Sol :

- Les petites marinas de Porto Duquesa et de la Herradura et son violent orage de grêle.
- La rencontre magnifique d'un méthanier abominablement laid, au mouillage pour livrer le gaz du Qatar sur l'Espagne (encore une fois l'impact des Gaz de Chite qui perturbe les flux standards de logistique). Laid au point qu'on le photographie, que l'on recherche sur le Web sa trace, il s'agit du « Berge Arzew » de son petit nom, un LNG Carrier et là, joie suprême, deos gratias, nous ne sommes plus seuls, au moins un autre être vivant sur cette planète s'intéresse à la démesure dans la laideur nautique, son site : <http://uglyships.wordpress.com/>



- La remontée d'une horde sauvage de bateaux de pêche à la tombée du jour.



- BB initials : Agitant ses grelots/Elle avança/Et prononça ce mot:/Almería ! (Gainsbourg).
- Comprendre que sur terre il y a aussi des feux rouges et verts et que ceux-ci n'indiquent pas toujours l'entrée d'un port mais arbitrent la circulation des voitures. Merci les amis !
- Tout droit sorti d'un vieux Tarantino, « Une soirée en enfer » à Aguadulce : goules, pieds nus, musicos et gin tonic.....



Un atterrissage original, Gibraltar...

Le rocher continuellement couvert de nuages par vent d'Est et qui culmine à 426 mètres constitue un amer remarquable. Il s'agit, pour s'approcher, de veiller aux heures de marée. Quitter Porto Duquesa quatre heures avant la Pleine Mer à Gibraltar permet de bénéficier d'un courant portant, dans le cas contraire, c'est 1 à 2 nœuds de courant dans le nez, pas glop. Le contournement de la pointe Europa s'effectue avec des rafales à 7, au milieu d'une mer croisée vent contre courant; par contre le pilotage est très simplifié, il suffit d'aligner le phare, la mosquée Ibrahim al Ibrahim dite du gardien des mosquées saintes - 5 millions de livres sterling par l'Arabie Saoudite en 2007 - et le sanctuaire catholique Notre Dame de l'Europe, dédié à la vierge depuis l'expulsion des maures en 1309 - statue couronnée à Rome en 2002 par Jean Paul le Second.



*Un des pères fondateurs de l'Amérique, un certain Benjamin Franklin, avait coutume de dire :
 « Les phares sont plus utiles que les Eglises », ici, c'est le phare **ET** les églises,
 on ne sait jamais...*

Passé la pointe Europa, « Yo ! » vogue à l'ombre du rocher dans un immense golfe bordé au Nord par la raffinerie d'Algésiras et à l'Ouest par d'énormes installations de containers (tout cela en en Espagne) et encombré de gros, très gros bateaux au mouillage, bien plus dans la partie Anglaise.



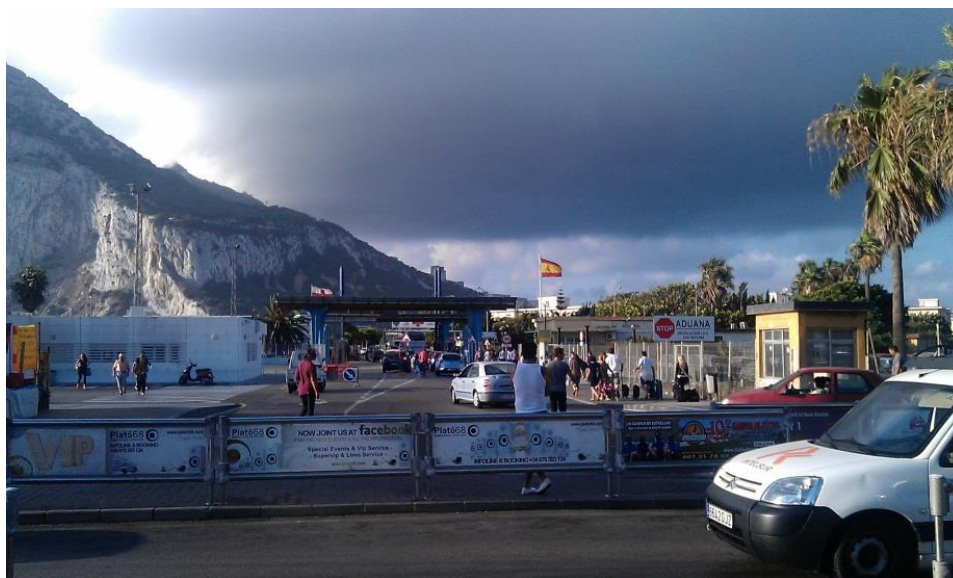
*Gibraltar bénéficie d'un statut de port franc hors-taxes, les cargos y font office de
 stockage temporaire le temps de se vendre au plus offrant.*

Pour l'entrée de la Marina, point de balise, il suffit de suivre les avions en train de se poser sur la piste de l'aéroport qui sert de frontière avec l'Espagne. La Marina est juste au Sud de la piste, le mouillage au Nord et il est fortement recommandé d'éviter de mouiller dans l'axe...

La liste des territoires non autonomes établie par les Nations Unies contient 17 noms. Le seul territoire qui se trouve encore en Europe est Gibraltar. Situé à l'extrême sud de l'Espagne, Gibraltar dont la superficie inférieure à 7 km² est occupé par un immense rocher et peuplé de 30 000 habitants a le statut de territoire britannique d'outre-mer.

La frontière est de 1200 mètres. C'est la plus courte du monde. Elle est pourtant le lieu d'âpres discordes qui se sont envenimées cet été depuis que les autorités de Gibraltar ont coulé dans la baie 70 blocs de béton dans le but d'édifier un récif artificiel destiné à la préservation des espèces sous-marines. Les pêcheurs espagnols ne pouvant plus jeter leurs filets sans craindre de les déchirer estiment qu'il s'agit d'une grave entrave à leur travail. Par ce geste, Gibraltar souligne que cette zone relève de ses eaux territoriales alors que l'Espagne considère que la colonie ne jouit d'aucune souveraineté sur la mer qui borde ses côtes. Les douaniers espagnols ont immédiatement enclenché une grève du zèle pénalisant ainsi les « Llanitos » (les habitants de Gibraltar dont 6 700 ont une résidence côté espagnol), les vacanciers et les Andalous qui travaillent sur le rocher (10 000), îlot de prospérité adossé à un pays en récession (2,5 % de chômeurs à Gib contre 35,8 % en Andalousie).

Il faut ajouter que la circulation n'est quand même pas aisée puisque la route coupe la piste de l'aéroport et qu'elle est interrompue à chaque fois qu'un avion décolle ou atterrit. Heureusement, ils ne sont pas si nombreux : aucun avion en provenance de Gibraltar n'est autorisé à se poser en Espagne !



La justification des douaniers est toute trouvée : Gibraltar ne fait pas partie de l'union douanière, de la zone Euro ou de l'espace Schengen, il s'agit donc de contrôler le trafic des contrebandiers et des délinquants financiers, car Madrid continue d'affirmer que le Royaume-Uni a un certain nombre de paradis fiscaux dans sa juridiction, comme l'île de Jersey, l'île de Man, les Bermudes et ... Gibraltar, qui est « officiellement » sorti fin 2009 de la « liste grise » établie par l'OCDE.

L'économie repose sur les services bancaires et financiers, le tourisme, l'activité portuaire et les jeux en ligne (les trois premiers apportent 25 à 30 % du PIB, le dernier autour de 15 %). Les autorités refusent l'appellation de paradis fiscal, mais reconnaissent toutefois que les impôts sur les revenus et sur les entreprises sont « légèrement inférieurs à ceux de nombreux pays Européens », ceci en sus d'une TVA inexistante.

En fin de compte, ce serait aux habitants de Gibraltar de décider de leur futur par un référendum, tel que l'ONU le réclame à Londres. La reproduction du scénario de rétrocession de Hong Kong à la Chine en 1997 semble ici peu probable, tel que l'illustrent les nombreux Unions Jacks accrochés aux fenêtres et les îlots persistants de chauvinisme britannique : pubs, affiches du meilleur Fish & chips, Marks & Spencer..., jusqu'à la date de la fête nationale du 10 septembre qui commémore le référendum de 1967, premier acte d'autodétermination des habitants de Gibraltar qui ont rejeté l'annexion par l'Espagne. Pour l'instant, l'enclave britannique est administrée par la reine Elizabeth II, jusqu'à l'heure qui est identique à celle de Londres et donc non partagée par le reste de l'Europe.



*La petite histoire dit que lorsque les macaques
berbères qui peuplent le rocher partiront, les
Anglais aussi...*

Londres – UK - 18 Septembre 2013

3. AU DESSOUS DU VOLCAN

Ce n'est pas du Popocatépetl ni de mescal dont il s'agit, mais du Timanfaya et de malvoisie.

Nos héros quittent l'Ecoumène et atteignent les confins de l'Empire. Là, en proie à une soif terrible, ils s'interrogent sur l'effondrement des civilisations et posent le dilemme de la blonde et des Touaregs.



Sculpture de Cesar Manrique à Jameos del Agua - Lanzarote.

L'artiste transforme de manière décisive l'image de son île natale : d'un tas de cendres et champs de ruines, en curiosité touristique.

Déboulée sur Lanzarote - Canaries - par un petit « force 5/6 Beaufort » bien enlevé, tentative de mouillage à Arrecife (à éviter, fond de mauvaise tenue), et voilà « Yo! » amarré dans la marina de Puerto Calero sur l'île de Lanzarote dans l'archipel des Canaries. Le premier trajet dans l'Atlantique aura duré 12 jours avec une escale imprévue de 4 jours à Mohammedia, quelques miles au nord de Casablanca, histoire de ressortir babouches, voiles et fichus....

Le long des côtes Africaines

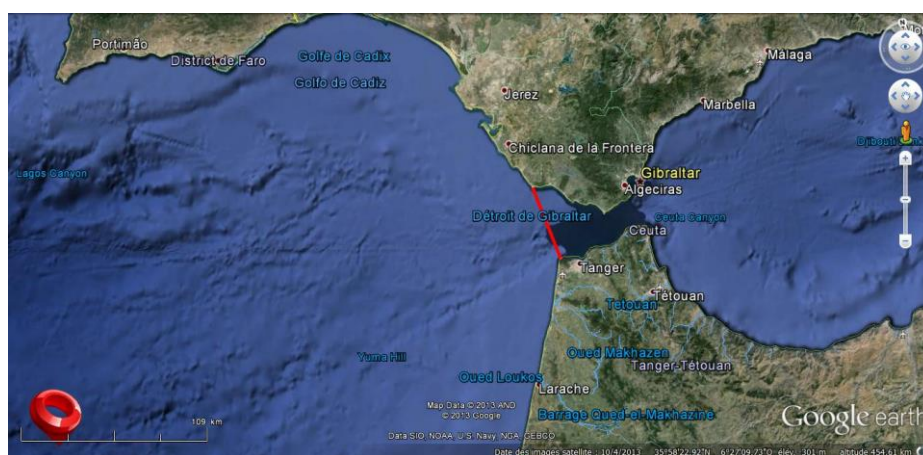
24 septembre 2013 - colonnes d'Hercule, limite du monde connu dans l'Antiquité. Hercule aurait séparé les collines de ses mains créant ainsi le détroit. Les Grecs plaçaient là, les puissances terribles comme les Gorgones, le géant Atlas ou l'Île des Bienheureux où séjournent éternellement les morts, île positionnée au niveau du Cap Vert par Ptolémée.

Dans nos atlas modernes, la frontière imaginaire entre la Mer Méditerranée et l'Océan Atlantique est tracée entre le cap Trafalgar à l'Ouest de Gibraltar et le cap Espartel, à l'Ouest de Tanger. Son franchissement sera l'occasion d'ouvrir la bouteille de champagne « Atlantique », inutile de dire l'impatience qui règne à bord.



Fournisseur officiel de champagne « grands moments »

Alors, nous prenons des relèvements tout en louvoyant entre les cargos du rail sortant et ceux du rail entrant, attendons patiemment d'avoir le phare du Cap Espartel par le 165° pour réputer le franchissement.



C'est long, celui-ci se fait attendre. Heureusement la prise de conscience subite que la déclinaison magnétique de + 5° nous est favorable permet d'anticiper l'évènement : Ca y est! Nous sommes dans l'Atlantique! Vive l'inconnu! A nous la longue houle! Fini l'absence de vent, fini la météo inconstante de la Méditerranée! Enfin!

En fait, ça ne s'est pas du tout passé comme ça. Partis précipitamment de Gibraltar pour échapper aux dépressions qui s'abattaient sur les côtes Portugaises et risquaient de verrouiller le détroit pendant 15 jours, nous avons longé les côtes Marocaines dans une absence de vent type pétrole molle, puis nous sommes retrouvés contraints à relâcher à Mohammedia afin de nous abriter de la queue d'une dépression chargée de pluie qui a même inondé Marrakech, c'est dire.

La marina de Casablanca, dont les travaux de réfection ont débuté en 2000 est opérationnelle depuis 2005, euh, non pardon, 2010, euh, 2015..... de ce fait, le port de Mohammedia, est la seule marina Marocaine Atlantique hors Agadir.



La marina de Mohamédia : un bel exemple de mixité. Protégé de la houle du Sud-Ouest par une immense digue, un terminal pétrolier construit dans les années 70 pour LA raffinerie Marocaine, côtoie un port de pêche vrombissant qui abrite dans un coin une minuscule marina.

Un peu posés là par hasard, nous nous sommes régalés d'observer les va et vient des uns et des autres à l'abri de la grande digue, ceci dans la plus grande indifférence, de partager les sardines grillées dans la rue avec les familles du tout Casa qui descendent à la plage le dimanche après-midi et bien sûr faire la « closing-party » du roof top du restaurant Le Port avec la jet-set locale.

Une bonne occasion d'observer un Islam tolérant – comme cela change de la Mer Rouge - où des femmes voilées et coquettes sont attablées avec des femmes en t-shirt et où l'alcool coule à flot.

Pourtant, l'Islam est omniprésent, comme en témoigne la grande mosquée de Casablanca construite sous le règne et les directives du roi Hassan II. Erigée en partie sur la mer, elle comporte le minaret le plus haut du monde.

La monarchie, son rôle, ses objectifs, beaucoup de discussions intéressantes. Le Janus du changement, la position de la femme est parmi les plus libérées du Maghreb, les cellules familiales se délitent. Excellent niveau d'éducation, peu d'activités offertes, il ne reste que l'expatriation.

S'en suit une lente descente des côtes marocaines, de longues nuits au large de Safi puis d'Essaouira à guetter les bateaux de pêcheurs éclairés ou non, aux mouvements erratiques, assurément et des moments à méditer sur la phrase attribuée à Aristote (?) : il y a trois sortes de gens, les vivants, les morts et ceux qui vont en mer.



Jour de repos au port de Pêche de Mohamédia.

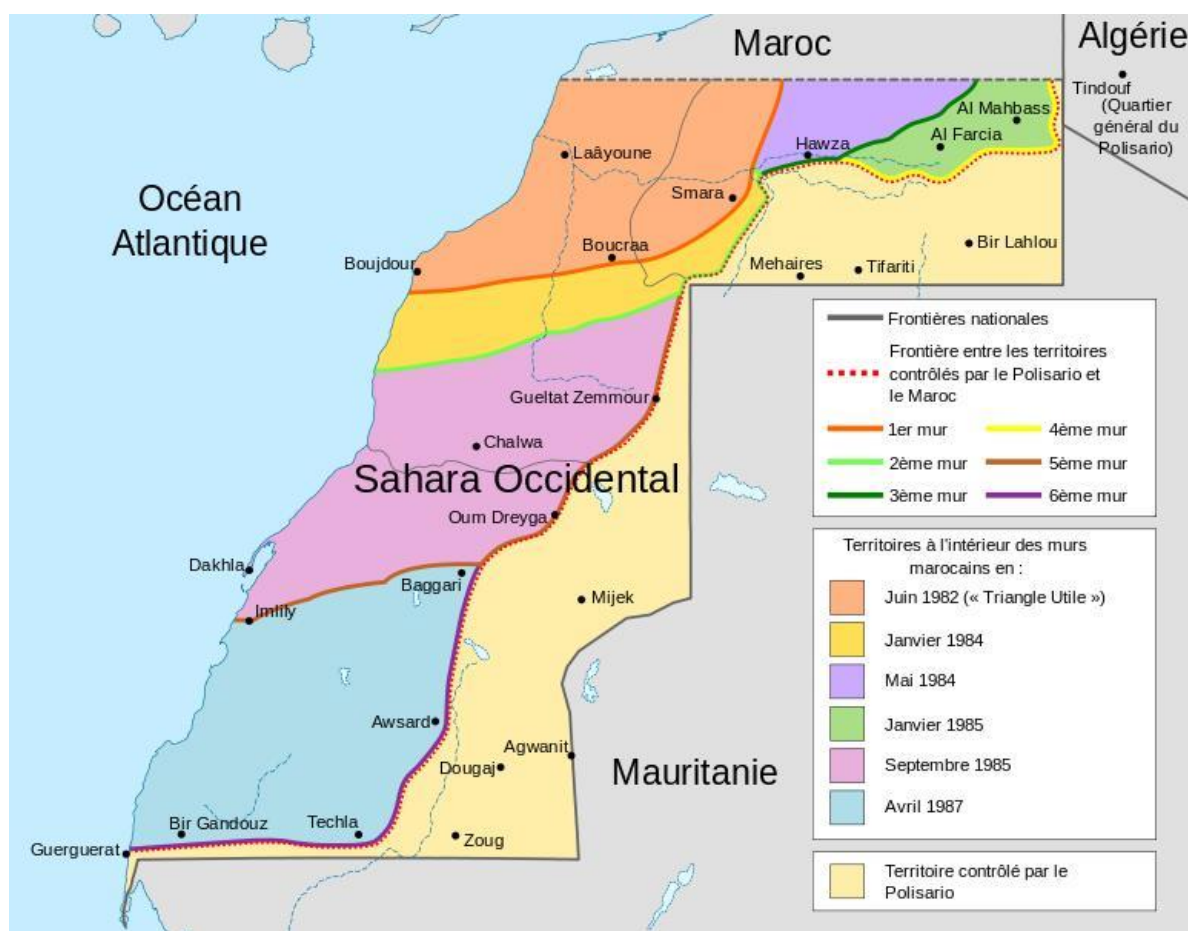
Les marches de l'Empire

Un des dangers signalés dans le pilote des Iles de l'Atlantique Nord, concerne le heurt de «cayucos » qui auraient chavirés incognito. L'archipel des Canaries est situé à moins de 100 miles des côtes marocaines et la situation politique trouble du Sahara Occidental attise la tentation de migrants qui vont rejoindre les camps de réfugiés de Fuerteventura ou de Tenerife, espérant passer en Europe.

L'Espagne s'est retirée du Sahara Occidental en 1976 et estime que depuis, sa responsabilité n'est plus engagée. Considérant que le processus de décolonisation du Sahara Occidental n'est pas achevé l'ONU a placé ce territoire sur la liste des territoires non autonomes, sans administration.

Depuis 2003, le Maroc et la République Arabe Sahraoui Démocratique (RASD) se considèrent chacune puissance administrante, l'Union Africaine reconnaît le RASD, de ce fait le Maroc se trouve à être le seul pays Africain qui ne fasse pas parti de l'Union. Le Maroc souhaiterait intégrer le Sahara Occidental dans ses provinces du Sud, ce qui semble constituer un élément de stabilité politique au sein de la population Marocaine et a l'aval des puissances du « Monde Libre » pour lequel le front indépendantiste Polisario est perçu comme un outil de l'Algérie (cherchant à se garantir un accès à l'Atlantique et aux ressources naturelles). Le spectre d'un lien entre les jihadistes d'AQMI et les Sahraouis est également présent. Le référendum d'auto-détermination revendiqué par le RASD et l'Algérie n'a pu être mis en place depuis 1988, c'est si difficile.

En attendant, Les zones de contrôle du Maroc (80% du territoire) et du Polisario sont séparées par un mur de sable de 2500 km construit en plusieurs étapes par les Marocains dans les années 1980. La zone sous contrôle Marocain se trouve à l'ouest du mur, la zone sous contrôle du Polisario à l'est.



Les perspectives économiques éclairent les enjeux. Le Maroc (en incluant le Sahara Occidental off course) détient la plus grande réserve de phosphates du monde et la production de primeurs sous serre connaît un fort développement....

Maintenant que la Grèce, en dépit de son passé Homérique est tombée, le rôle de gardien des marches de l'Empire est dévolu à l'Italie (cf Lampedusa) et à l'Espagne (cf Melilla, Ceuta et les Canaries). Le Maroc tient également sa place dans ce dispositif, zone tampon que l'on veut bien utiliser mais pas intégrer, tout comme la Turquie que l'on aime mais dont on ne veut pas. Nul doute que l'Empire ne soutienne les deux filles de l'Eglise dans cette mission de protection contre les barbares ; cependant ses ressources étant massivement allouées :

- au profit de la satisfaction des moindres désirs d'une petite minorité qui roule dans de belles voitures, habite de charmants appartements, se nourrit de mets très fins (langues de rossignols farcies à la graisse d'urus dans Astérix – civelles et foie gras truffé de nos jours)...
- au contrôle des pulsions et à l'assouvissement du besoin infini de sécurité de l'écrasante majorité, suite ininterrompue de coupes du monde, de championnats, saturation de biens culturels et débats frelatés autour du thème récurrent de l'autre cet inconnu que l'on préfère exiler ou pudiquement recouvrir d'une cape d'invisibilité, perspective d'augmentation continue d'espérance de vie...

Ces ressources donc, tendent à se réduire, conduisant à ne plus pouvoir tenir le « Limes ».

En effet, durant la période de croissance de l'Empire, des grandes découvertes à la fin des trente glorieuses, les comportements de prédation permirent d'alimenter l'expansion à moindre coût, razzia sur l'or noir (esclavage, pétrole) par exemple, ce n'est plus trop le cas désormais.

On imagine sans peine une suite tirée des livres d'histoire mais en est-il d'autres ?

Noir et Blancs



Lanzarote, désertique, désolée et une multitude de cratères.

Quelques centaines de kilomètres à l'Ouest, les Canaries: un archipel volcanique, situé juste au-dessus du tropique ; l'île la plus Nord, Lanzarote dont on connaît principalement les troupeaux d'Anglais en vacances et le roman homonyme de cet écrivain parisien dépressif, frustré et voyeuriste Houellebecq. Lanzarote est soumise aux alizés et au courant froid des Canaries qui adoucissent le climat plus que la latitude ne le laisse imaginer : les températures ne dépassent pas 25° sauf pendant les épisodes de Sirocco. Du fait de la faible altitude de l'île les vents de Nord-Est qui arrivent chargés d'humidité n'ont que peu de conséquences sur le niveau de précipitations inférieures à 200 mm et dont une grande partie s'écoule dans la mer sans être récupérée par aucune infrastructure hydrique hormis dans les zones cultivées.

De plus, le vent souffle presque constamment, ce qui favorise encore l'érosion des sols.

Ces conditions climatiques ont une grande influence sur les disponibilités en eau de l'île, à l'origine, quelques sources et puits. Aujourd'hui 100 % des ressources en eau douce proviennent de quelques barrages et surtout des usines de désalinisation. Ces installations rendent possible l'accueil massif de touristes à qui on propose spa, piscines, jardins, golf... Le prix de l'eau est aux environs de 0.60€/m³ pour les 10 premiers m³ puis grimpe aux alentours de 3 à 4€/m³ au-delà de 40m³ ou bien pour les usages récréatifs, il en résulte un autocontrôle important de la consommation. D'aucun ne pourront s'empêcher de mettre en regard le prix moyen pratiqué en France (3.4€/m³ en 2012 pour une consommation typique de 120m³...).



La végétation naturelle de l'île très pauvre, est directement liée à la géologie, aux types de sols et aux conditions climatiques. Mais on ne peut s'empêcher de chercher dans quelles mesures elle résulte aussi de l'action de l'homme.

Les premières occupations humaines remontent aux 3ème-2nd siècles avant JC, par des immigrants probablement d'origine berbère.

La deuxième vague correspond à l'arrivée des Espagnols au XVe siècle et avec eux tous les symptômes d'appauvrissement aboutissant à catastrophe écologique : déforestation pour permettre les cultures, introduction & élevage de chèvres et de moutons, utilisation du bois pour les fours à chaux et l'élaboration d'eau de vie de treille, introduction d'espèces végétales exotiques d'Amérique du Sud. Auxquels s'ajoute l'enlèvement de la population locale pour l'esclavage. La situation est déjà alarmante au XVIIe siècle. C'est alors que les « Montañas del Fuego » se sont réveillées. Les éruptions ont duré 6 ans entre 1730 et 1736. La dernière éruption a eu lieu en 1824.



Au regard de la quantité de lave rejetée et de la durée de ces éruptions, celles-ci figurent parmi les éruptions les plus importantes de l'histoire du volcanisme. Elles ont recouvert de millions de m³ les terres les plus fertiles et de nombreux villages ont été ensevelis. Ce n'est que très lentement que la végétation s'est peu à peu reformée.

Puis, nouvelle phase de déforestation dès le milieu du 19^{ème} siècle, afin de servir l'industrie naissante de la canne à sucre, du développement « industriel » résulta une augmentation sensible de la population ce qui couplé à une économie de subsistance ne laissa d'autre choix que d'allouer d'encore plus grandes surfaces à la culture de grain ce dès le début du 20^{ème}.



Restanques destinées à retenir le sol et l'eau nécessaire à la culture intensive.



Hormis quelques potagers qui bénéficient du goutte à goutte, la seule culture est la vigne qui produit le vin de Malvoisie. Chaque pied d'arbre à pinard est planté au cœur d'une cuvette de terre noire abritée du vent par un petit muret de pierres volcaniques. Celui-ci permet de récupérer la moindre goutte d'humidité nocturne.

Dernière étape en date, les années 60-70, réorientation du modèle d'agriculture de subsistance au profit du tourisme et des services conduisant les habitants à abandonner leurs pratiques agricoles et par conséquent à arrêter d'entretenir les structures existantes de conservation du sol. L'érosion repartit de plus belle... on cite sur l'île voisine de Fuerteventura le réservoir de stockage d'eau de Las Peñitas, construit en 1943 et d'une capacité de 350 000m³. Il contient aujourd'hui 300 000m³ de boues.



Les salines de Janubio - Lanzarote

Aujourd'hui l'île est exclusivement dépendante de l'activité touristique, ce qui accroît encore le stress sur l'environnement, malgré la déclaration par l'Unesco du parc de la Timanfaya comme réserve de biosphère et la défense du paysage traditionnel par l'artiste César Manrique interdisant tout panneau publicitaire sur l'île ou toute construction supérieure à 2 étages.



Les visiteurs (plus de 100 000 par semaines en moyenne soit autant que de population locale) sont parqués dans des « resorts » blancs sur la côte Est et ne sortent qu'en bus pour aller visiter les volcans. Il faut dire que l'expérience d'un trek dans la mer de lave n'est pas pour les petits chérubins si mignons, bien plus extrême qu'une marche dans le Sahara. La soif, terrrrrrrrrrrible....



Le dilemme de la Blonde et des Touareg

Cette question est venue sur le tapis suite à la sortie du système solaire de Voyager 1 à l'Automne 2013 (après 35 ans de promenade ce qui nous laisse de la marge). La sonde fournit toutes les informations nécessaires à une éventuelle civilisation extra-terrestre afin de nous retrouver – y compris un enregistrement vocal de Jimmy Carter dont on aurait pu faire l'économie.

Au vu de la vitesse de développement de l'espèce humaine sur notre foutue planète – très lent dirons-nous jusqu'au moment où le grand éléphant blanc féconda la mère de Bouddha il y a 2500 ans puis extrêmement rapide à tendance exponentielle, la période de «conscience technologique» de notre espèce est infiniment petite par rapport aux quatre milliards d'année d'existence de notre berceau.

Adoncques, les possibilités auxquelles Voyager 1 est confrontée sur son passage sont les suivantes :

- a) il n'y a rien – probabilité forte – pas de conséquence
- b) quelques formes de vie peu développées – probabilité faible – peu de conséquences à très court terme, fort intérêt scientifique
- c) formes de vie dans une phase de développement similaire à la nôtre, c'est-à-dire aussi prédatrice – probabilité très faible - grosses conséquences, on va se faire croûter
- d) formes de vie très développées ayant déjà connaissance de l'existence de notre planète/humanité – probabilité encore plus faible – un stage à Bugarach s'impose.

D'avoir configuré la sonde avec toutes les informations permettant de localiser notre planète revient à avoir établi un parcours fléché du genre « mange-moi », est-ce une si bonne idée que cela ? Il y a de quoi être perplexe.

[nous avons baptisée cette problématique du petit nom de « la blonde et les Touaregs » par référence à une hypothétique blonde perdue au cœur du Sahara et qui de nuit aperçoit un campement de Touaregs.... nous pensons qu'elle ne se précipitera pas pour demander son chemin]

Puerto Calero – Canaries - 22 Octobre 2013

4. MONTAGNES CELESTES

Rêvant d'Asie, nos héros découvrent que Christophe Colomb ignorant la cyclogenèse a eu de la chance d'arriver à Hispaniola. Irrités par Maya l'abeille et la parano grandes oreilles, ils succombent aux traditions de radio ponton.



Une île si douce à vivre

Avant de partir vers le nouveau monde, Christophe Colomb avait l'habitude de faire une ultime escale à la Goméra, avant-dernière île à l'Ouest de l'Archipel des Canaries. On imagine très bien les trois caravelles se balancer langoureusement dans l'abri naturel du port de San Sebastian alors que les vents dans le chenal entre les îles de la Goméra et de Tenerife sont renforcés d'une dizaine de nœuds. La légende dit qu'il profita des faveurs de la veuve du gouverneur. On raconte surtout qu'elle lui donna de l'eau, du bois et des fromages de chèvre qui se sont gardés jusqu'à Hispaniola (Saint Domingue-Haïti de nos jours) et des petits cochons noirs dont on imagine aisément les descendants peupler une certaine baie au sud de Cuba.

Aujourd'hui, l'île en échappant à la surexploitation touristique commune à ses voisines est très douce à vivre. Elle respire au rythme des débarquements de ferries 4 à 5 fois par jour pour des visites à la journée.



Les routes en lacet découragent les parcours en voiture.



Sur les sentiers du Parc Garajonay, une des dernières forêts de Laurasilva (forêt humide de lauriers rescapée du Tertiaire).



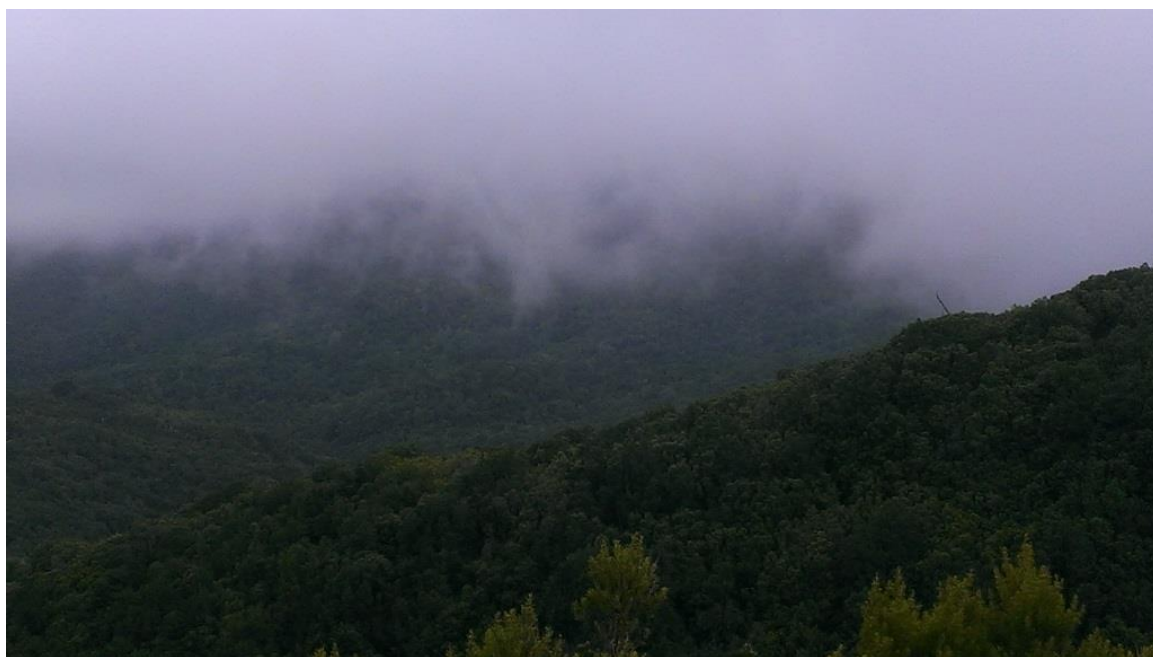
Les nuages s'amuse à découvrir lentement les vallées que l'on prend un instant, culture en restanque oblige, pour un reflet d'Asie.



Mais ici, il ne s'agit que de quelques terrasses qui mélangent la culture de bananiers, de palmiers, de choux ou de cresson.



Dans les jardins poussent des oiseaux de paradis et des hortensias...



... une flore mixte favorisée par la pluie horizontale qui s'accroche aux sommets et ruisselle partout sur l'île.

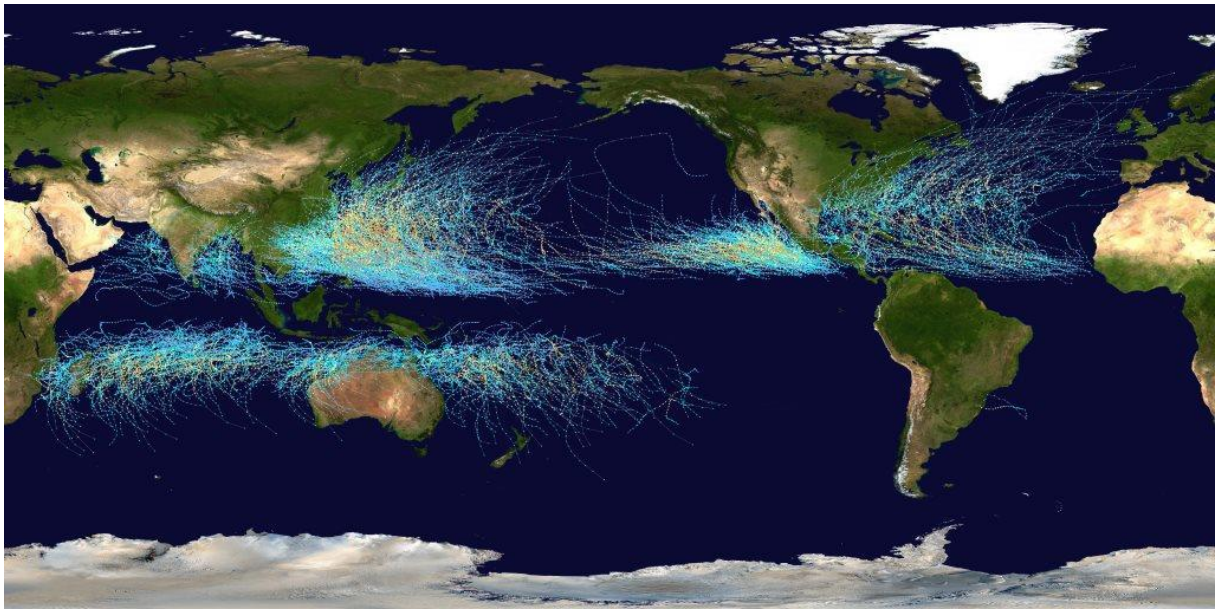
Une île si tranquille que nous décidons d'y rester 3 semaines.

[En fait le choix est un peu contraint par Pôle Emploi qui insiste lourdement pour une présence physique lors d'un entretien sans intérêt en vue de conclure « nous ne pouvons faire grand-chose pour vous ». Le système de protection sociale est bizarrement conçu, couplant des allocations généreuses (à l'aune de la majorité des pays), des prélèvements en vue de le financer extrêmement élevés, une performance ridiculement basse en ce qui concerne le recasement des individus et une lourdeur administrative kafkaïenne pour le non-initié. Le système est étrange dans la mesure où, pour une tranche d'âge de 800 000 personnes, il n'y a vraiment de travail que pour 5 ou 600 000, d'où le stockage tampon des individus dans des formations longues permettant de bénéficier de bourses (dévoiement du concept d'éducation au profit d'une garantie 'cachée' de minimum vital) jusqu'à ce que l'on puisse enfin enclencher, à 25 ans, les systèmes de minima sociaux et ainsi ne plus devenir 'visible' pour la société, rasant les murs, taxé de 'profiteur'... tout cela comme si les aspirations de la majeure partie des individus n'étaient pas une vie simple, un logement décent, un boulot permettant de faire vivre une petite famille sans trop d'inquiétude. Des problématiques similaires apparaissent dans les ruches où des abeilles hyperactives s'emparent, au fil de l'eau, de toutes les tâches, ne laissant rien à faire à leurs 'collègues' plus lentes ; à la disparition des hyperactives, les lentes reprennent le travail sans souci comblant le vide. La principale différence réside dans le fait que lentes ou hyperactives, les abeilles participent de la même organisation sociale et accèdent de manière similaire aux produits de la ruche ; à l'inverse, notre espèce s'échine à maintenir des systèmes de castes multiples et divers, reléguant sans pitié ceux qui ne peuvent courir assez vite (n'ont pas de Rolex à 50 ans) dans les limbes d'un assistanat humiliant.]

Nino ou Pas Nino ? Déjà...

« Yo ! » n'a jamais côtoyé autant de bateaux de grand voyage que dans ce port de La Goméra ; ce port est un lieu de passage très fréquenté sur la route vers l'Ouest, moins contraignant ou tape à l'œil que les grandes marinas d'Arrecife ou de Las Palmas où se rassemblent les bateaux inscrits aux différents rallyes de l'ARC (Atlantic Rallye for Cruisers), initiés par Jimmy Cornel, pont de la Grande Croisière. Ces rallyes offrent un sentiment de sécurité aux bateaux versant de confortables frais d'inscriptions: pré-réservation dans les marinas au départ et à l'arrivée, audit technique, suivi par balise, formation, veille météo, networking et événements sociaux. Trois départs regroupant près de 200 voiliers sont prévus d'ici fin Novembre, ce qui permet d'assurer une arrivée à Rodney Bay (Saint Lucie) ou au Marin (Martinique) avant Noël, avec une option d'escale à Mindelo dans l'archipel du Cap Vert.

Un relevé de statistiques d'ouragans depuis une vingtaine d'année récupéré sur le site www.cyclonextreme.com, le départ retardé du départ de la mini transat pour cause de tempêtes continues sur le Golfe de Gascogne depuis un mois et la violence du typhon Haiyan nous incitent à réfléchir (à nouveau) sur la cyclogénèse.



Historique de trajectoires cycloniques dans les vingt années précédentes.

La bande équatoriale n'est que très rarement affectée.

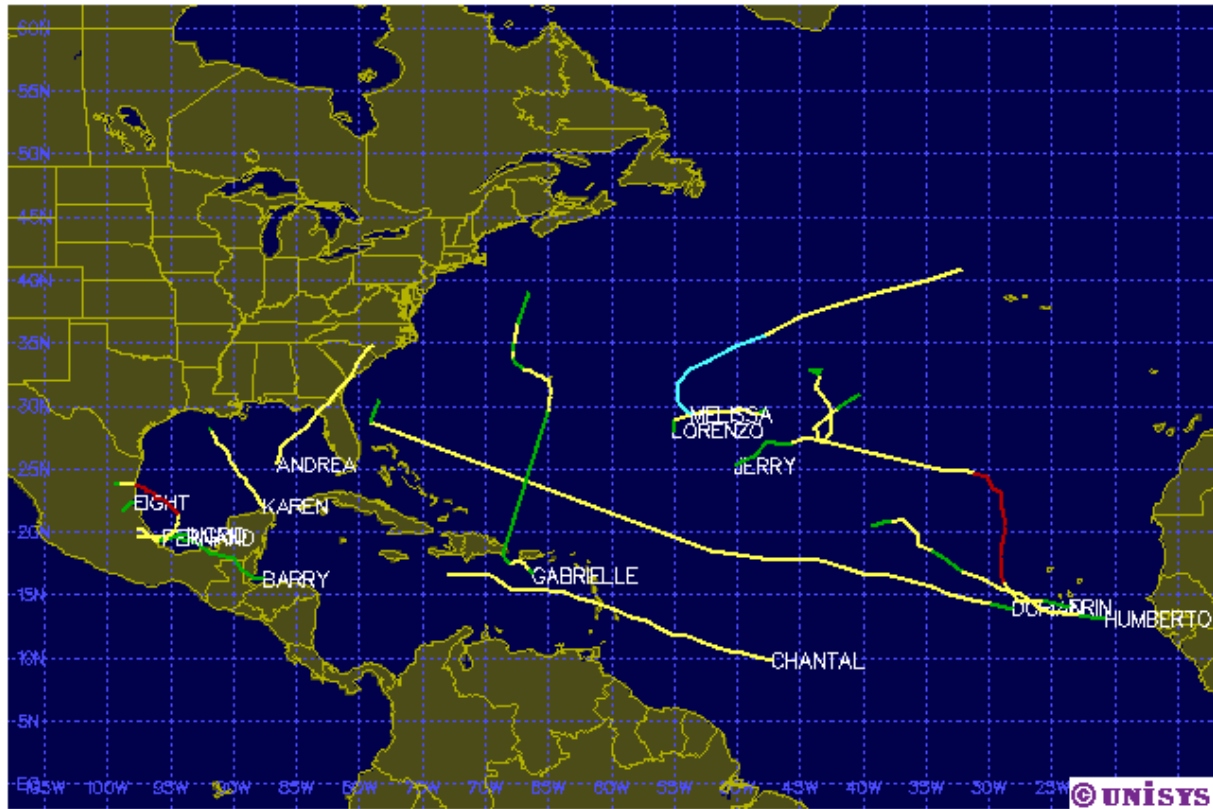
Dans l'Atlantique Nord, les cyclones se forment pour la plupart au large des îles du Cap Vert, puis se déplacent relativement lentement à la vitesse de 5 à 15 nœuds vers l'Ouest. Ils se développent à partir de perturbations qui prennent naissance dans le pot au noir (ZICT). Les conditions de formation sont assez strictes :

- La température de la mer doit être supérieure à 26° sur au moins 60 mètres d'épaisseur (la couche d'Ekman).
- Une forte humidité et une instabilité sont nécessaires à la formation des cumulonimbus (ok proximité du Pot au noir).
- La force de Coriolis doit être suffisamment importante pour amplifier le mouvement tourbillonnaire (la ZICT doit s'élever au-dessus de l'équateur de manière significative).
- Il ne doit pas y avoir de contraste trop important entre les vents de basse et de haute altitude qui empêcherait la formation de la colonne d'air chaud nécessaire à l'amplification du phénomène.

Une masse nuageuse d'un diamètre moyen de 500 km, parfois jusqu'à 1000 km, organisée en bandes spiralées convergeant vers un anneau central au centre duquel se trouve l'œil, d'une largeur de plusieurs kilomètres de diamètre et jusqu'à 15 km d'altitude avec des vents atteignant les 300 km/h (en rafales) et des pluies souvent diluviennes. Au final une puissance équivalente à plusieurs bombes atomiques par seconde se déplaçant sur l'océan à une vitesse comprise en général entre 0 et 20 km/h.

Un cyclone peut ainsi être comparé à une énorme cheminée, aspirant à la base de grandes quantités d'air chaud et humide et les rejetant en altitude, bref une sorte de machine à vapeur infernale qui se déplace vers l'Ouest avant de bifurquer selon une trajectoire parabolique vers le pôle de son hémisphère mais c'est en fait un des plus efficaces mécanismes de régulation thermique de notre bonne vieille planète, transférant de monstrueuses quantités d'énergie des tropiques vers les pôles.

La saison en Atlantique Nord se situe entre Juin et Novembre. En moyenne (arrondi), on a observé 9 systèmes dont 2 ouragans de 1985 à 1994, 14 systèmes dont 4 ouragans de 1995 à 2004 et 17 systèmes dont 8 ouragans entre 2005 et 2012. D'aucun estimeront que l'origine anthropique du réchauffement climatique est encore à prouver... notre piffomètre cependant crie Achtung !!! Nous en reparlerons.



Les systèmes sont repérés (et prénommés alternativement fille ou garçon) lorsque les vents sont supérieurs à 33 nœuds. Les ouragans présentent des vents supérieurs à 63 nœuds. Nous avons pour l'instant en 2013, 13 systèmes cycloniques dont 2 ouragans : Humberto et Ingrid (ci-dessus)

Si les scientifiques agrément tous une élévation de la température des océans depuis 30 ans, cette variation n'est pas uniforme. Elle est cette année anormalement élevée dans le Pacifique, ce qui pourrait expliquer une augmentation du nombre et de la violence des phénomènes dans cette région compensée par une légère tendance à la baisse dans l'Atlantique. De plus, le nombre de cyclones varie avec l'état global de l'atmosphère ainsi que les conséquences des effets amplificateurs et/ou modérateurs résultant des phénomènes d'oscillation océanographique type El Nino/La Niña (chaud/froid) à la Noël sur la côte Ouest de l'Amérique du Sud. Il semble qu'aucun impact ne soit sensible en 2013, année neutre, pourtant le treize.....

En tout cas, nous espérons que Nestor ne pointera pas le bout de son nez au milieu de la flotte de l'ARC qui vient de s'élancer alors que la fin de la saison des cyclones n'a pas encore été annoncée (en principe fin novembre) et que les alizés ne sont pas clairement établis (plutôt à partir de décembre).

Christophe Colomb a eu de la chance car même si les durées de ses traversées (une vingtaine de jours) ne sont pas ridicules, il les a réalisées en pleine saison des cyclones en totale ignorance.

Quand le web était libre....

Ce qui est sûr, c'est qu'il ne disposait d'aucun outil de veille météorologique. C'est la raison principale pour laquelle les voileux au long cours s'équipent d'un téléphone satellitaire avec pour fonction : de téléphoner, de communiquer par SMS, d'envoyer et de recevoir des mails simples. Ce n'est pas original, dans les principes le paramétrage est simple et rapide.

Dans les faits, nous avons passé des jours à explorer les arcanes des protocoles de communication, égarés entre les ISP (Internet Service Providers) et les services de messagerie packagés tels gmail, free, hotmail pour découvrir que depuis 5 ans le monde s'était durci et que, sous de fallacieux prétextes de garantie d'une meilleure sécurité, les infos relatives aux grandes oreilles ne relevaient pas uniquement de la théorie de la conspiration.

Sinon, comment expliquer que pour envoyer un message de quelques kilo octets, on en échange jusqu'à 20 fois plus à travers des processus d'authentification et de contrôle tout en multipliant les temps de communication et les risques de déconnexion ? Afin de revenir à des temps de réponse raisonnables, il existe un moyen autre que l'acquisition d'un serveur privé (just do it) : il suffit de passer par un prestataire qui commercialise un service garantissant les échanges de mail rapides et sécurisés à travers un protocole d'identification simple. Il suffit donc de payer un abonnement et d'accepter la dépendance à un tiers !

Radio ponton

Les longues escales sont l'occasion d'échanger sur l'intérêt d'un stock de pâté Hénaf, d'un filet à fruit suspendu au portique ou de la quantité indispensable de citrons verts pour lutter contre le scorbut lors de la Transat. C'est surtout l'occasion de raconter des histoires. Celle du navigateur au bateau customisé qui va tellement vite qu'il fait 18 nœuds même au port. Ou l'échange capté par vhf de nuit sur le canal 16 entre un voilier de 34 pieds (parlant Français) et un cargo dont l'homme de quart, Philippin semble-t-il, dans un pidgin approximatif affirme que : « Oui, oui, il a bien vu le petit voilier qui est en route de collision avec lui et qu'il va se dérouter. ».

Ilha Sao Nicolau – Tarrafal – Cap Vert - 28 Novembre 2013

5. EN VERT ET DAMNATION

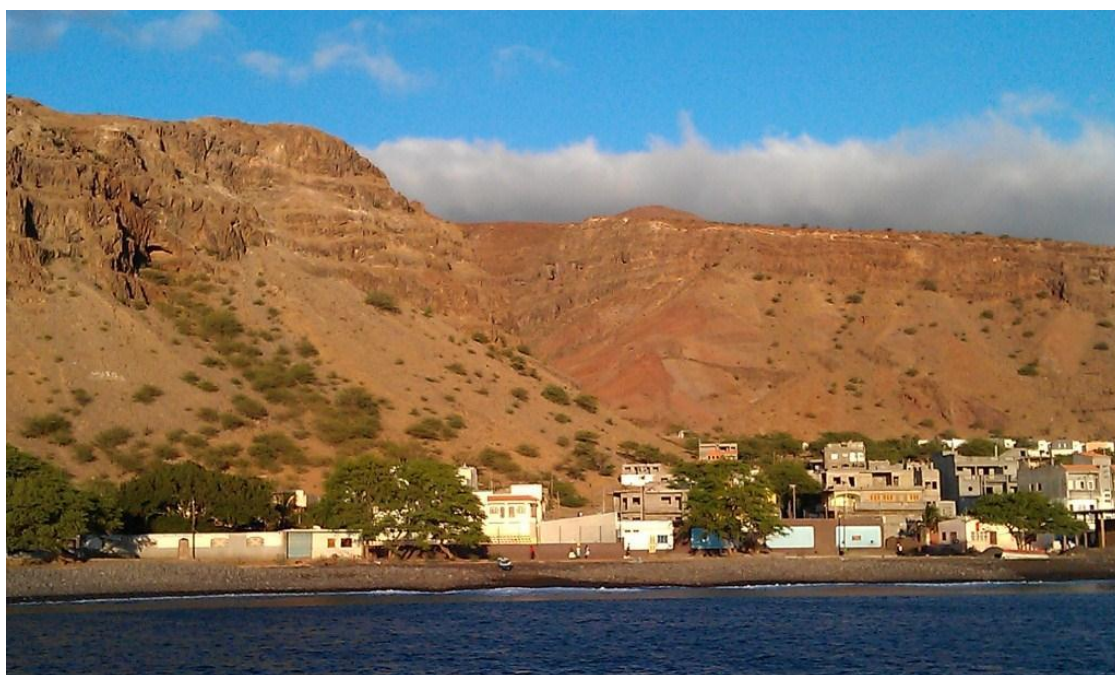
Pas de Mission Impossible pour nos héros. Après la distribution de quelques « bombes atomiques », ils constatent que les caravanes ne convoient plus de cristaux de sel et s'offrent un retour vers le futur dans un enfer vert.

C'est une ancienne tradition de faire une halte (parfois forcée) dans l'archipel du Cap Vert avant de traverser l'Atlantique. Tristement, la majeure partie des ancêtres de la population actuelle des Antilles a transité par l'archipel, utilisé comme zone de stockage et de tri, car seuls les plus forts, ceux en meilleure santé et les plus dociles pouvaient survivre aux périodes d'attente avant la traversée.

Des dix îles qui constituent l'archipel, la « Yo Team » en a exploré quatre du groupe Barlaventos (au vent), délaissant les îles du Sud réputées pour leur volcanisme et donc impropres au mouillage. Chacune possède sa personnalité propre.

La Mission

L'ilha do Sal, un rocher, du sable et du sel, est coupée en deux, le Sud est réservé aux touristes, un aéroport moderne permet de charteriser à tout va sur les resorts et les belles plages. Le Nord revendique son statut « No stress ». Grand mouillage à Palmeira, le seul mouillage bien abrité en fait, comme souvent dans ce genre d'endroit, navigateurs au long cours côtoient pêcheurs et cargos vraciers ; les autorités sont peu pressées d'honorer leurs obligations administratives, un samedi qui plus est, c'est donc l'occasion d'aller faire un tour à Espargos (afin de faire les formalités d'immigration à l'aéroport), capitale de l'île où le poisson acquis âprement à l'arrivée des bateaux à Palmeira est revendu au détail dans des bassines au coin des rues.



Le mouillage de Tarrafal sur l'île de Sao Nicolau

L'île de Sao Nicolao est montagneuse et donc humide. Riche par la récolte de fruits, légumes et canne à sucre, elle est pourtant restée à l'écart de tout développement économique. Au 19eme siècle, elle est devenue le centre du rayonnement intellectuel et spirituel de l'archipel. C'est dans sa capitale Ribeira Brava que fut installé le séminaire du Cap Vert dans la maison du fils philanthrope du gouverneur de l'île de retour de ses études de médecine en Europe. L'école attaché au séminaire a formé de nombreux iliens devenus prêtres ou fonctionnaires au Portugal.

Cette ville minuscule a ainsi servi de point de départ à l'évangélisation de l'Afrique de l'Ouest par le Portugal. Le séminaire a fermé lors de la séparation de l'Eglise et de l'Etat par décision de la nouvelle République démocratique du Portugal au début du 20eme siècle. Le bâtiment a été reconverti en centre d'accueil des déportés politiques portugais ce qui a fait fuir l'évêque à Sao Vicente.



L'église de Tarrafal

La « Yo Team » ignorait tout de ces faits et pourtant c'est auprès de la communauté religieuse de l'île que nous avons choisi de réaliser notre « mission ». En retour de services rendus, un médecin ami nous avait confié 4 caisses de médicaments destinées à être remises là où il y en aurait le plus besoin. Des médicaments de base plus quelques « bombes atomiques », genre injectable, parfois bien difficiles à trouver localement.

Nous avons agi avec la prudence du raton laveur ; nos approches successives ont suscité l'intérêt de nombre d'individus, certains tibulaires, d'autres pas-tibulaires, tous offrant avec gentillesse de servir d'intermédiaires.... Plus perturbant, nous avons été mis en garde contre l'indélicatesse éventuelle de médecins et/ou infirmières et/ou pharmaciens locaux (« ils vont les revendre »).

Dans le village endormi de Tarrafal, nous avons trouvé un besoin apparent clairement établi mais sans les dérives associées aux grandes villes. Après réflexion, nous avons décidé d'approcher le prêtre en se disant que, sans être fondamentalement désintéressé, nous pouvions lui faire le crédit d'un zeste de sens moral. Cap sur l'église, il fallut revenir « mas tarde ». Douze heure trente, nous l'attrapons pendant le repas qu'il prend dans la salle commune du presbytère en compagnie (nous le découvrîmes plus tard) du bedeau, de son prédécesseur en semi-retraite et d'un fidèle d'origine italienne de bon aloi. Tout ce joli monde s'exprime dans un sabir étrange, mélange de Créoulo, Portugais, Espagnol, Italien, Français et une pointe d'Anglais (qui n'est pas dominant en l'occasion). Bref, on discute le bout de gras, l'intérêt est clair, les quatre en parlent entre eux (déjà nous sommes contents car aucun ne pourra se tirer avec les caisses sans que les autres ne surveillent) et nous disent pouvoir gérer le machin en faisant passer aux personnes dans le besoin soit en direct pour ce qui est simple, soit à travers leurs copines de bonnes-sœurs qui tiennent un dispensaire ; ils sont aux anges, la classe pour des religieux, hi, hi. Ce serait mieux de ne pas traverser la ville avec nos caisses, rendez-vous est pris pour le lendemain matin 9h avec le bedeau qui viendra nous chercher en voiture au bord de la plage et effectuera le transport terrestre. Chose dite, chose faite, sidération des locaux au vu de ce transbordement exotique via l'annexe sur le plateau arrière d'un 4x4 immaculé (conception de son prénom), étonnement de voir deux « arrivato » avec de si importantes relations, etc... bref, nous avons bien ri.



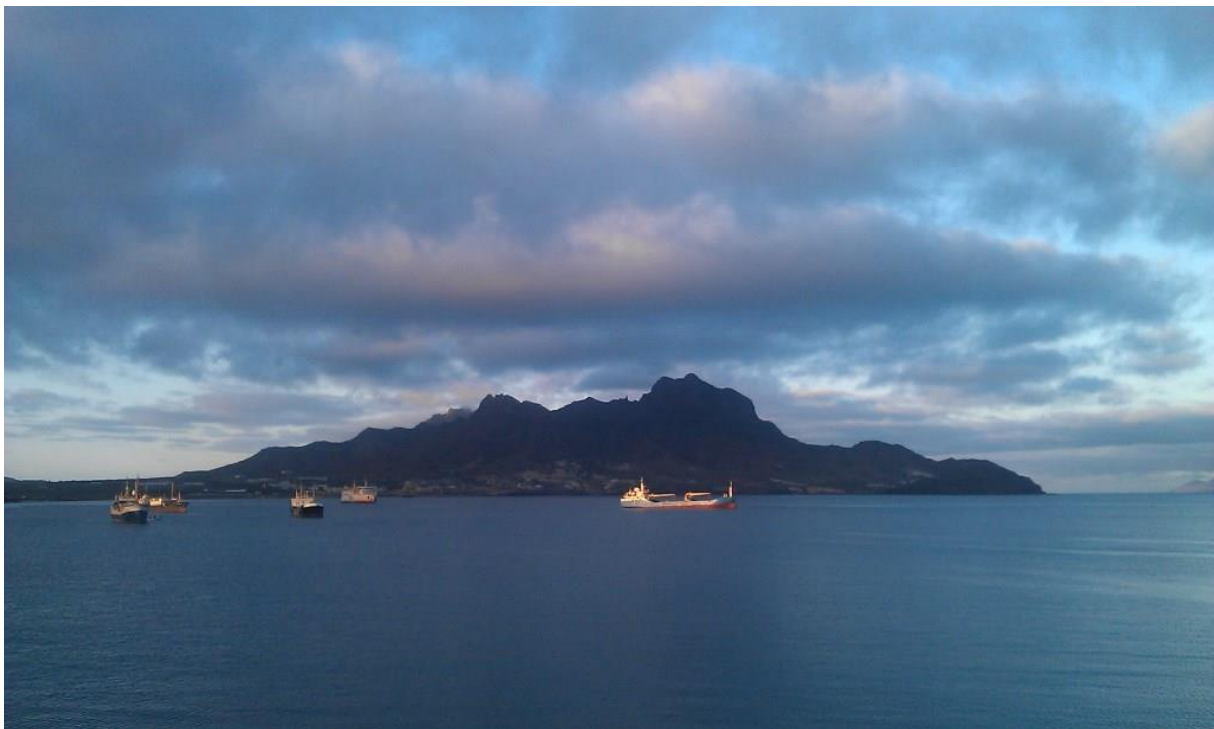
Le Captain incognito. Non, l'annexe ne s'autodétruira pas...

Nous avons passé un long moment à trier le contenu des caisses afin d'isoler dans une les machins un peu lourds (Ixprim, Cortisone etc...) et bien repéré celle-ci. Instructions passées au Padre (et bien comprises) de ne pas jouer avec cette caisse sans avis médical. Partage du café avec le bedeau et le prêtre retraité, barbiche blanche et physique sang-mêlé indien, on découvre l'organisation des communautés Capucines au Cap Vert, les parcours des uns, des autres.... puis bye-bye...

Ce fût, incidemment, l'occasion de se renseigner en France avant de partir, sur le statut des médicaments 'périmés'. Et bien, ce n'est guère brillant :

- tous les médicaments ont une date de péremption, celle-ci n'est pas forcément liée à un vieillissement des molécules mais à une logique de renouvellement des stocks,
- les pharmaciens et les laboratoires refusent de discuter de la stabilité des molécules au-delà de la période d'utilisation – clairement certaines deviennent juste moins efficaces (comme les antibio), d'autres ne bougent pas (comme le sulfate de morphine) certaines peuvent se dégrader (comme les bêta-bloquants) – cette information n'est simplement pas disponible,
- les médicaments périmés (en Europe) doivent être détruits, il est hors de question de les trier et expédier dans des endroits où le besoin est fort sous l'argument massue : en cas de pépin les laboratoires ne peuvent pas assumer cette responsabilité (lire, il faut bien maintenir les marges bénéficiaires dans les pays pauvres),
- de sorte que l'une après l'autre, les associations qui se faisaient un plaisir, un enjeu, de livrer quelques médicaments d'utilité ont mis la clef sous la porte, menace de procès etc....

Mindelo, un maillon de la Supply Chain...



La rade de Mindelo et l'île de Sao Antao

Qu'ont en commun la Somalie, l'Erythrée, le Soudan, le Tchad, le Niger, le Mali, le Sénégal, la Mauritanie et le Cap Vert ? Tous ces pays africains se situent sur le 15ème parallèle, route des caravanes trans-saharienne depuis les temps bibliques et nouvelle désignation de la route du trafic de cocaïne d'Amérique du Sud vers l'Europe.

Quel est le point commun entre le Ghana et le Cap Vert ? Ces deux pays sont des success story économiques du continent Africain avec un haut taux d'alphabétisation, un revenu par tête relativement élevé et des indicateurs de santé satisfaisants, et en même temps de plus en plus empêtrés dans la corruption liée au trafic.

L'Europe représente le second marché mondial pour la cocaïne à 36 milliards de \$/an, juste derrière les US à 40 M\$/an. Depuis le début des années 2000, le marché US diminue (répression) et les routes à travers le Mexique deviennent plus difficiles, le marché Européen a ainsi été développé, profitant de la route Vénézuélienne ainsi que du statut « ouvert » des Antilles Françaises et Néerlandaises – corrélation forte avec les taux de criminalité dans le milieu des années 2000. Mêmes causes produisant mêmes effets, l'Europe mettant en place des moyens permettant de limiter ce trafic via les Antilles, le passage se fait par l'Afrique de l'Ouest où s'effectue une partie du blanchiment (d'où les économies en apparence florissantes), puis transit via le Sahara jusqu'au Nord Marocain et le Sud de l'Espagne... partie gagnée. La communauté Européenne ne s'avouant pas vaincue réfléchit à accorder au Cap Vert un statut spécial de membre de l'Union - encore un avant-poste...



Facade à Mindelo.

On nous avait décrit Mindelo, capitale de l'île Sao Vicente comme douce à vivre avec les langueurs de saudade popularisée par Cesaria Evora s'échappant des bars et quelques relents de ganja. Ce n'est pas ce que nous avons trouvé. Certes, les rastas ne guettent plus le chaland et subsiste un magnifique marché aux poissons mais la ville semble avoir perdu son âme : la dope y est bien pour quelque chose, yeux tête d'épingle, tension, ville sécurisée sur le périmètre portuaire, au-delà, frontière immatérielle à ne pas franchir, dans certaines baies désertes de l'île, une vedette bien motorisée vient expliquer que c'est une réserve et qu'on ne peut pas rester, ou bien le fils aîné reste pudique sur les sources de financement de son 4x4 rutilant...



Marché aux poissons - Mindelo

Soleil Vert

Enfin, l'île de Santo Antao en face de Mindelo, une forteresse rocheuse perdue dans les nuages, inaccessible. Le plus simple est de prendre le ferry (lorsqu'il n'est pas en panne ou en réparation, sinon le transfert s'effectue en bateau de pêche sur lequel chacun est libre de vérifier la concordance entre le nombre de gilets de sauvetage et de passagers) et de traverser en crabe (effet venturi oblige) le chenal en une heure environ.

Alors que l'Allemagne a subventionné Sao Vicente, la France Sao Nicolau, le Luxembourg s'est chargé de Santo Antao. Le ferry atterri à Porto Novo qui est effectivement de béton tout neuf avec une surprenante gare maritime (et même des escalators – on croit rêver).

Plus haut dans la montagne, illustration d'un des dilemmes auxquels sont confrontés les organismes d'aides (souvenez-vous de Jean Daniel Rainhorn –Accroissement des inégalités –qui affirmait clairement que l'aide à destination d'Haïti avait été inutile voire contre-productive si l'on intègre le choléra amené par un militaire des Nations Unies) : en 1997, dans un village accroché sur un piton et entouré de cultures en restanques , à 40 minutes à pied de Ponta do Sol, le Luxembourg amène de l'argent et implante au centre du village un 'centre sanitaire', remplaçant la traditionnelle fontaine par une installation en dur avec lavoir, toilettes, douches etc... 15 ans plus tard... la place du village qui avait été bétonnée pour les besoins de la cause est vide, une nouvelle fontaine avec de l'eau courante tirée du ruisseau sert de lieu de rendez-vous, on pisse en aval et le 'centre sanitaire' est désaffecté...



Plaque commémorative du centre sanitaire offert par le Luxembourg. Aujourd'hui désaffecté.

Les vallées profondes (Ribeiras) du Nord-Est bordées de forêts de pins (replantés grâce aux fonds Luxembourgeois pour compenser la déforestation mais négligeant le fait que les aiguilles, si elles favorisent la récupération d'eau, par leur acidité empêchent la formation d'humus indispensable à la diversité de la flore), d'eucalyptus ou de mimosas sont historiquement cultivées et habitées. Le Sud-Ouest est perdu, sauvage, il est recommandé d'y aller avec prudence.



Sortie du village Manuel dos Santos, à l'â pic du cratère Cova Paul

Un aluguer (taxi) dépose la « Yo Team » à Villa das Pombas à l'entrée de la Ribeira do Paul, la route s'arrête, le chemin remonte jusqu'au village de Manuel dos Santos à l'â pic du cratère « Cova Paul » (prononcer Pa-oul).

Le lendemain, 500 mètres de dénivelé à grimper par un chemin de mule – mais pavé, construit par des générations d'esclaves aux ordres des colons juifs-portugais (ce furent les premiers, ils avaient été virés du continent à l'époque de l'Inquisition) puis portugais dès lors que la rentabilité du trafic d'esclave a été suffisamment bien établie - au milieu des plants de cannes à sucre, des papayers, manguiers, caféiers, bananiers, haricots, courges, cresson. Au détour du chemin qui tournicote, grimpe le long de la paroi verticale, des petites vieilles hilares proposent un verre de grogue, la principale production et consommée presque en totalité sur l'île, un grand père nous raconte qu'il a travaillé sur le port de Rotterdam et qu'au printemps, il prend l'avion pour New York voir sa fille. Nous savons désormais qui sont ces voyageurs que l'on rencontre dans les grands aéroports internationaux si différents des touristes dépenaillés et des hommes d'affaires stressés : des visiteurs.

Les calculs varient mais il semble que la communauté expatriée du Cap vert soit plus importante que la population de l'archipel, le principal pays d'accueil étant les USA. L'argent reversé au pays (remittance) représente 20 % du PNB.



Traversée des nuages. Vertige ?

Le chemin grimpe, grimpe, traverse les nuages et soudain s'ouvre sur le cratère : grand soleil, calme, verdoyant, des vaches dont les cloches tintinnabulent, on se croirait dans les alpages, altitude 1 400 mètres, en dehors du temps.



Le tour du cratère Cava Paul fait environ 3km, au bout du bout, il n'y a rien, ou plutôt le vide qui s'enquille dans la Ribeira del Torre, la vallée d'à côté.



Le petit village de Rasa Curto (quelques maisons posées sur une arête rocheuse), le rocher de Torre, la vallée qui se poursuit en pente dure sur XôXô (prononcer Chu Chu) puis serpente en pente douce jusqu'à la mer où se trouve la plus grande ville de l'île Ribeira Grande.



La station balnéaire de Ponta do Sol avec ses structures en béton d'hôtel abandonnées, sa piste d'aéroport désaffectée, son port.

Fin de la longue marche –hommage au Grand Timonier - Ponta do Sol. Le développement économique s'est arrêté et ne subsiste que l'activité de pêche et quelques restaurants à touristes. La mer est tellement dure à cet endroit que sur chaque barque, un pêcheur est chargé de guetter l'état de la mer et d'indiquer l'instant le plus propice pour passer la barre à l'entrée du port. Le poisson est ultérieurement vendu au marché par les femmes, à un prix convenu, chacune sa spécialité (mérrou, chinchard, thon), les profits (y compris ceux résultant de la vente de sacs plastiques) sont mis en commun. A l'extérieur de la ville, nouvelle illustration de cette économie communautaire : installation de stockage de cochons (porcherie collective d'un point de vue infrastructure globale mais individuelle dans l'allocation des cellules de confinement des porcins).

Véritable forteresse par ses falaises noires, l'île de Santo Antao n'est pas tournée vers la mer. Ses habitants sont résolument terriens et sédentaires. Ils semblent vivre reclus dans leur village, sans télévision, sans internet et sans téléphone mobile (le contraire de l'Afrique de l'Ouest) et ne se déplacent que peu. Les routes étroites sont peu fréquentées alors qu'en Ethiopie, pays de pèlerins et de nomades qui a engendré de nombreux marathoniens, la vie est au bord de la route. La route de la Corde qui traverse l'île du Nord au Sud et emprunte la crête de Delgadim est abandonnée au profit de la nouvelle route goudronnée, plus large qui longe la côte, ce qui rend encore plus prégnant l'isolement des villages perchés.



Fontainhas

La seule voie de développement entrevue par les politiques et les locaux est le tourisme. Pourtant rarement ailleurs, le degré d'investissement des sociétés étrangères ou d'implication de la population ne nous a paru aussi faible. L'absence de réalité est aberrante, comme si on souhaitait créer une bulle spéculative au bout du monde. Tous les prix sont déconnectés du niveau de revenus des locaux et élevés pour les touristes, du kilo de tomate à la parcelle de terrain en ville en passant par le plat de poisson ou la course en taxi, comme si on cherchait à créer deux niveaux d'économie tout en espérant tondre les touristes sans offre aucune avant qu'ils ne deviennent trop nombreux .

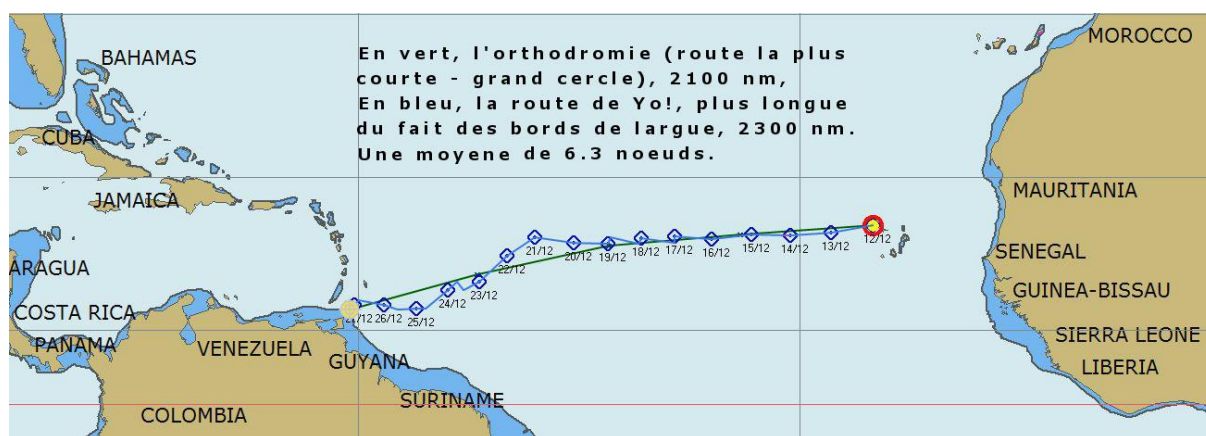
Bequia – Saint Vincent et les Grenadines - 30 Janvier 2014

6. TO GO OR TO BAGO, THAT IS THE QUESTION

Ca y est, ils l'ont fait ! Ils ont traversé l'Atlantique !

Nos héros à la paraphrase Shakespearienne facile atterrissent à Tobago, Man of War Bay et décodent le mythe de la transat.

L'arbitrage du départ ayant été contraint par la présence intrusive du vendredi 13 dans le planning (pas vraiment superstitieux, mais enfin d'aucun ont entendu parler du pari de Pascal), les amarres sont larguées le jeudi 12, 14h. La navigation s'est effectuée sur quinze jours (et 6 heures pour être précis), un total de 2 300 miles parcourus pour une route optimale (orthodromie) de 2 100nm soit 200 nm de trop (un peu d'apprentissage pour la « Yo Team » et quelques passage en fuite lorsque la brafouge montait). Cette navigation pourrait être qualifiée de velue compte tenu des conditions avec une rafale ayant tiltée les 51 nœuds mais surtout des vents moyens aux alentours de 30 nœuds et de la grosse zoule. En bref, pas pour les petits enfants.



Des ciels magnifiques, des grains magistraux, des trombes d'eaux, des baleines etc... et même le père Noël qui rendit visite, nous sommes prêts à recommencer.

Environ 1000 voiliers traversent tous les ans, soit 5000 personnes (proxy d'un équipage moyen), sur une durée de vie « utile » de 20 à 70 ans, cela représente 50 ans d'opportunités pour un individu d'où une estimation du nombre de transateux de 250 à 300 000 dans la population Européenne – 0.1% de la population, un club très fermé (Nicolas aurait même dit à Carla que celui qui, a 50 ans, n'a pas fait la transat est....).

En avant-première dans le cadre de la « Yo ! chaire d'éthnologie nautique », les premiers résultats relatifs au mythe de la Transat.

1 – En Atlantique, il y a toujours du vent. **FAUX.**

Nous avons assisté à Mindelo au détour de nombre d'équipages du rally de l'Arc épuisés et écoeurés, à sec de gasoil et de bière après une semaine de pétrole noire pour venir des Canaries. La palme revenant à un catamaran qui a chargé avant de (re)partir aux Antilles 4 énormes futs de 220 litres de gasoil sur la plage arrière. En fait l'anticyclone des Açores est allé se faire une virée dans la zone rouge de Hamburg pendant quinze jours fin Novembre d'où la panique sur les régimes de vent généralement bien établis.

2 – Les alizés du Père Noel, cléments, s'établissent en décembre aux alentours de force 5 à 6. **FAUX.**

Notre traversée s'est effectuée force 7 et rafales à 8.

3 – Pendant la Transat on a le temps de lire, réfléchir, regarder les étoiles. **FAUX.**

Nous, équipage réduit, nous n'avons pas eu une minute. L'emploi du temps de la première semaine s'est résumé au 3B : Bouffe/Barre/Banette (version expurgée).

4 – La Transat, c'est l'occasion de s'initier ou se perfectionner à la navigation astronomique. **FAUX.**

Comment fait-on pour faire descendre le soleil sur l'horizon dans des creux de 3 à 4 mètres ?

5 – Au petit matin on trouve des poissons volants partout sur le pont. **FAUX.**

Nous en avons ramassé très peu. Il faut dire que, compte tenu des creux et du vent, les pauvres bêtes peinaient à décoller, s'écrasant lamentablement (produisant de délicats « plouic ») sur la coque avant même que de parvenir à franchir le franc-bord. Par contre, nous avons failli ramasser une baleine magistrale d'une dizaine de mètres, aïe, aïe, en fait cette dernière est venue sauter à plusieurs reprises à la verticale devant nous, un spectacle magique.

6 – Il est recommandé de ne pas charger de régime de bananes, car elles mûrissent toutes en même temps. **FAUX.**

Notre avitaillement en comportait une douzaine. Elles n'ont jamais mûries. Peut-être avons-nous été trop rapides ?



7 – Pendant la Transat, la ration protéique est apportée par la pêche de daurades coryphènes que l'on est assuré d'attraper. **FAUX.**

Nous n'avons eu aucune envie de mettre une ligne ; compte tenu de l'état de la mer il aurait été impossible de remonter la bête.

8 – Pendant la Transat, on ne rencontre jamais personne. La nuit on peut mettre le pilote et aller se coucher. **FAUX.**

Nous nous sommes trouvés en route de collision avec un cargo et avons dû nous dérouter. Nous avons proposé par radio une bouteille de vin français à un navire militaire Américain qui a poliment refusé et observé un sous-marin venu faire surface le soir de Noël.



9 – Comme Samantha Davies, on barre en maillot de bain et comme dans la pub OBAO, on se douche sous les grains. **FAUX.**



Pendant des jours nous n'avons pas quitté les cirés et après quatre heures à enchaîner les grains, franchement on est suffisamment rincés. Au passage, il est bon de noter que nous avons expérimenté une typologie particulière de grain (par rapport à la terminologie conventionnelle de précipitant ou non précipitant), les maléfiques : il s'agit en l'occurrence d'un grain très large, sec, et lourd, le vent vire de 90° dans un sens ou l'autre en forcissant de 10/15 nœuds avant de tomber à zéro (laissant une mer croisée) puis de revenir subitement lorsqu'on commence enfin à se dire que c'est fini... et hop cela repart pour un tour... irritant.



10 - On a beaucoup aimé. On s'est régalé. **VRAI.**

Charlotteville – Tobago - 30 Décembre 2013

7. BABYLONE BY BOAT

De TnT Dynamite au Cœur Grenadines, l'envers du décor tout comme Alice au pays des cartes Vermeil. A la pointe Sud de l'arc des Antilles, nos héros rencontrent le chauffard de la révolution, « L'aventure c'est l'aventure. »



Rasta à Becquia – St Vincent et les Grenadines

A Mindelo début Décembre, les voileux étaient concentrés sur un objectif : la Transat avec un grand Té. Arrivés aux Antilles, les voiliers s'éparpillent, certains pensent déjà au voyage retour par les Açores à partir du printemps, d'autres commencent une longue oscillation Nord-Sud d'une île à l'autre avant de devenir bateau ventouse comme à Hogg Island – Grenada («on devient cossard aux Antilles ») et les autres, obstinés continuent la route vers l'Ouest. Nous en faisons partie, en toute simplicité et sans grandiloquence aucune, les écrits qui suivent sont probablement les derniers d'Atlantique avant longtemps.

Pourquoi passer si peu de temps aux Antilles ? Une question pour une réponse : « Si vous aviez deux mois à allouer, entre les Antilles et la Polynésie que choisiriez-vous ? ». Nous avons fait le choix de la Polynésie, quitte à ne pas passer dans toutes les îles de l'arc mais s'attarder dans quelques-unes pour essayer de dégager une unité de la culture créole ou les particularités de chacune des îles.

Tâche difficile, très difficile. Cette difficulté ne tient pas à la tentation de déguster les rhums originaux produits localement, depuis le rhum de Trinidad à 70° (imbuvable en dehors de rhums arrangés) au Soca Rhum de Portsmouth - Dominica bien meilleur après macération de quelques feuilles de poivre (recette de Felix <http://www.youtube.com/watch?v=dmyVfoitalc>).



Jack Sparrow: "Why is the rum always gone?"

"Get up, Stand up, Stand up for your rights"

Lorsque taquinés, très vite certains habitants des Antilles brandissent leur passé d'esclaves et de déplacés. Encore une fois, « It began in Africa », mais ici le refus de la culture Anglo-Saxonne s'exprime par l'identification à Bob Marley et au mythique Negus ou Rastafari. Et l'Afrique reste en Afrique. Que ce soit à la Petite Martinique (Grenade), à Chatham Bay sur Union Island (St Vincent et les Grenadines), Saltwhistle Bay sur Mayreau Island (St Vincent et les Grenadines), à Portsmouth (Dominique), nous ne comptons pas les portraits du musicien ou les reproductions de l'album Uprising, les drapeaux représentant le lion d'Ethiopie et même les portraits d'Hailé Sélassié. Un artisan nous dit : « achetez plutôt ce collier fait avec des graines d'ici, celui-ci est fait avec des graines du Ghana, mais moi je ne suis pas Africain, je suis de la Dominique ! ».



Les yeux rivés sur l’Ethiopie pour le passé, sur la Jamaïque pour le futur, laquelle draine les étudiants de la région bien plus que Cuba ou Puerto Rico. Mais au-delà de cette identification et revendication pacifiste, l’identité Rasta est extrêmement vaporeuse, juste assez pour s’y draper sans en être encombré. En dehors de Tobago et de la Dominique (où les Rastas sont bien réels), leurs congénères d’îles « développées » ne sont là que pour le folklore touristique et trainent désœuvrés un joint à la main : « Ganja Mon ? I grow my own ».

D’ailleurs, quelle surprise de découvrir que plus personne ici n’écoute de Reggae mais un mélange de soupe pop Américaine des années 80 et de rap un peu plus récent mais peu convaincant.



Indian River - Dominique

Initié par les Portugais dans les années 1550, l'esclavage a été aboli en 1848 en France, une quinzaine d'année auparavant en Grande Bretagne. Alors pourquoi 160 ans plus tard, cet argument est-il encore utilisé ? Est-ce la récente décolonisation de ces îles par les Anglais et donc l'indépendance politique –sinon économique- des îles, ou le statut de Départements d'Outre-Mer de la Martinique et de la Guadeloupe qui vise à maintenir un statuquo de revendications à surtout ne jamais satisfaire ? Est-ce l'ampleur du traumatisme – 300 ans - soit 15 à 20 générations dont les individus trop contestataires ont été impitoyablement éliminés, pression sélective ancrée dans l'inné ou l'acquis ? Il est malaisé d'ouvrir ces débats hormis en petit comité alors nous vous laisserons avec vos idées sur le sujet.

[Sur un plan culinaire, l'abolition de l'esclavage conduisit à l'importation d'une main d'œuvre de substitution étrangère et volontaire principalement du sous-continent Indien, d'où les nombreux curry et colombo qui constituent des piliers de la cuisine Créole].

Banana Boat Song – Day-O

Très clairement, la colonisation prend aujourd'hui une toute autre tournure, globalisée et pernicieuse dans laquelle la traditionnelle ségrégation Blancs/Noirs se trouve de facto renforcée et remplacée par un clivage bien plus conventionnel Riches/Pauvres.

La remontée Sud ➔ Nord de l'arc en témoigne :

Trinidad et Tobago (T&T): indépendantes et autonomes économiquement mais soumises à la règle. Tobago ruinée après le passage du cyclone IVAN en 2004 qui avait dévasté l'ensemble des plantations s'est 'spontanément' placée sous la férule de Trinidad laquelle bénéficie de belles richesses gazières et pétrolières ; le gouvernement central a alors demandé à la population d'arrêter l'agriculture et de se recycler à l'industrie du tourisme (cela renifle le plan quinquennal à mille lieux). Ainsi, rien n'est produit sur place et tous les produits sont importés de Trinidad ou du Brésil, alors que la population reste nonchalante, faisant semblant de ne s'apercevoir de rien.



Charlotteville - Tobago

Grenada ainsi que Saint Vincent et les Grenadines sont la chasse gardée des Américains, Sainte Lucie des Anglais : ici les gigantesques Caraïbes Cruisers (on a encore revu quelques Costa dont un sous l'eau depuis 1961) déversent leur lot d'obèses ou névrosées sur le front de mer avec pour consigne de surtout ne pas s'égarer dans les rues de derrière peu sûres, ou de ne pas franchir les limites du marché aux épices, là les yachts immatriculés à Nassau attendent leur équipage sans aucune redistribution économique puisque la marina est administrée par Camper & Nicholsons International, compagnie Anglaise du secteur du yachting de luxe. Aucune rentabilité produite par les équipements touristiques n'est réinvestie dans les îles, immédiatement siphonnée vers les Etats Unis, l'Europe ou, bien plus efficace, les paradis fiscaux tout proches. Les seuls investisseurs locaux sont inmanquablement liés au pouvoir politique (hôtel propriété de la fille de l'ancien premier ministre à Bequia où l'omniprésence du touriste Américain est presque insupportable).



Cilfton – Union Island – Saint Vincent et les Grenadines

Pourtant l'intervention des Etats Unis à Grenada en 1983 a laissé un sentiment de haine antiaméricaniste au sein de la population. La démonstration de force lancée par Reagan basée sur le « syndrome du Vietnam » a eu lieu alors que les Etats Unis craignaient la déstabilisation de la région Caraïbes par la création d'un nouvel Etat Communiste soutenu par Cuba. Le rapport de force est disproportionné : 12000 marines contre 1000 représentants des forces locales renforcées par 900 Cubains. La victoire est facile, en dépit des nombreux transports de troupes échoués sur les récifs (bravo l'US Navy). L'occupation par 300 membres des forces Américaines durera 2 ans.

Comment ne pas être choqué par cette structure économique où la dépendance est savamment organisée : supermarchés remplis de produits Américains ou vitrines à touristes à des prix au-delà des capacités d'achat des locaux et marchés populaires vides ; il est symptomatique que la monnaie locale (l'Eastern Caribbean \$) soit à parité fixe avec l'US \$.



Chatham bay – Union Island – Saint Vincent et les Grenadines

Sir James Mitchell a gouverné St Vincent et les Grenadines pendant 19 ans jusqu'en 2001. Son pays était alors fortement dépendant de l'exportation de bananes. Il a beaucoup œuvré pour la protection de son marché en Europe. Le ministre de l'agriculture Français de l'époque, de retour de croisière lui a donné le conseil suivant : «il y a plus d'avenir dans le développement du tourisme nautique de luxe dans votre pays que dans le marché de la banane en Europe ». (In : St Vincent & the Grenadines The Ungovernable – Sir James Mitchell). L'argent des retraités Nord-Américains ou Européens, ne faisant que transiter dans les structures ad-hoc de défaisance, force est de constater que le tourisme est loin d'apporter la richesse nécessaire au développement économique du pays ce qui conduit le gouvernement actuel à diversifier ses alliances (Bolivie, Venezuela, Cuba, Canada, Japon, Chine..) en vue d'obtenir des apports capitalistiques... un jeu dangereux, il faut une grande cuillère pour déjeuner avec Belzebuth...

Pour nous, petits joueurs dans ce monde de brutes, les symptômes sont irritants et dérangeants. Dans les Tobago Cays (St Vincent et les Grenadines), LE récif des Antilles, présent sur toute affiche publicitaire, LE lieu de SA lune de miel ou de vermeil, par 30 nœuds de vent, les catamarans de location à la semaine enchaînent erreurs sur erreurs, comportements irresponsables et dangereux, les pêcheurs sollicitent avec insistance les voiliers au mouillage pour qu'ils achètent un poisson au prix du marché Victor Hugo à Toulouse, les pauvres tortues « sanctuarisées » n'osent même plus jouer à la bête à deux dos (faut les comprendre, s'envoyer en l'air au milieu de trente clampins qui vous observent à travers leur masques/tubas...). Ailleurs, c'est la triste constatation que les prix sont duaux, locaux et touristes, que la couleur de la peau nous range automatiquement dans une catégorie...

Mais peut-on en vouloir à ces gens exclus du système de se battre pour une part du gâteau et leur existence future ? Un bon « deal » avec un touriste rapporte davantage qu'une journée de pêche à l'ancienne, pourquoi s'embêter ?

Est-ce raisonnable encore une fois de sacrifier des territoires entiers pour la récréation de la classe moyenne mondiale ? Comment peut-on l'inscrire dans les perspectives démographiques qui annoncent pour la planète 3 milliards d'individus appartenant à la classe moyenne en 2020, s'ils désirent tous nager avec les tortues des Tobago Cays ou pique-niquer sur Morpion Island ?



Morpion Island – Saint Vincent et les Grenadines

L'arc des Antilles vit sous la menace de l'effondrement économique de l'encombrant partenaire et voisin : le Venezuela. Champion de la révolution Bolivarienne Chavez a signé en 2005 un accord de coopération pétrolière avec 13 pays des Caraïbes. Dans le cadre de l'alliance Petrocaribe, le Venezuela fournit à ses partenaires du pétrole à des tarifs préférentiels et des conditions de paiement très, très différées. Seuls Trinidad et Tobago lui aussi producteur de pétrole et de gaz et la Barbade n'ont pas paraphé l'accord. Les économies fragiles des autres pays dépourvus de ressources dépendent largement des largesses d'« El Commandante » depuis décédé et dont le successeur est actuellement largement contesté.

N'en déplaise à JL Mélenchon, à l'écoute des revendications d'une population privée des produits de nécessité (le Venezuela importe presque tout et ces importations dépendent du contrôle des changes soumis à des autorisations discrétionnaires qui favorisent les combines), subissant une inflation record (+ 56% en 2013), un endettement qui frôle les 200 milliards de \$ soit plus de 200% du PIB ce qui devient gênant, une censure et une insécurité croissante (21 600 homicides en 2012), le Venezuela ne semble pas être « un phare pour les citoyens de la vraie gauche et un exemple pour l'humanité », même si le Chavisme a permis de réduire le niveau de pauvreté, de diminuer le nombre d'analphabètes et de mettre en place un système de retraite et de santé.

Un ajustement du prix du baril au coût de production, envisagé comme mesure de redressement de l'économie introduirait alors un facteur d'instabilité probablement insurmontable pour les îles les plus vulnérables. Ce scénario est sans compter le rôle de Cuba qui semble aujourd'hui avoir des difficultés à se projeter dans l'après Castrisme.

D'aucun auront noté que le Venezuela a été contraint en Janvier 2014 d'émettre des bons du trésor pour financer ses importations de biens de première nécessité, pour les non-initiés, les caisses sont vides et les créanciers ne vont pas tarder à demander des comptes.

A tort ou à raison, l'imminence de la déflagration n'effraie que peu les habitants du Sud de l'arc des Antilles que nous avons rencontré, les sujets d'irritation liés au Venezuela concernent plutôt les trafics :

- essence de contrebande obtenue 1c/l (oui, oui 1 centime d'euro par litre, le prix local au Venezuela et ce depuis la nuit des temps car le sous-sol appartient au peuple, c'est bien connu [de ce prix découle une intensité énergétique similaire à celle de la France pour ne rien produire... tout est importé au Venezuela... même l'essence qui pour ¼ de la consommation est importée des Etats-Unis alors que le Venez a les plus importantes réserves mondiales d'or noir]) et revendue par des marins louches 0.5\$/l soit une marge de 5 000 % de quoi rémunérer bien des intermédiaires...
- cocaïne (crack) qui viendrait contester la suprématie de la ganja
- armes fournies par la Russie qui inondent la région.



Venezuela – Cuba : Deux drapeaux, une seule révolution

Marina Bas du Fort – Pointe à Pitre – Guadeloupe - 28 février 2014

8. POUR UN REGIME DE BANANES

Pour nos héros aussi, « croire c'est aussi fumeux que la ganja », alors que ça Chlordécone tristement dans les DOM. Heureusement le Révérend Tom initie la révolution Bayésienne.



Petite Martinique - Grenade

Le « Yo! » s'apprête à traverser la mer des Caraïbes vers Panama au cours de la première quinzaine de Mars franchissant la dernière porte avant le Pacifique. Tout point de l'arc de cercle des Antilles est quasi-équidistant du centre (Panama en l'occurrence), de ce fait, une fois prise la décision de traverser la mer des Caraïbes d'une traite, le point de départ est indifférent, alors pourquoi pas la Gwada ?

L'étrange groupe que constituent la Martinique, la Dominique et la Guadeloupe constituent une excellente l'occasion d'étendre les travaux de la « Yo! chaire d'éthnologie nautique » par-delà des îles de tradition anglaise et aujourd'hui sous « contrôle » américain.

Deux Françaises qui encadrent une ancienne Anglaise. Les deux nations se sont affrontées de longues années pour le contrôle de la Dominique jusqu'en 1978, où elle devint une république au sein du Commonwealth. Etrange erreur de nos stratèges de ne pas chercher à l'intégrer dans le giron de la France !

Alors, commençons par la Dominique, le pays des arcs en ciel, si vous le voulez bien.

Roots, Rock, Reggae

Indépendante et sans support, ni des voisins, ni du Commonwealth, la Dominique vendit sa voix à l'ONU à la Chine (abandon de la reconnaissance de Taiwan) contre quelques écoles, une route et un barrage. Une grande partie du business de l'île est désormais tenu par des représentants de l'Empire du Milieu qui achètent de la terre, du sable etc..., tout comme ailleurs. Autre investisseur notable, le Maroc (construction de resort par exemple – surprenant n'est-il pas ?) dont on imagine la justification dans une simplification de la chaîne logistique d'approvisionnement Européenne en cocaïne (bypass de l'Afrique de l'Ouest et de la remontée via des GoFast de la Mauritanie et du Sahara Occidental - relire le chapitre En vert et Damnation si besoin).

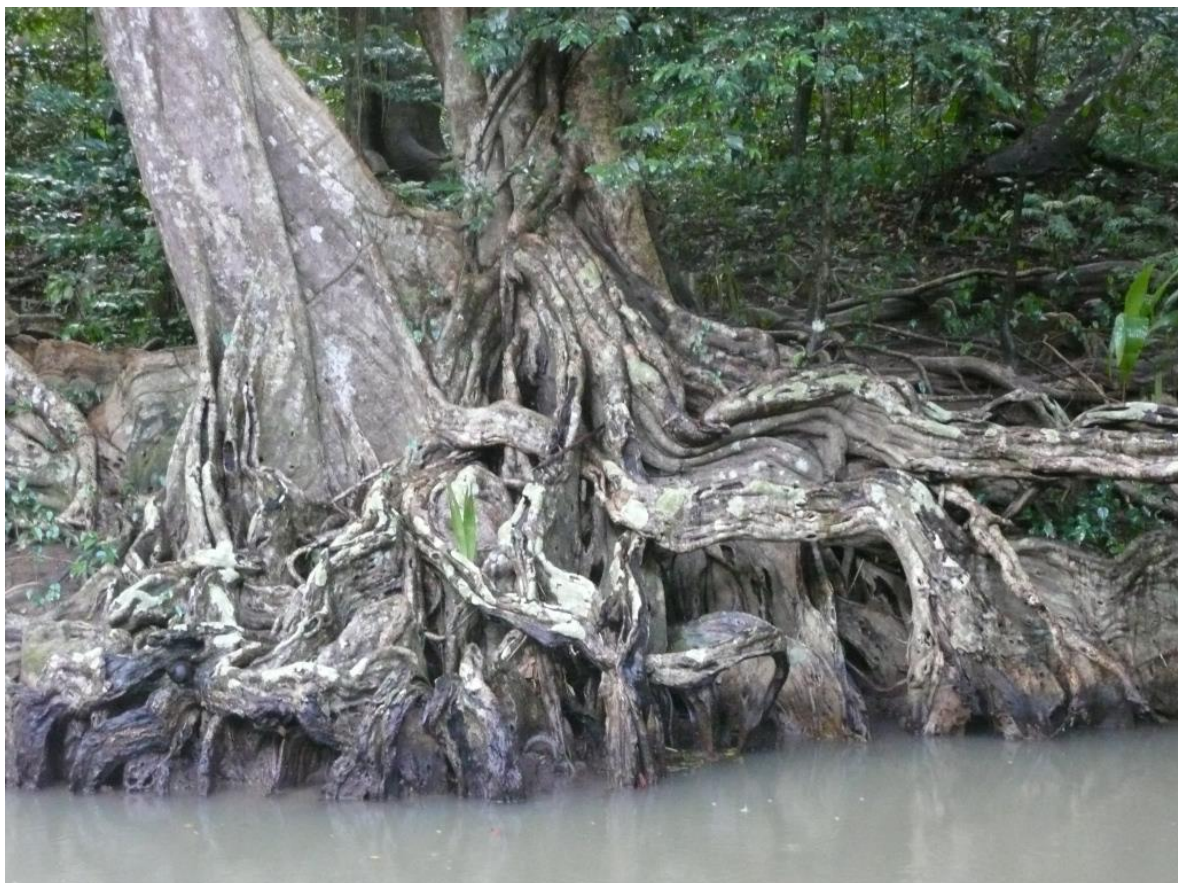
En contrepartie de ces manœuvres de « haute phynance », la conscience politique et la revendication d'indépendance et de liberté des personnes rencontrées sont très fortes. Les petites gens grognent, comme toujours, racontent, en petit comité des histoires de corruption et de pillage, une autre vision de la même réalité sous-jacente. A coquin, coquin et demi, certains attendent avec impatience la faillite de la société d'investissement Marocaine afin de pouvoir cannibaliser le bâtiment au trois quart fini ; seul un Allemand trouve grâce à leurs yeux, ils en parlent encore avec des larmes dans le sourire, ce dernier, connaissant la musique, avait, le sagouin, figé les encadrements des fenêtres dans le béton des murs... impossible à chouraver... la rage.



Portsmouth - Dominique

Une très belle expérience à Portsmouth, Nord-Ouest de la Dominique à travers PAYS (Portsmouth Association for Yachts Security). Il s'agit d'une organisation communautaire, une des rares qu'il nous ait été donné d'observer dans les Antilles (à l'inverse du Cap Vert) qui prend en charge l'accueil des voiliers dans la baie depuis l'aide au mouillage sur ancre ou sur coffre, l'accompagnement en barque lors de la visite de l'Indian River, le taxi, la lessive, l'aide à la maintenance des bateaux et surtout la surveillance contre la malveillance. Ces tâches sont effectuées par une dizaine de marins sur des barques hors-bords : Spaghetti, Charlie, Cobra, Sea Bird, Lawrence of Arabia, Albert...

Les fonds sont redistribués équitablement au sein de la communauté. Les renégats sont impitoyablement exclus et privés de moyens de subsistance évidents (nous en avons rencontré un seul qui lors de son exclusion a travesti le nom de son bateau : MACA sur bâbord et RONI à tribord). Le financement de l'organisation est assuré par un diner deux soirs par semaine auquel la majorité des plaisanciers participent, cruisers ou charters plus, bien évidemment, les rétributions standardisées.



Indian River - Dominique

Kepone Factory

Quelques heures de navigation, un nième chenal pour changer de monde, l'archipel des Saintes, au Sud de la Guadeloupe, un côté Breton disent les guides nautiques, on restera réservé sur cet aspect : mouillage forain interdit, prise de coffre obligatoire, comme un air de pays. Inutile de s'attarder, d'autant que le programme de travaux est chargé en préparation de la prochaine étape : Mer des Caraïbes/Panama/Pacifique. Tout comme ses (grands) copains de la Route du Rhum, le « Yo ! » se pose à la Marina Bas du Fort de Pointe à Pitre pour une quinzaine.

Découverte rapide de Haute Terre (comprendre l'île qui est au vent mais en fait la plus basse) : concentration d'hôtels et d'activités touristiques, Basse Terre (celle qui est sous le vent mais en fait la plus haute grâce à la Soufrière), un peu sauvage et torturée. Entre les deux, Pointe à Pitre, cité désolée, pourrie par le crack, les hommes du GIGN y patrouillent en déguisement de RoboCop.

La difficulté à trouver du poisson frais et les conseils des amis pour faire le marché : « vérifiez la provenance des fruits et légumes et privilégiez la production de la Dominique », mettent le pifomètre en branle – on cherche un peu, on se documente, et là patatras, encore un coup des producteurs de banane...



Pesticide destiné à éradiquer les charançons et augmenter la production de banane, la Chlordécone (également nommé Képone) a été interdite aux Etats-Unis en 1976, la licence cédée à une société Brésilienne avec changement de nom, interdite dans la communauté Européenne en 1990 avec une dérogation « banane » jusqu'en 1993 pour les DOM.... et une utilisation avérée en Martinique/Guadeloupe jusqu'en 2005

En bref, la molécule de Chlordécone a une grande stabilité naturelle (>3 000 ans), perturbateur endocrinien et neurotoxique; tout comme le nuage de Tchernobyl, elle ne passe pas les barrières phytosanitaires mises en place par les autorités, on croit rêver. Vingt ans plus tard, on trouve dans les Antilles Françaises des taux élevés de troubles du développement, de prématurité, de cancers de la prostate (la Guadeloupe en détient le triste record mondial en pourcentage), etc...



Pub dans le Monde du 25 Février 2014

Le Sud de Basse Terre est complètement pollué : par ruissellement (il pleut pas mal dans les Antilles), les terres sont lavées de leur Chlordécone qui est entraînée vers les jardins potagers (toutes les racines de production locale sont désormais considérées comme à risque par les autorités), puis une étape plus loin, la molécule est entraînée sur l'estran et se fixe dans la vase rendant les mollusques (lambis) et poissons impropres à la consommation. Les arrêtés préfectoraux en juillet 2013 ont redéfinis les zones interdites à la pêche et mettent en place des indemnisations.

Difficile de croire que les locaux s'abstiennent de cultiver leur jardin ainsi que de sortir avec leur bateau de pêche... les produits sont simplement vendus « discrètement », surtout pas à des étrangers qui pourraient être des représentants de la force publique – ironie suprême, confronté à un refus de vente, le touriste blanc s'insurge contre cette nouvelle forme de racisme.

L'argument selon lequel la relation directe entre la mise en danger de la santé publique et la pulvérisation massive de pesticide n'était pas clairement établie a été utilisé pour justifier de continuer à utiliser le produit afin de protéger les 270 000 tonnes de bananes annuelles et surtout le portefeuille bien rempli des Békés.

⇒ on ne peut pas le démontrer DONC cela n'est pas possible

FAUX

Hello Révérend

Cette triste histoire de banane offre néanmoins une occasion de présenter le révérend Tom dont les travaux au 18^{ème} siècle fournissent une clé de lecture intéressante des phénomènes et éclairent nos processus de décision individuels ou collectifs.

Le révérend Thomas Bayes ministre du culte presbytérien est né en Angleterre en 1701 ou 1702. Il est censé avoir mené une vie paisible de célibataire studieux, comme souvent à cette époque (on peut en douter à voir le célibat marqué de Lewis Carroll), et publie de son vivant « La Bienveillance divine, ou une tentative de preuve que la fin première de la Providence divine et du Gouvernement est le Bonheur de ses créatures », tout un programme. A sa mort, son vieux pote Richard Price soutient la publication en 1763 d'un texte posthume « Essai en vue de résoudre un problème de la doctrine des sciences » qui pose ce qu'il est désormais convenu d'appeler le théorème de Bayes.

Ce théorème redécouvert en 1774 par le Marquis de Laplace - lequel fût le premier à prévoir les mouvements de planètes et insistait lourdement auprès de Napoléon Bonaparte sur le fait qu'il n'avait nullement besoin d'invoquer Dieu pour ce faire – ce théorème donc dit de Bayes correspond à une équation d'apprentissage statistique dont les applications très larges dépassent le cadre des mathématiques. On l'utilise dès que l'information disponible est limitée ou bien difficile à rassembler. Rien d'étonnant à ce que l'industrie pharmaceutique (développement de molécules) et les big-oils (prospection pétrolière) en soient friands et figurent parmi les utilisateurs intensifs après que les mathématiciens dans les années 1980 aient reconnus des fondements « sains » à l'approche. Il faut noter également que la nouvelle économie avec les perspectives de gigantesques bases de données à traiter (Data Mining) constitue un champ d'application fabuleux pour une méthode capable d'apprentissage.

Pour les moins matheux d'entre nous:

Le théorème de Bayes prend en compte la vraisemblance d'un évènement conjointement à sa probabilité d'occurrence.

Il s'agit d'un raisonnement inverse où l'on cherche à déterminer la probabilité (vraisemblance) d'une hypothèse compte tenu d'un ensemble d'observations: **si l'on connaît les conséquences d'une cause (ou d'un ensemble de causes), l'observation des effets produits permet de remonter aux causes probables.**

Pour les autres:

Le théorème de Bayes prend l'aspect d'une petite, toute petite formule qui permet d'évaluer la pertinence de ce que l'on croit savoir – une hypothèse (H) - à l'aune de l'information apportée par une observation (O).

On appelle :

- $P(O)$ et $P(H)$ les probabilités respectives de H et O
- $P(O|H)$ la probabilité de O sachant H : si l'hypothèse H est vraie alors on devrait observer O avec une certaine probabilité
- $P(H|O)$ la probabilité de H sachant O, résultat de la formule de Bayes constitue une mesure de la pertinence de l'hypothèse H ayant observé O – ceci permettra de classer les différentes hypothèses possibles en vue de déterminer la plus vraisemblable (et non pas la plus probable).

La formule de Bayes s'écrit ainsi
$$P(H|O) = \frac{P(H) * P(O|H)}{P(O)}$$

Dans les probabilités classiques, on cherche à résoudre les problèmes directs :

- ⇒ étant donné une urne avec 6 balles blanches et 4 noires, quelle est la probabilité de tirer 3 noires.

Le problème que résout Bayes concerne l'inversion du raisonnement :

- ⇒ étant donné un tirage, que peut-on dire sur le contenu de l'urne ? Autrement dit, quelle est la probabilité des tirages suivants?

Par exemple, pour une urne dont on ne sait rien :

- cinq tirages successifs d'une boule blanche conduisent à une vraisemblance FORTE d'un sixième tirage blanc sans qu'il soit possible de prouver que l'urne ne contienne pas de boule rose ou bleue.... ou verte.
- quatre tirages successifs d'une boule blanche suivis d'une cinquième noire conduisent à une vraisemblance un peu moins forte de blanc et une vraisemblance faible de noir On voit bien dans un tel contexte la capacité d'apprentissage à l'œuvre.

Pour aider un peu, un exemple emprunté à Stanislas Dehaene (professeur de Neuro Sciences):

Un jeune patient rend visite à son médecin en Novembre parce qu'il tousse (O).

Trois hypothèses

H1=il a la grippe.

H2=il a un cancer du poumon

H3=il a une gastro-entérite.

Théorème de Bayes: $p(H|O) = p(O|H) * p(H) / p(O)$

En l'occurrence, $p(O) = 1$ car le patient tousse, c'est un fait

	$P(O H) = P(\text{tousse selon l'hypothèse})$ Vraisemblance/Causalité	$P(H) = \text{Probabilité}$ (fréquence) de la pathologie chez les jeunes patients	Résultat $P(H O)$: s'apparente au Diagnostic
H1 grippe	Forte (la grippe fait tousser)	Forte (fréquent en hiver)	Forte
H2 cancer	Forte (le cancer du poumon fait tousser)	Faible (patient jeune)	Faible
H3 gastro	Faible (la gastro fait rarement tousser)	Forte (communément répandue lorsqu'on ne se lave pas les mains☺)	Faible

Conclusion : le patient à la grippe

Cet exemple reste simple car il y a alignement entre la probabilité et la vraisemblance de l'évènement. Mais concernant des phénomènes plus complexes, l'application du théorème de Bayes devient subtile. Dans la pratique (et reprenant en cela une vieille idée de Turing), on travaille plutôt sur des logarithmes qui caractérisent l'évidence (mesurée en déciban tout comme le bruit en décibel), en fait une mesure de la vraisemblance d'une hypothèse par rapport aux autres.

Quelques champs d'application originaux :

- ce n'est plus un secret que la résolution des messages cryptés de la machine Enigma lors de la seconde guerre mondiale par Alan Turing reposait sur une application judicieuse du théorème de Bayes (ceci étant, Turing fut grandement remercié pour sa contribution sous forme de castration chimique - l'homosexualité affichée dans les années cinquante n'était pas bien vue chez nos cousins grand-bretons),
- les sciences cognitives commencent à percevoir le cerveau, tant du point de vue de l'apprentissage (capacité d'inférence Bayésiennes avérées chez l'enfant de huit mois), de la perception (capacité de notre système nerveux à ne nous donner « à voir » qu'une seule représentation du monde à un instant donné), que du point de vue de vieux débats (genre inné-acquis) comme reposant en grande partie sur des modes Bayésiens de traitement de l'information,
- la recherche du lieu de crash de l'AF 447 (mais en fait, la quasi-totalité des systèmes de recherche fonctionnent sur les mêmes principes),
- et même Henri Poincaré, en charge d'une énième expertise du fameux bordereau dans le cadre du procès en réhabilitation de Dreyfus, utilisa dans ses raisonnements (à l'inverse de ce plouc de Bertillon) ce que l'on pourrait appeler une méthode Bayésienne.

Reste l'extension du théorème de Bayes qui nous intéresse spécifiquement. Nous avons sélectionné un certain nombre d'assertions, issues de Sciences dures ou molles, qui illustrent une absence de preuve (probabilité faible ou nulle) mais une vraisemblance forte basée sur des observations répétées ou bien l'inverse. Mais est-il valide d'utiliser une approche Bayésienne ?

1 le dérèglement climatique est d'origine anthropique : Probabilité faible et vraisemblance forte.

2 dès 1935, l'Allemagne se prépare à envahir la France : Probabilité forte et vraisemblance (perçue par les gouvernements) faible.

3 les pesticides sont responsables de la disparition des abeilles : Probabilité faible et vraisemblance forte.

Marina Bas du Fort – Pointe à Pitre – Guadeloupe - 28 février 2014

9. HAKUNA MATATA

Sans rien devoir à Boney M pas plus qu'à Sir Elton John ou au Roi Lion, la trans-Caraïbes ouvre la porte du Kuna Yala dans l'attente de l'accouplement aux Panamax.



Depuis trois jours, « Yo! » est amarré à la Marina de Shelter Bay à l'entrée Atlantique du canal de Panama sur la rive Ouest.

En face de Colon et du port de Commerce de Cristobal, au bord de la jungle, cette marina a été créée sur le site d'une ancienne base militaire américaine utilisée pour la formation des GI's et abandonnée après la rétrocession par les Etats Unis en 1999 du canal à la République de Panama.

Ici, la moitié des équipages patientent le temps de résolution des formalités administratives de passage du canal et préparent la trans-pacifique. Les autres sont venus faire une pause logistique avant de retourner écumer les 365 îles de l'archipel des San Blas.

Personne ne parle jamais de la traversée de la mer des Caraïbes pourtant ce n'est pas un passage facile. Cul de sac de l'Atlantique, cette mer presque fermée amplifie la résonnance des vagues sur le plateau continental sud-américain et les alizés asséchés par l'arc des Antilles se renforcent sur le promontoire désertique de Guarija en Colombie et la péninsule de Paraguana au Venezuela qui encadrent le lac Maracaibo.

En conséquence, il faut naviguer à au moins une centaine de miles des côtes. Cette décision est d'autant plus justifiée par la menace de piraterie au large de Caracas. C'est donc tous feux éteints sous spi tangonné que nous avons contourné les ennuis potentiels, humains et nautiques – il y avait de grosses vagues – débordé le Venez, longé la Colombie, avant d'être survolés à l'entrée dans les eaux Panaméennes par un hélicoptère et un avion de reconnaissance. Quelques heures plus tard, de nuit, deux avions passaient à basse altitude tous feux éteints. Et oui, parfois des paquets bien emballés s'abîment en mer...

Après 8 jours de mer, le 14 mars, le « Yo ! » se pose à West Hollandes Cays dans le royaume du Kuna Yala, ou Archipel des San Blas, paradis d'îlots plantés de cocotiers protégés par des récifs et peuplés par les indiens Kuna.

Cette région autonome du Panama dont la population s'élève à 50 000 (500 000 avant que les Européens ne débarquent) dispose d'une constitution spécifique qui l'isole totalement du reste du pays. Une seule piste goudronnée depuis 2009 permet d'acheminer les touristes vers les villages surpeuplés situés sur les îles les plus proches du continent telle Carti.

Plus on s'éloigne de la côte et plus les îlots sont déserts. Les habitants pêchent et circulent en cayucos (pirogues taillées dans des troncs d'arbres) plus ou moins motorisés.

L'économie repose sur l'exportation vers la Colombie des noix de cocos (30 millions par an). La terre n'appartient à personne mais chaque cocotier est la propriété d'un indien. Il est donc considéré comme une offense de ramasser les noix de coco, même tombées à terre.

Une ressource complémentaire est apportée par la vente de molas aux touristes (tissus brodés traditionnels).

L'isolement de cette région est accru par le Darien Gap. Une route relie l'Alaska à la pointe de la Terre de Feu, gigantesque trans-Américaine, hormis les derniers 150 km qui n'existent pas, dans la région du Darien à la pointe est du Panama, à la frontière de la Colombie, zone de trafic de cocaïne et buffer des FARC.

Ci-après un mini reportage photo chez les Kunas, les passionnés d'Ethnologie se débrouilleront pour trouver des informations détaillées sur les us et coutumes, parfois surprenants, de la peuplade ☺.

Shelter Bay Marina – Colon – Panama - 31 mars 2014



Mola. Les broderies sur plusieurs épaisseurs de tissus reprennent des motifs traditionnels, animaux ou dessins géométriques.



Night life à Coco Banderos Cays.



*Yo ! dans l'archipel des San Blas. 7000 miles
depuis Canet, tout va bien à bord.*



Yo ! men.



Carti islands.

Parmi les plus peuplés et les plus actives de l'archipel, point d'entrée des touristes par la route.



Lemon Cays



Isolé de la pleine mer par une barrière de corail.



West Hollandes Cays.



La gestion des déchets, un gros problème de l'archipel.



Pêcheurs à Coco Bandero Cays.



Village El Diablo.

Les habitants refusent le mode de vie traditionnel. De nombreuses antennes paraboliques sont posées sur le toit des maisons. L'électricité est fournie par une usine bruyante. Mais l'aqueduc est en panne, ce qui impose d'aller chercher de l'eau en pirogue en amont de la rivière sur le continent.



Les voiles sont fabriquées dans les drapeaux des partis politiques.



Le continent est bordé de mangrove, ce qui offre des environnements de mouillage exceptionnels.



Rio El Diablo.

Il y a des crocodiles, mais qui ne sortent que la nuit !!



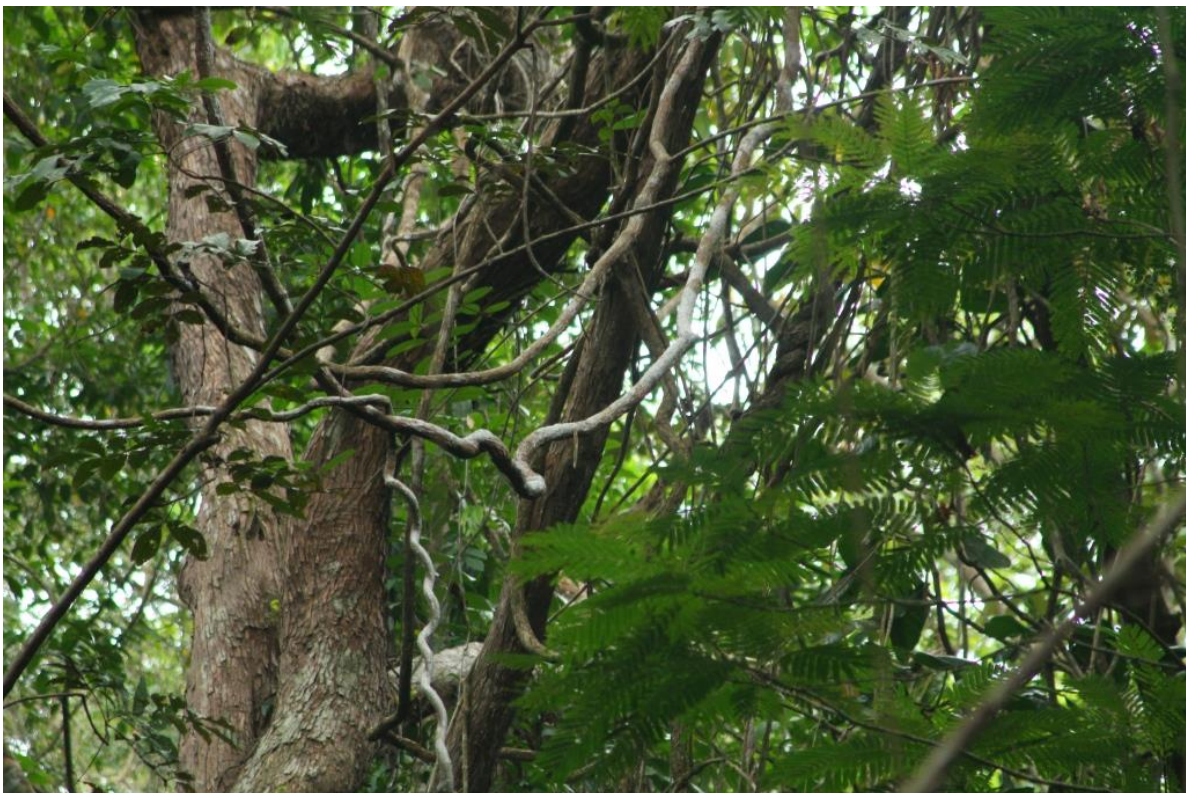
*Rio El Diablo.
Jour de lessive et remorquage de pirogue.*



El Diablo. Cimetière.



Rive du rio El Diablo. Ananas sauvage.



Rive du rio El Diablo. Jungle.



Rio El Diablo. Corvée d'eau.



Esnasdup.



Vivaneaux au fond d'un cayuco.



Le kuna qui habite sur cette île artificielle possède un téléphone portable. Les navigateurs sont invités à s'arrêter pour lui permettre de le recharger.

10. PANAMAX

Du gros Colon à la débouchure Pacifique, nos héros, experts en Gastro-Entérologie, expérimentent la dragée Fuca du Canal, celle qui facilite le transit. Un voile est levé sur les arcanes géostratégiques des routes maritimes mondiales. Ouverture des portes au propre et au figuré...



Panama City by night

Le 7 Avril, « Yo ! » se balance nonchalamment amarré à une bouée du Balboa Yacht Club, à la sortie Pacifique du Canal de Panama, le pont des Amériques surplombant la mâture et quelques jours plus tard, au mouillage devant la skyline de Panama City (Balboa n'est en fait qu'un quartier de la capitale) – mouillage original et rare, bizarre de contraste : les bidonvilles et le luxe, sans profondeur, conforme à notre imaginaire rapport à l'Amérique Centrale.

Directement issus de tribus indiennes métissées et pour lesquelles Charles Quint, les grands d'Espagne tiennent lieu de passé en ayant supplanté les traditions orales, cet ensemble disparate d'Etats « souverains » présente un net manque de maturité – l'Afrique et l'Asie semblent bien mieux résister au rouleau compresseur « Westernised ».



Musée F Gehry sur la biodiversité en report permanent d'inauguration, lorsque les problèmes d'infiltrations dans les fondations seront résolues.

Le Panama tient une place particulière dans l'imaginaire, le chapeau, le scandale financier sous la Troisième République, le Canal, l'isthme forcé de la main de l'homme ... bref de nombreux angles d'attaque.

Nous en retiendrons, avec beaucoup de modestie (nous sommes les champions du monde de la modestie), deux:

- le partage de notre expérience drôle et éprouvante du transit à bord d'un frêle esquif.
- quelques aspects socio-économiques relatifs au gigantesque projet d'extension du Canal et la manière dont ce projet s'inscrit dans la géostratégie logistique mondiale.

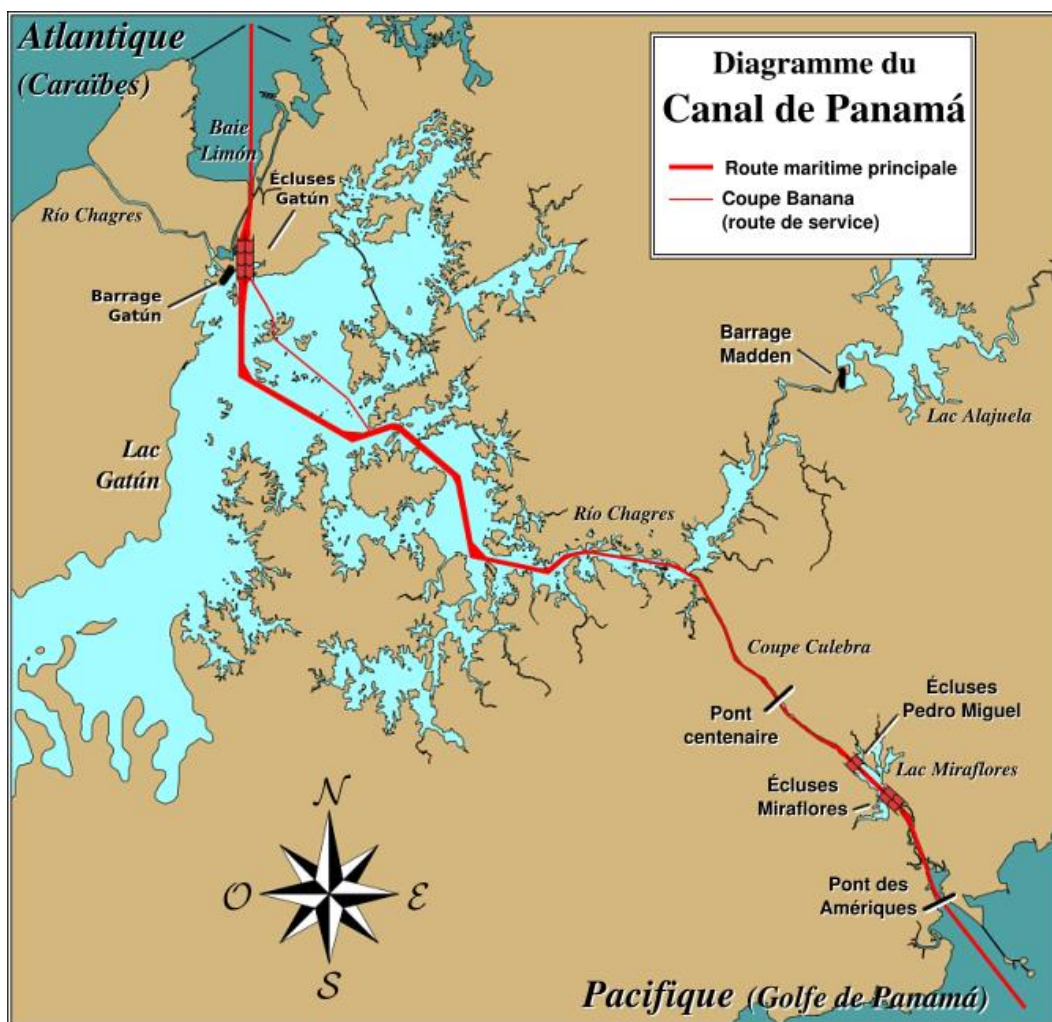
Une aventure sous haute tension : le transit

La préparation du passage s'est effectuée à Shelter Bay, marina sécurisée en face de Colon, le fond du trou du cul du monde Atlantique, noir et or, la ville respire la criminalité, l'argent du Canal est aspiré sur la côte Pacifique, ne restent que les poubelles. C'est un lieu idéal pour remplir les démarches administratives dont la moindre n'est pas « l'admeasurement » (prise de mesure du navire, tous espars compris afin de calculer le droit de passage) mené par un pingouin de l'Autorité du Canal de Panama (ACP) heureusement conditionné par les connaissances footballistiques du Capitaine. La veille du passage, notre agent nous livre 4 aussières de 50 mètres et 8 énormes pare-battages destinés à protéger la carène des parois des écluses ou des bateaux auxquels nous serions accouplés. Nous retirons tout ce qui est susceptible de s'accrocher (perche IOR, pales de l'éolienne, moteur HB, capote...), protégeons les panneaux solaires, dégageons la cabine arrière puisque nous allons être 5 à dormir à bord sur le lac de Gatún et préparons 3 repas pour 6 personnes. Les ragots disent que si le «Transit Adviser », qu'il est obligatoire d'avoir à bord, n'est pas satisfait de ce qu'on lui sert, il peut commander des repas livrés aux frais du bateau en transit (repas à 30\$ plus 80\$ de frais de livraison!)

Enfin, pour les équipiers qui nous ont rejoints afin de partager cette expérience rare, répétition générale de lancer d'aussière, de récupération de touline (petite boule en corde lestée, destinée à récupérer les aussières sur le quai dans les écluses), de nœuds de chaise et de taquet et validation par l'ensemble de l'équipage des différentes étapes du processus.

En raison d'une différence d'altitude entre l'océan Atlantique et l'océan Pacifique, la construction du canal a nécessité la mise en place de 6 écluses ; c'est là tout l'intérêt du passage, qui sinon se réduit à une ballade au moteur de 50 miles.

La traversée pour un cargo prend 9 à 10 heures, elle s'étale pour les voiliers sur 2 jours. Les 3 écluses de Gatún, montantes, sont passées le premier jour. La nuit, les voiliers s'amarrent sur une tonne à l'entrée du lac de Gatún. Le deuxième jour, les voiliers traversent le lac au moteur à une vitesse minimum de 6 nœuds avant de franchir l'écluse de Pedro Miguel puis un peu plus loin les deux écluses de Miraflores.



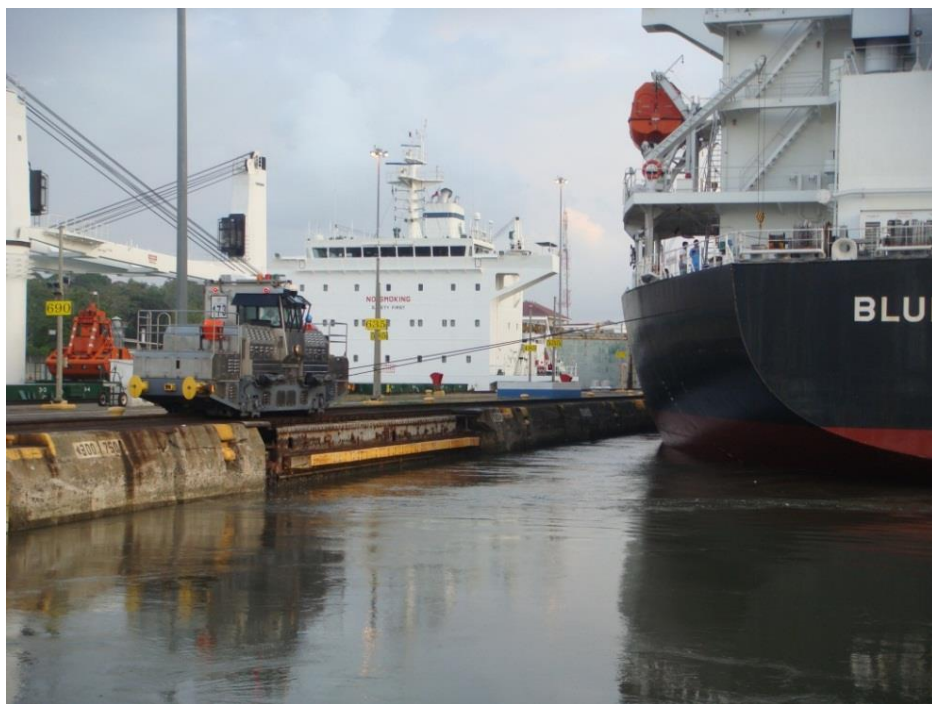
La forme de l'isthme de Panama fait que le canal s'étire du nord-ouest (Atlantique) au sud-est (Pacifique). Pour éviter la confusion, les autorités du canal classent les transits dans 2 catégories : direction nord (du Pacifique vers l'Atlantique) et direction sud (de l'Atlantique vers le Pacifique).



*6 avril après-midi, départ du mouillage des Flats :
4 « handliners » (teneur d'aussière) imposés par la réglementation
en sus du Capitaine et un « Transit Adviser » (ce dernier ne prends
pas la responsabilité des manœuvres, juste un rôle de conseiller
spécifique aux petites unités, à l'inverse des pilotes embarqués à
bord des cargos qui se substituent au Capitaine).*



*Vers les écluses de Gatún.
Le canal accueille des yachts privés jusqu'aux gros navires de
commerce. Les plus gros admis dans le canal sont appelés
« Panamax » (65 000 tonnes de port – 300 mètres), à mettre en
regard des « Suezmax » qui valent à 160 000 tonnes (mais les locaux
n'apprécient guère qu'on leur parle de Suez).*



A l'intérieur des écluses, les cargos sont tractés par de petites locomotives (mules) posées sur des rails disposés sur les murs des écluses, les plus petits bateaux (nous) sont amarrés par des aussières tenues à la main.

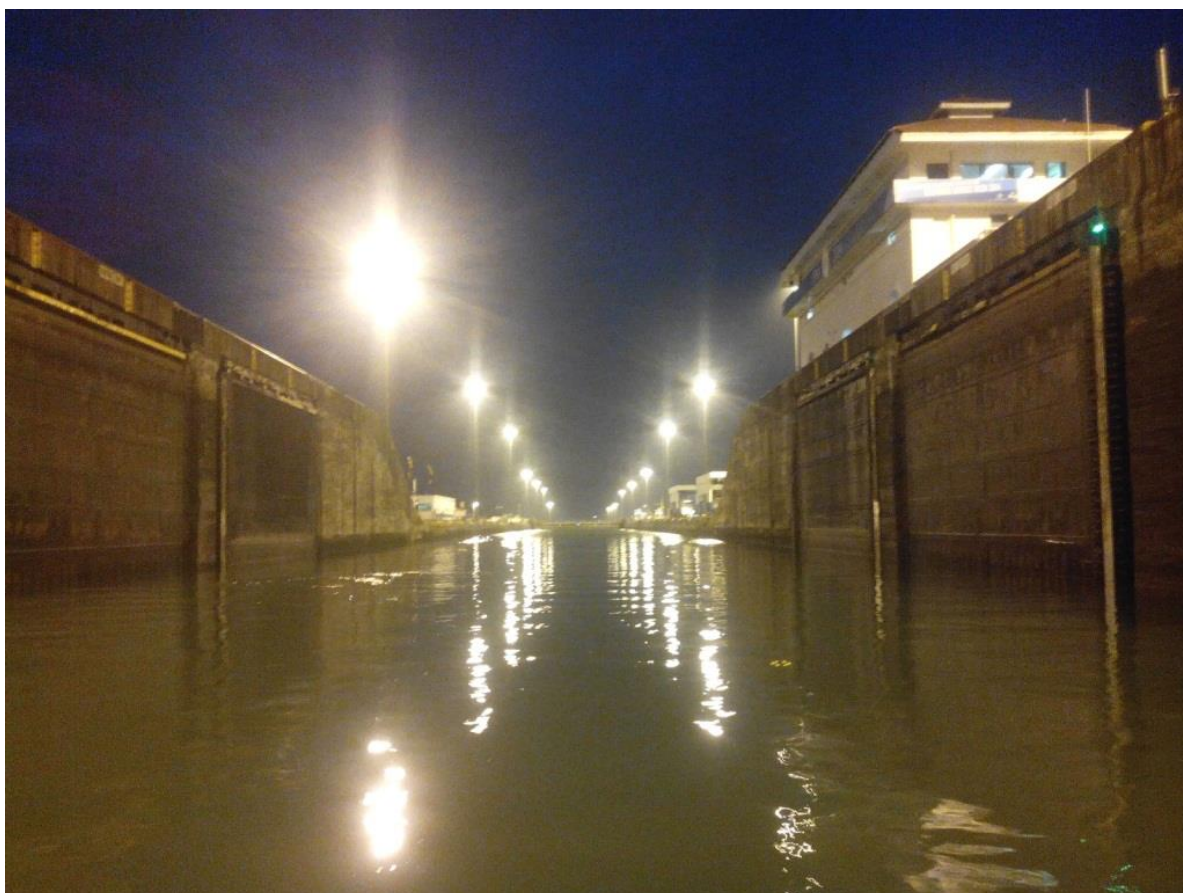
Dès la première écluse « Yo! » n'est plus dans ses lignes, de l'eau sur la jupe ! Perte de flottabilité suspecte, inquiétude, déclic, nous sommes en eau douce, « Archimède m'a tuer » ! Décidément, pas faits pour ça ! Le trip péniche, pas pour nous !



Bye bye Atlantique, prenons de la hauteur.

Le passage peut s'effectuer seul – passage le plus technique, les 4 « handliners » travaillent et de manière coordonnée !-, amarré à un tug (remorqueur) – seuls 2 « handliners » travaillent mais l'amarrage au tug présente des risques de choc ou de dégradation au niveau des barres de flèches-, ou « nested » (en nid), c'est-à-dire groupé avec 2 autres voiliers.

La première journée, nous sommes amarrés à un catamaran lui-même amarré à un « promène couillon ». Cool ! Hormis l'amarrage au cata, c'est le bateau mouche qui gère les reprises d'aussières avec le quai lorsque le niveau monte.



Dernière écluse de Gatún

Chaque écluse mesure 33,5m de large. A chaque fois, le bateau monte ou descend de 9 mètres. On peut imaginer les turbulences que cela occasionne – nos petites coques de noix en sont toutes pantoises. Ce n'est pourtant pas pour cette raison qu'il est vivement déconseillé de nager dans les écluses mais parce qu'elles seraient peuplées de crocodiles !

La deuxième journée, nous sommes ré-amarrés à bâbord du cata, alors qu'il reçoit à tribord un autre voilier d'équipage Finlandais, pas très réveillé. Plus chaud ! Surtout lorsque les turbulences s'accroissent dans la dernière écluse de Miraflores où les eaux salées du Pacifique se mélangent à l'eau douce du lac. La qualité du passage dépend aussi de l'heure de la marée, car le marnage côté Pacifique atteint 6,55 mètres.



Ile au milieu du lac Gatún né du barrage sur la rivière Chagres. Il fait office de réservoir pour le fonctionnement des écluses. Près d'un siècle plus tard, les souches remontent encore à la surface et les troncs semi immergés présentent un danger pour les bateaux en dehors des chenaux balisés.

Le travail des « handliners » (avant bâbord/tribord et arrière bâbord/tribord) est essentiel! Ils sont responsables d'accompagner le voilier lors de la montée et de la descente dans l'écluse en reprenant ou choquant l'aussière elle-même frappée sur une bite sur le quai (de sacrées coquines les aussières).



« Handliner » en attente du GO. La tension est à son comble !

Pour cela, il y a lieu de préparer un nœud de chaise à l'extrémité libre de l'aussière, de vérifier qu'elle part du taquet, passe à l'extérieur des filières avant de revenir sur le pont, rangée en glène (50 mètres de ficelle !) avec le grand nœud de chaise sur le dessus – faire simple.

Ensuite, il s'agit de réceptionner la touline lancée du quai (plus ou moins bien et plus ou moins coordonné avec l'avancée du bateau et le courant dans l'écluse : chaud à Miraflores quand un des « guide-liners » arrive en retard, essoufflé, sans casque, rate son lancer, se précipite sur la bite suivante...), de l'attacher sur le nœud de chaise de l'aussière par un autre nœud de chaise qui sera récupéré sur le quai et posé sur la bite, puis reprendre le mou de façon synchronisée. Une fois les aussières tendues les portes s'ouvrent. Suivant que l'écluse est montante ou descendante, les « handliners » reprennent le mou ou laissent filer, pfew...



Dernière écluse de Miraflores, guideliner sur le quai (lanceur de touline) et aussière tendue qui maintient le bateau au milieu de l'écluse.

Le point délicat est de garder le bateau parallèle aux murs d'écluses et suffisamment éloigné. Complicé lorsqu'il y du vent, du courant ou que certains équipiers sont moins rapides que d'autres (tout en interiorisation l'équipage finlandais !). Et pendant ce temps-là, le capitaine régule avec le moteur selon les instructions du « Transit Adviser » central.



Sortie de la dernière écluse de Miraflores : première vue du Pacifique.

Tout ça pour ça ! Et oui, pour ça, LE PACIFIQUE, quand enfin s'ouvre la dernière porte et que se profilent au loin le Pont des Amériques et les grues de Balboa.



Le port de portes containers de Balboa, opéré par une compagnie chinoise basée à Hong Kong, Hutchinson Whampoa dont le propriétaire Li Kasheng est l'homme le plus riche de Chine.



C'est vraiment le Nouveau Monde, les bus roulent sur l'eau, Jésus est dépassé.

Coloscopie du Canal

2014, correspond à l'année du centenaire de l'inauguration du canal, pour des travaux démarrés en 1882 et une estimation de plus de 20 000 morts suite aux épidémies de choléra, fièvre jaune (Gauguin en réchappa de justesse lorsqu'il fit le manœuvre pour 5\$/j avant de tracer la route), malaria et accidents. Suite à l'échec Français, la reprise et la finalisation des travaux ont été menés par les Américains après que les droits d'exploitation et de construction aient été cédés aux Etats-Unis en 1903, accompagné de l'octroi de la zone géographique du Canal par le gouvernement Panaméen. Cette cession est concomitante avec l'indépendance du Panama qui jusque-là faisait partie de la Grande Colombie fondée par Simon Bolivar et qui comprenait également le Venezuela, la Colombie, l'Equateur, une partie de la Guyane et du Nicaragua.

En 1977, suite à des émeutes contre la présence des Américains, Jimmy Carter a agréé la rétrocession de l'administration du Canal à la République du Panama, devenue effective le 31 Décembre 1999. Bien évidemment, des doutes ont été émis quant à la capacité de l'Autorité du Canal à opérer le système de manière efficace, mais en fait, c'est officiellement plutôt bien : l'Autorité du Canal (ACP) publie régulièrement l'indicateur Canal Water Time qui mesure le temps de transit des navires et montre que celui-ci s'améliore, de même que diminue le nombre d'accidents alors que le trafic s'accroît.

Cette voie de passage qui représente 5% du trafic mondial et dont les principaux clients sont l'Amérique du Nord, la Chine, le Japon, le Chili et la Corée du Sud, reste considérée par les Etats-Unis comme une voie intérieure. Ainsi, les navires au pavillon Américain ont priorité sur les autres. Mais de nos observations, cette priorité ne doit pas s'exercer très fréquemment : le trafic ne nous a pas paru saturé.

Les statistiques officielles annoncent 14 000 navires par an, soit près de 40 navires par jour. Pourtant, nous n'avons pas croisé lors de notre transit plus de 6 navires et il nous a été demandé de patienter 2 heures dans l'écluse Pedro Miguel en attendant que 2 bateaux aient fini de se croiser dans le « Gaillard Cut » sans perturbation aucune du trafic – étrange, planification pas très efficace, la crise économique a bon dos....



Suceuse du Lac Gatún. L'Autorité du Canal est sans cesse en train d'effectuer des travaux : élargissement et rectification de « Gaillard Cut », creusement du lac de Gatún pour améliorer l'approvisionnement en eau, dragage des entrées Atlantique et Pacifique et amélioration de la flotte de locomotives.

Le chiffre d'affaires en 2009 atteint 1,4 milliards de dollars pour un résultat net de l'ordre de 400 millions de dollars siphonnés en partie par le gouvernement. Les droits sont fonction du tonnage ou bien du nombre d'EVP (équivalent vingt pieds = container classique de 38m3), du type de navire, de la cargaison ; à titre indicatif, en 2007, le coût était de 54\$ par EVP, soit 0.1 centime par T-shirt... pas de quoi tuer le business, ah les effets d'échelle...

En 2012, 50% des navires transitant utilisent la largeur maximale des écluses. Ceci tend à justifier les travaux d'élargissement qui devaient être livrés pour le centenaire. Ces travaux doivent permettre le passage de porte-containers de 12 000 EVP (Panamax actuel : 4 000 EVP) et d'atteindre un trafic de 510 millions de tonnes en 2025 (280 millions de tonnes en 2005).

Les travaux d'élargissement ont été portés devant le peuple par voie de referendum en 2006 avec pour objectif de renforcer la vocation maritime du Canal, d'offrir une « route verte » à la planète, d'ancrer le pays dans un développement haute performance et de garantir du travail aux citoyens Panaméens. Le résultat du référendum est 78% de OUI pour un taux de participation de 43% (en ordre de grandeur rapporté au nombre d'habitants, l'extension du canal représente un investissement par individu similaire à celui du programme nucléaire Français, les citoyens Panaméens ont été consultés, eux !).

Le projet lancé en 2007 comprend :

- La construction de 2 jeux d'écluses : Atlantic Post Panamax et Pacific Post Panamax. Celles-ci posséderont chacune trois chambres et trois bassins de rétention d'eau destinées à récupérer l'eau et ainsi limiter le déversement de centaines de milliers de m³ d'eau douce dans l'océan à chaque éclusage, précipitant le vidage du lac ;
- L'excavation de nouveaux canaux vers les nouvelles écluses.
- L'élévation du niveau maximal d'exploitation du lac Gatún.



Les nouvelles portes des écluses en attente d'être posées : 56 mètres de large, 31 mètres de haut et une épaisseur de 10 mètres. Les nouvelles écluses mesureront chacune 427 mètres de long sur 55 mètres de large pour une profondeur de 18,3 mètres, contre 304,8 mètres de long sur 33,5 mètres de large et 12,8 mètres de profondeur pour celles qui sont actuellement en service.

Ce chantier est actuellement un des plus gros de la planète. On dénombre 76 grues géantes, 88 bétonnières, 47 excavatrices et pelleteuses qui creusent puis remplissent chaque jour 107 camions qui peuvent charger l'équivalent de 120 tonnes de rochers ou de terre pour un total de 150 millions de m³. Environ 20 000 ouvriers sont employés sur le chantier. Les travaux sont menés par un consortium international, le Groupe Uni Pour le Canal (GUPC) qui regroupe l'espagnol SACYR, l'italien IMPREGILO, le belge JAN de NUL et le constructeur panaméen CONSTRUCTORA URBANA.

Le coût du projet était initialement de 5,25 milliards de dollars, dont 2.3 milliards de dollars avancés par cinq banques internationales : la Banque Européenne d'Investissement, la Japan Bank for International Cooperation, l'Inter-American Development Bank, la Corporacion Andina de Fomento et l'International Finance. Le reste sera financé par les recettes liées au passage des bateaux. Après la mise en service, l'ACP table sur des revenus en hausse de 200 millions de dollars la première année, 400 millions la deuxième et 2 milliards la troisième.

Mais en raison de problèmes géologiques, le surcoût atteint en Février 2014 1,6 milliards de dollars. Pour l'entreprise espagnole SACYR qui dirige le consortium, c'est à l'ACP d'assumer ces surcoûts. Le chantier a donc connu une interruption de 2 semaines entre le 5 et le 20 Février pendant lesquelles des négociations ont été menées et auxquelles ont été mêlés l'Union Européenne et le Gouvernement Espagnol. L'aboutissement du chantier pour SACYR est crucial. Cette entreprise de BTP espagnole qui a fait fortune lors de la bulle immobilière et qui effectue désormais plus de 50% de son chiffre d'affaires à l'étranger est déficitaire.

Un accord a finalement été signé le 14 Mars. L'accord sur le co-financement inclut une nouvelle ligne de financement qui implique l'assureur Zurich, et la prolongation du moratoire sur certains paiements pour permettre la poursuite des investissements sur le chantier. Il prévoit également que les travaux soient achevés en décembre 2015.

Un tel niveau d'investissement et d'endettement pour un pays de 3.3 millions d'habitants ne laissent pas d'interroger ; sans entrer dans le détail, cela représente une charge de 2000\$/habitant, quasi 6 mois de revenus. La contrainte cash pourrait ainsi apparaître rapidement car le président actuel, Ricardo Martinelli (propriétaire de la gigantesque chaîne de supermarchés Super 99) a maintenu et décidé d'importants investissements destinés à améliorer la qualité de vie des Panaméens dont la construction du métro de Panama City, dans laquelle réside la moitié de la population du pays, l'agrandissement des terminaux portuaires et de l'aéroport. A ceci s'ajoute une surenchère de promesses au moment où ont lieu les campagnes électorales destinées à élire le Président de la République, les députés et les maires pour une nouvelle période de 5 ans.



L'île de Taboga, juste au droit de Panama City, abrite la plus grande colonie mondiale de pélicans bruns.

Géostratégie du Canal

Dans le grand jeu international du « je te tiens, tu me tiens par la barbichette », l'extension du Canal de Panama décroche une forme de pompon. En effet, il faut rappeler que le Canal ne voit passer que 5% du trafic mondial, ce qui est loin d'en faire un verrou et que l'alternative ferroviaire entre les côtes Ouest et Est des Etats-Unis reste économiquement intéressante pour certains frets.

Par ailleurs, le Nicaragua semble prêt de déterrer son projet de Grand Canal unissant les 2 océans sur son territoire ; le président Ortega a affirmé en janvier 2014 que les travaux devraient démarrer avant la fin de l'année. Le Grand Canal sera 3 fois plus long que le canal de Panama, mais plus proche des Etats Unis. Le communiqué est co-signé par le président de HKND Group, le chinois Wang Jing. Le projet est estimé à 40 milliards de dollars. Il comprend outre la voie d'eau, la construction de 2 ports, un aéroport et 2 zones franches : de quoi booster l'économie de ce pays de 6 millions d'habitants considéré comme un des plus pauvres d'Amérique Centrale après Haïti.

Enfin, l'utilisation du Passage du Nord-Ouest se profile à l'horizon (à force de faire fondre la banquise, nous y arriverons) et permettrait de réduire grandement le temps/coût de transport entre l'Asie, l'Amérique du Nord et l'Europe. Il est amusant d'observer que l'Islande (ruinée après la crise des subprimes et que l'Europe a laissé tomber) a obtenu un refinancement complet de son économie par la Chine en échange de.... l'appui de l'Islande afin que la Chine rejoigne le cercle restreint (Canada, Etats-Unis, Russie et Europe – via UK, France, Danemark... -) des pays ayant leur mot à dire en ce qui concerne l'Arctique ; effet du hasard, la Chine dispose déjà de deux navire brise-glaces à propulsion nucléaire. Prenons note que la Chine n'a pas participé au financement de l'extension du Canal. On ne peut que se dire : certains jouent aux échecs, d'autres au Go.

Archipel de Las Perlas – Panama - 25 avril 2014

11. « OSCAR M'A SAUVER »

En dépit de l'abominable Pot au Noir, nos héros empruntent la route des Galapaglop.

Ils rencontrent en chemin El Niño, nom vernaculaire de l'Enfant Jésus, et ramassent des graupels à la pelle. Sauvés par le Révérend Tom, ils offrent moult libations à Neptune en se faisant une ligne, pas n'importe laquelle. Enfin, la « Yo! chaire d'éthonologie nautique » va à la rencontre du grand Charles.



Yo ! au mouillage de Puerto Villamil

11 mai - 6h30 heure locale (UTC - 7) « Yo! » est sur ancre à Puerto Villamil au Sud de l'île d'Isabela dans l'archipel des Galápagos. Les îlets Tintoreras protègent le petit mouillage de la grande houle du Sud que l'on voit briser. Généralement ce sont les dauphins qui nous accueillent lors des atterrissages, cette fois, ce sont les requins. Au mouillage une petite dizaine de bateaux, les otaries sont reines, les fous de Bassan ont les pieds bleus et les pingouins sont très affairés.



Dur dur d'être une otarie !

A Jimmy préférons Oscar

Nous sommes épuisés mais ravis, la première navigation Pacifique fut un régal et, en toute modestie, nous qui sommes les champions du monde de la modestie, nous sommes un peu fiers de nos choix stratégiques qui ont permis d'effectuer la traversée Panama/Galápagos (1 000 MN) en 9 jours avec 20 heures de moteur seulement pour ce qui est donné comme une des pires étapes tour-du-mondiste en raison de l'absence de vent résultant de la présence de la ZCIT (Zone de Convergence Inter Tropicale) autre dénomination, pseudo-scientifique, de l'abominable et malfaisant POT AU NOIR.

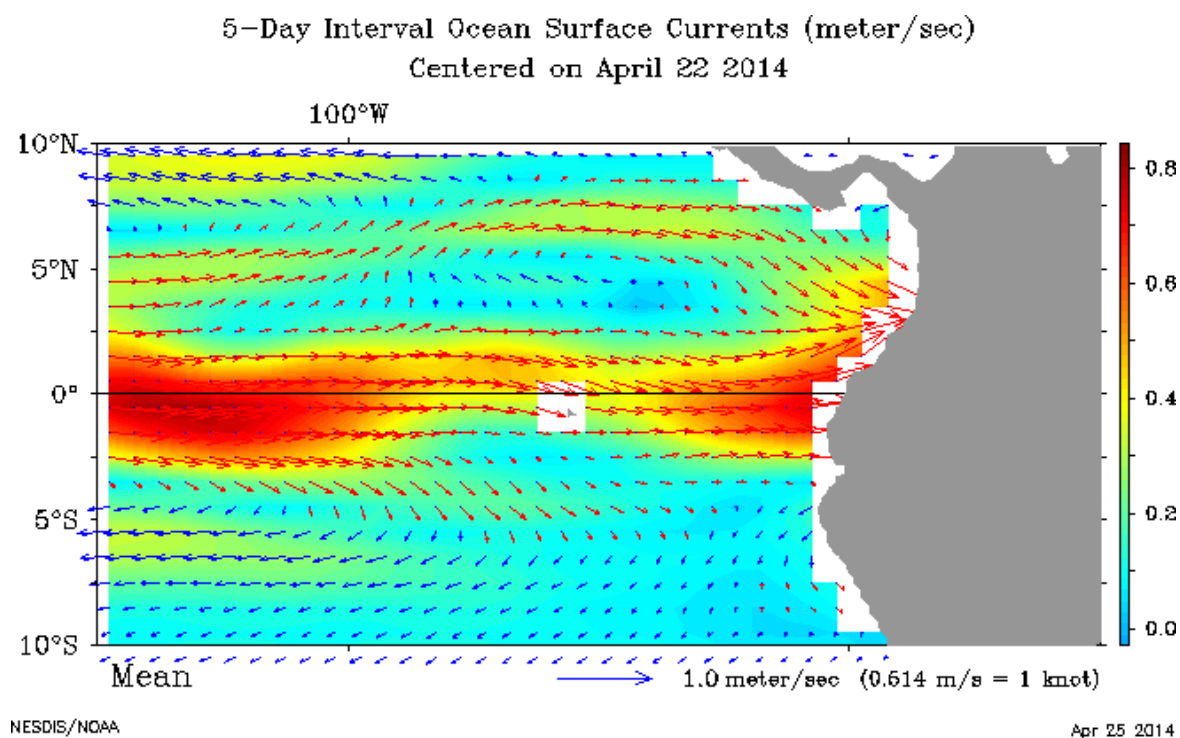


La route depuis l'archipel des Perlas.

Le décor climatologique : autour de l'équateur, une zone de basse pression caractérisée par une absence de vent notoire et une zone de convergence orageuse plus ou moins sévère.

Les recommandations du pape de la navigation hauturière Jimmy Cornell : quitter le golfe de Panama en profitant des alizés Nord-Est échappés de l'Atlantique, descendre à l'Est de l'île de Malpelo au large de la Colombie jusqu'au 3°Nord (le plus vraisemblablement au moteur), puis récupérer les alizés de Sud-Est, empocher Humboldt réputé pour ses résurgences d'eau froide le long de la côte Chili/Pérou (paradoxalement ce courant engendre une condensation incroyable au large des côtes chilienne et péruvienne qui forme un véritable écran aux influences océaniques venues du Pacifique et crée, au bord même de la mer, un des déserts les plus absolus du monde - l'Atacama en fait partie) et se laisser porter.

A partir des informations récupérées aux Perlas (une escale peu recommandable les Perlas...) fin Avril nous commençons à supposer que les conditions attendues ne seront pas forcément au rendez-vous. Tout d'abord, une forte présomption de phénomène El Nino pour la deuxième partie de l'année 2014 qui viendra perturber tous les schémas météorologiques classiques, puis la récupération de la carte des courants du logiciel OSCAR (Ocean Surface Current Analysis Real Time) de la NOAA nous laisse penser que le courant d'Humboldt n'est pas là et que pire, l'équateur est ceint d'une large bande de courant portant à l'Est. La ZCIT est déjà très largement remontée au Nord –il ne sera donc pas nécessaire de la traverser- mais n'exempte pas de forts phénomènes de convergence orageuse et d'absence de vent – le Thalweg de Mousson comme disent les « Gilots Empetrés ». Enfin les fichiers vent (Gribs) témoignent plus au Sud d'une absence d'alizés de Sud- Est flagrante.



Carte des courants extraite d'OSCAR.

Ca s'annonce donc galère.

La navigation débute par une alternance de vents variables et de pétoles dans le golfe de Panama, une chaleur à crever, d'immenses formations orageuses et bien évidemment la nuit, déboulent les graupels qui s'en donnent à cœur joie. Rien que le nom, tout un programme : en fait il s'agit de particules de glace qui possèdent des vitesses de chute de l'ordre d'un mètre par seconde dans le nuage, en collision avec les cristaux qui sont eux (du fait de leur structure fractale) en quasi suspension, ce qui génère les charges électriques propres aux éclairs. Et donc, oui, il y a des graupels absolument partout, d'énormes masses nuageuses et noires qui s'éclairent subitement sur des hauteurs et distances incroyables... pas glop.

La plupart des décharges sont internes aux nuages mais parfois viennent nuage/sol ou mer (foudre) et on aime pas du tout même si « Yo! » fait un peu cage de Faraday. Du coup, black-out, nous débranchons toute l'électronique, à l'ancienne.

Puis ça continue. Au matin, ciel complètement bouché, houle d'Ouest, et bien sûr la dernière couche, la pluie, des trombes qui tuent le vent, ne restent que la houle, l'eau mouillée qui dégouline... Seul point positif, le seau à l'extrémité de la bôme produit ses 20 litres d'eau douce... à la Moitessier.

Milieu de journée, c'est la panne sèche. SOG (Speed Over Ground = Vitesse fond) égale à 0. Moteur arrêté, on ne dérive même pas. On regarde fonctionner la machine à nuages avant qu'ils ne se vident derrière de grands rideaux noirs.

J + 3 : enfin Malpelo : des falaises plantées dans la mer sur plus de mille mètres de fond. Un couple d'orques nous rend visite. Ces espèces de gros machins noirs et blancs qui chassent les baleines... Curieux, ils foncent sur nous. Peut-être pensent-ils que la carène blanche de « Yo! » est comestible. En tout cas, de sacrés morceaux. Bien contents d'être protégés par le portique sur l'arrière dès fois que ça saute pour nous crouter !



Sauver Willy ? Vraiment ?

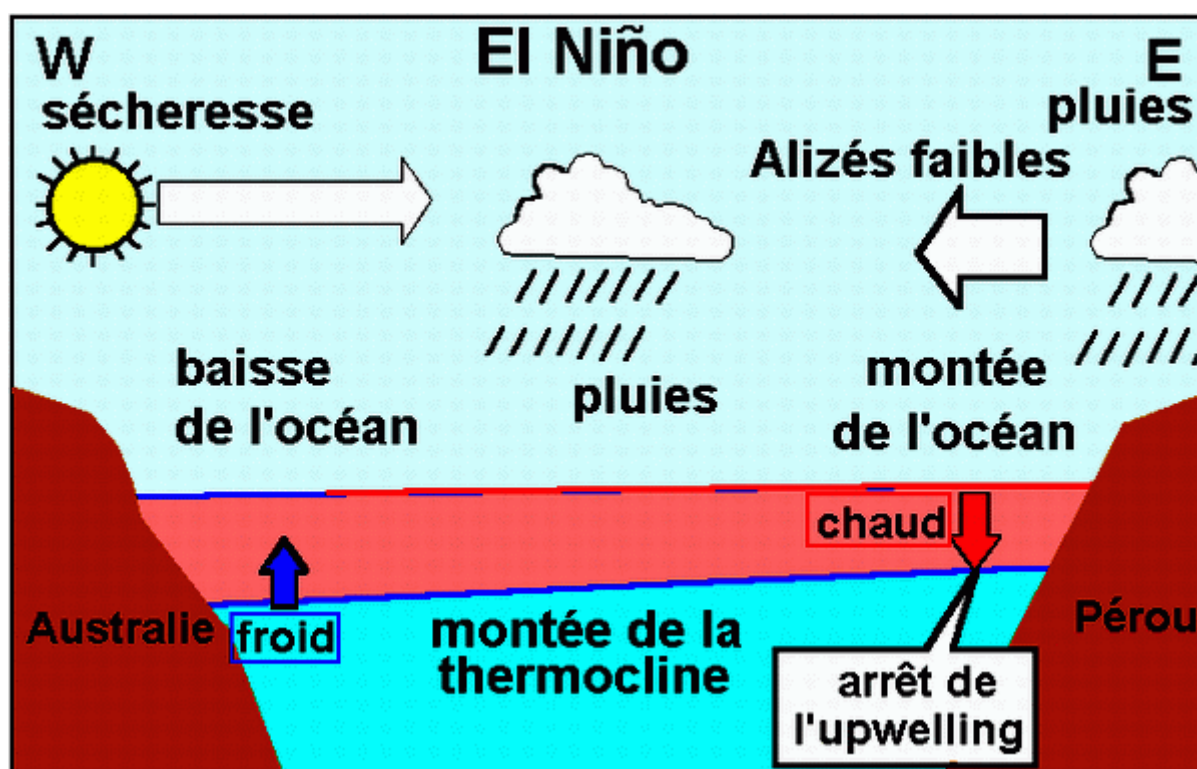
J+4 : l'aboutissement de longues heures d'analyse et de discussions, genre les Opiaces contre les Coriaces (nous avons des lettres...), il est vraiment temps de challenger les classiques et nous tranchons au petit matin: autant pour le pape de la croisière, route directe sur les Galápagos.

Pour remettre dans le contexte:

Option Cornélienne (de Cornell, le pape) : descendre très au Sud (quasi sur l'équateur) avant de mettre cap à l'Ouest. Les raisons invoquées sont : traversée perpendiculaire de la ZCIT (pot au noir) donc au plus court (mais au moteur), courant portant sur la route Sud et au point d'inflexion vers l'Ouest, récupération du monstrueux courant de Humboldt qui porte Nord-Ouest puis Ouest et qu'il ne faut pas prendre trop tôt autrement on rate les Galapagos (c'est arrivé, si, si).

Option El Nino (hypothèse de la mise en place d'un évènement El Nino) : résultant d'un ensemble d'éléments majeurs à l'échelle synoptique, le phénomène El Nino conduit à une inversion de flux significative. Au lieu d'être poussées Est vers Ouest par Humboldt et les Alizés, les eaux chaudes du Pacifique Ouest (Australie/Nouvelle Calédonie) reviennent massivement sur l'Est, détournant Humboldt, affaiblissant les Alizés, modifiant la position de la ZCIT et engendrant une tétra-chiée de phénomènes induits en cascade (moins de cyclones dans l'Atlantique mais plus dans le Pacifique, sécheresse accrue sur l'Océanie/Asie/Afrique, inondations en Amérique du Sud, régimes de mousson perturbés, vagues de chaleur etc...)

S'il y a émergence d'un phénomène El Nino on devrait voir des courants portant à l'Est (sans relation, notons au passage que le Captain porte à gauche). Certains sites (OSCAR de la NOAA par exemple) semblent l'indiquer mais les mesures par altimétrie en sont à leurs balbutiements.



Et bien, à nouveau, approche Bayésienne, Révérend nous voilà : on a relevé et comparé consciencieusement pendant 24 heures les vitesses et routes fond via GPS et bato, fait de savants calculs de trigonométrie afin de modéliser les courants qui nous affectent. Ces mesures permettent de déterminer la présence d'un courant plus ou moins constant d'environ 1,5 nœuds portant à l'Est peu compatible avec les prémisses Cornéliens. Par contre, cela augmente la vraisemblance de l'option El Nino (comme un remake d'« Oscar m'a sauver »).

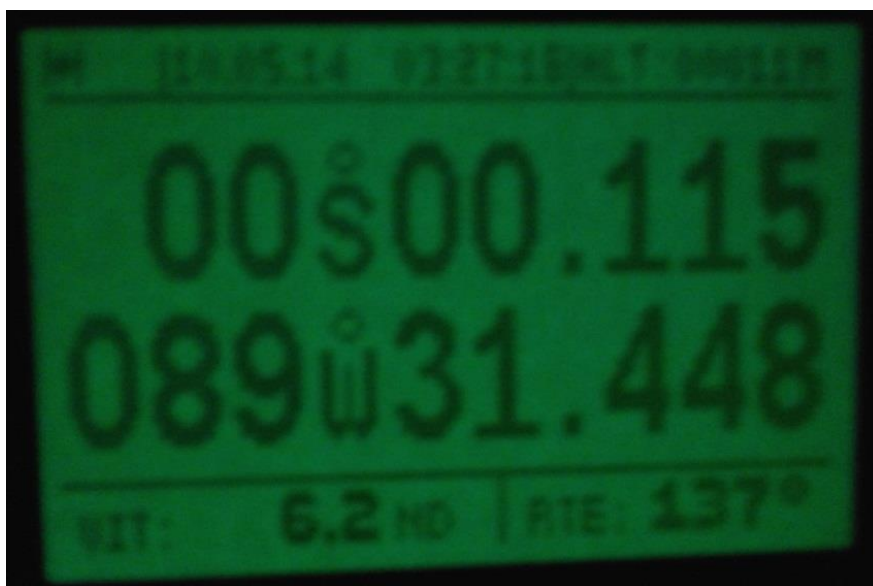
Conclusion : Si l'on suit cette logique et que l'on admet la fiabilité des prévisions de champs de vent sur la semaine à venir, le débat Cornélien/Bayésien est tranché : option deux. Il en résulte le choix d'une route directe vers les Galápagos afin de minimiser l'impact du courant, car il ne s'agit pas de descendre sur l'équateur pour ensuite se taper 600nm avec le courant dans le nez.

Et donc à partir de J+4, nous implémentons ce choix stratégique avec persévérance et opiniâtreté, car cela conduit à une route au près serré : ça gite fort, ça cogne fort, ça bouge beaucoup. Les miles utiles journaliers sont d'abord d'un rapport de 75%, avant d'atteindre 98%.

Ça commence à ressembler à la route vers les Galapaglop. Surtout quand le vent forcit : S/SSE Force 5 établi, rafales à 6 et mer formée. On cherche toujours le courant de Humboldt, mais le courant s'établi peu à peu au Sud puis à l'Est, ce qui nous permet de faire une route rapide à quelques degrés d'écart de la route vers Santa Cruz.

A J+9, le 10 mai à 3h27, nous franchissons l'équateur par 89° Ouest. Nous ne sommes plus qu'à 92 NM de Isabela. A cette occasion, le Capitaine et l'équipage au complet sont réunis sur le pont pour les offrandes à Neptune (un verre de champagne « grand moments » bien tassé par personne, les amis sont loin et présents tout à la fois) puis savourer le moment sans trop de charivari.

Il a été reporté dans la littérature qu'il était acceptable que les offrandes aient été filtrées par les reins mais nous en doutons et, sans être pour autant superstitieux, avons effectué une cérémonie du plus grand classicisme.



Pour ceux qui aiment les chiffres ronds, nous sommes partis de 45° Nord, 0° Ouest (Greenwich) et franchissons la ligne par 0° Nord, 90° Ouest, il y a du Pythagore qui traîne dans ces angles !

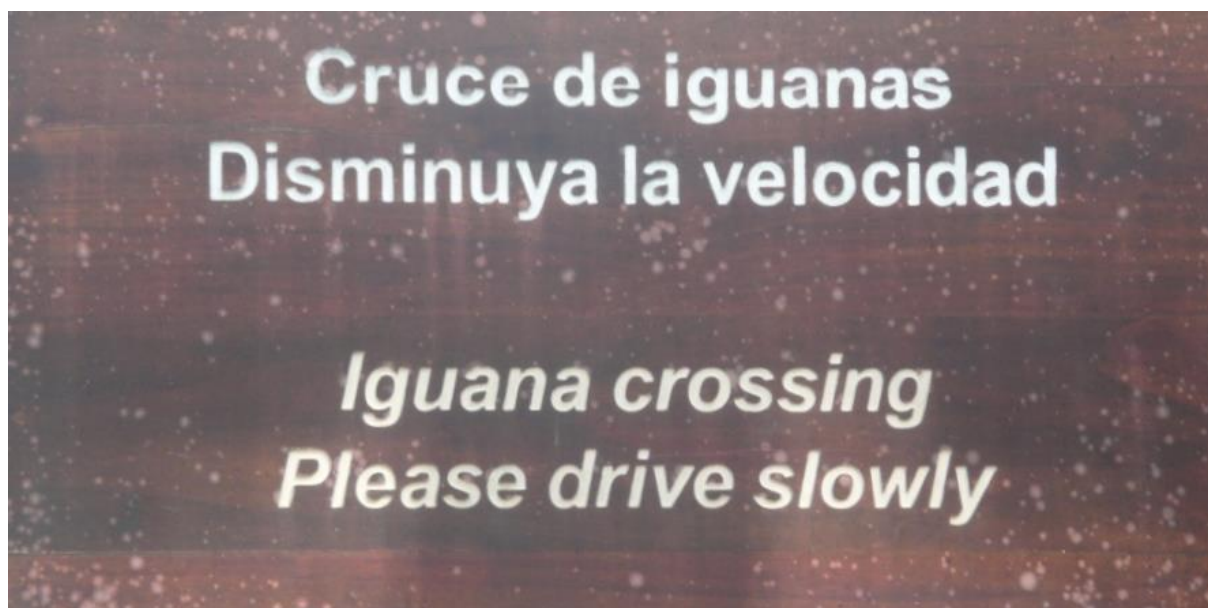
Le lendemain, reste plus qu'à assurer un atterrissage sans carte. Mais c'est une autre histoire...



Tortuga Island – Atterrissage Isabela – Lever du soleil

Celui-ci n'avait pas la barbe fleurie, mais une idée folle...

Après avoir obtenu le très coûteux et recherché « Permiso » valable 20 jours grâce à l'intercession de JC Sotto (Julius Caesar !) et moyennant l'évaporation de plusieurs centaines de dollars, nous installons la « Yo! chaire d'éthonologie nautique » au cœur de l'archipel des Galápagos, la Mecque du Darwinisme, Salam Aleikoum...



Darwin n'a passé que 5 semaines aux Galápagos, a sans aucun doute mangé de la tortue (au moins une trentaine ont été reporté cuisinées à bord de son navire le Beagle) et son bouquin phare "L'Origine des Espèces" (l'OS pour les initiés) ne fait que très peu référence à l'archipel (p 410-412 principalement). Nous reviendrons sur le sujet!

Darwin s'est interrogé sur la problématique suivante : comment la vie une fois lancée s'est-elle développée avec une diversité et une complexité stupéfiante en donnant l'illusion d'un dessein intelligent ?



Tellement mignons !

Au milieu du 19^{ème} siècle, les savants sont à fond dans les découvertes globales, la mise en place d'éléments théoriques. Les idées tournent, s'enrichissent, chacun grimpant à tour de rôle sur les épaules de géant de ses collègues/prédécesseurs (quelques décennies plus tard, Albert s'appuiera sur les équations d'électro-magnétisme de Lorentz pour développer son tout relatif, il n'aurait rien pu faire tout seul).

Darwin quant à lui s'appuie sur Lamarck, le boss de la « philosophie zoologique » et Malthus « logique du principe de population », lit beaucoup et beaucoup, effectue des expériences, interagit tant et plus, embarque à bord du Beagle pour un périple de cinq ans autour du monde dont il revient en 1836, hérite, se pose et commence à réfléchir/rédiger. 22 ans plus tard, Wallace qui vit en Indonésie lui fait part par courrier de ses découvertes en matière de théorie de l'évolution, Darwin réalise que la paternité du machin risque de lui être soufflée et rédige rapidement un résumé (400 pages tout de même) de ses travaux, le célèbre « Origin of Species ».



Il y fait montre d'une clarté d'analyse, de synthèse et d'ingéniosité rare pour l'époque.

Partant des expériences de domestication d'espèces (plantes/animaux) par l'homme lequel agit comme principe de sélection « artificielle », Darwin s'appuie sur les travaux de Malthus pour introduire la notion de compétition inter et intra espèces dans des environnements à ressources finies, et ainsi poser le principe de sélection « naturelle », sélection des traits avantageux dans la lutte pour la survie et donc augmentant la possibilité de reproduction , « la survie du plus apte ».

Il pose ainsi les principes de SA théorie à lui (il semblait avoir un égo légèrement renforcé) qu'il nomme « descendance avec sélection naturelle », dans laquelle il introduit notamment les notions répandues de nos jours de co-ancêtre (pro géniteur), d'évolution sous pression physique et/ou géographique et/ou climatologique, de spéciation résultant de barrières, de préférence sexuelle, d'héritage de caractères joints (situés sur des locus proches), de mécanismes d'extinction d'espèces inadaptées etc....

L'OS représente une moisson incroyable d'apports conceptuels à la biologie et à la compréhension par l'homme du monde dans lequel nous vivons.

Dans son bouquin, Darwin intuït deux apports ultérieurs majeurs mais bien évidemment, ne peut rien démontrer :

- les mécanismes de transmission du patrimoine génétique dont Mendel définira les bases dès 1869 mais qui sera vraiment reconnu circa 1900
- la théorie de la dérive des continents proposée par Wegener en 1912 mais finalement acceptée dans les années 1960...

Darwin s'est appliqué, avec les moyens du bord et une grande rigueur de raisonnement à déjouer par avance et avec grand succès les objections des « créationnistes » mais ceux-ci, bientôt 200 ans plus tard et en dépit des preuves accumulées, ne désarment pas et continuent à nous c*** les c***.



Pingouin

Un peu prudent le bougre, il a délibérément exclu l'humain de l'Origine des Espèces, gardant la patate chaude pour 1871 avec « La descendance de l'homme » où il se décide à aborder l'ascendance animale de nos zigues. On imagine le tollé.

D'aucun se souviendront du Marquis de Laplace (co-découvreur avec le Révérend Tom des probabilités Bayésiennes) lequel avait expliqué à Napoléon Bonaparte n'avoir pas eu « besoin de Dieu » pour justifier ses importantes avancées en mécanique céleste ; de même, Darwin en ce qui concerne le vivant propose une théorie générale qui ne nécessite en rien l'intervention d'un principe supérieur. La pilule est amère pour les déistes.

So far, so good. Les fondations ayant été posées par le grand Charles, l'édifice a bien évolué depuis en une « théorie synthétique de l'évolution » qui intègre notamment la génétique et est communément acceptée par les scientifiques.

On notera au passage, que selon cette théorie, il n'y a pas d'entité créatrice qui donne subitement vie à une espèce complètement et définitivement formée ce qui nous détourne d'un « Intelligent Design » sans pour autant renoncer aux mythes.

En dépit de nos formations/déformations scolaires, il est essentiel d'intégrer que l'évolution n'a aucune finalité particulière ; il s'agit juste d'un ensemble de mécanismes régulant la transmission du patrimoine génétique nécessaire à la réplication du vivant.

Les processus évolutionnistes se déroulent sur des centaines de millions d'années, des centaines de milliers de générations et plus la fréquence de réplication sera rapide (e.g. bactéries, bêtes aux grandes zoreilles), plus l'évolution sera opérante.

Cette échelle peu compatible avec l'échelle de la perception humaine, illustre le caractère graduel et cumulatif mais inconstant du phénomène dont le moindre des paradoxes apparents est le concept de co-ancêtre : les ancêtres de tout le monde sont communs à tous → il n'est pas exact de dire que l'homme descende du singe, mais plutôt qu'il y a environ 6 millions d'années les grands singes et les hominidés avaient un ancêtre commun ; nous avons tous évolués sur des chemins distincts à partir de lui (l'unique !!) mais il a bien existé et forcément s'est éteint car non adapté dans la course à la survie où ses descendants (grands singes et hominidés) se sont révélés plus aptes... (nous verserons une larme au passage sur notre proche cousin de Cro-Magnon impitoyablement exterminé par Homo Sapiens...RIP).



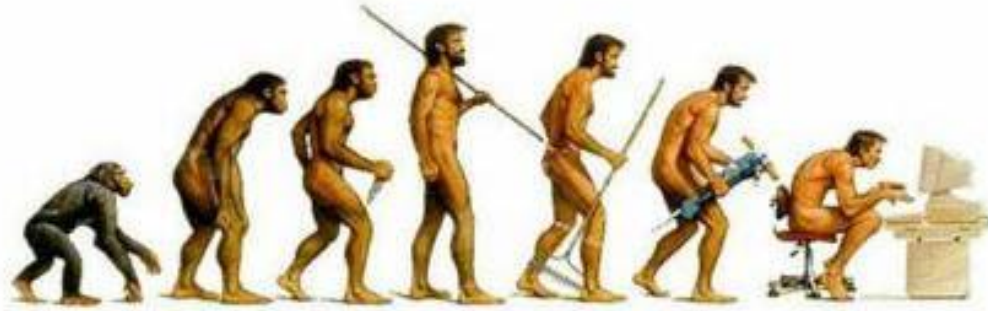
Cette formidable remontée dans l'espace-temps vers un co-ancêtre unique (la première bactérie) est magnifiquement décrite sous forme de pèlerinage à Canterbury inversé par Richard Dawkins lequel pousse le raisonnement aux limites « les organismes sont des artifices inventés par les gènes leur permettant de se reproduire » ; en bref si l'objectif est la survie des gènes, l'homme (tout comme tout autre être vivant) n'est qu'un véhicule. Soyons humbles.

Trois questions

Tribus de chasseurs-cueilleurs, l'espèce humaine a brutalement décollé il y a 10 000 ans avec la domestication d'espèces végétales (blé, riz) et animales (caprins, loups etc) qui ont entraîné une sédentarisation massive dont a résulté l'invention de l'écriture, la goutte d'eau qui mit le feu aux poudres ; la machine infernale du progrès était lancée.

Vu sous un autre angle, domestication, sédentarisation, accumulation de savoir, règles de vie en société (code Hammurabi), élaboration d'éthiques (religions, philosophies) sont autant d'illustrations du formidable effort de l'espèce humaine afin de s'affranchir de la sélection naturelle.

Ceci s'est accéléré avec les grandes découvertes, la révolution industrielle, l'urbanisation puis la mise au point de médicaments et autres modificateurs de comportement qui permettent artificiellement de trafiquer l'espérance de vie tout comme les mécanismes de reproduction.



Les conséquences en sont :

- une densité humaine qui rend la préservation du patrimoine génétique humain inutile (en quoi mon patrimoine génétique se distingue-t-il et améliore-t-il la survie de l'espèce lorsque nous sommes huit milliards ?),
- un lissage des critères de survie par globalisation et uniformisation des conditions de survie (la réduction de la mortalité infantile provient-elle de l'amélioration des bébés à la naissance ?),
- le maintien de catégories de populations notoirement inadaptées alors que le pillage des ressources de la planète s'accroît (par charité, nous ne citerons pas d'exemple).

Question 1 : l'espèce humaine s'est-elle affranchie de la « sélection naturelle » ?

Parallèlement, on constate une inadéquation des échelles temps. La fréquence d'adaptation culturelle au sein d'une même génération est largement supérieure au temps d'adaptation génétique.

Question 2 : pourrait-on alors parler d'un nouveau Darwinisme propre à l'espèce humaine, qui traduirait une formalisation de la transmission de l'information par des moyens non génétiques ?

Enfin, revenant à notre bon Charles et à la théorie de l'évolution, on sait que toute espèce, en dépit du fait qu'elle ait bénéficié de mutations favorables sur de longues périodes, garde une probabilité quasi constante de s'éteindre principalement du fait de modification majeures de l'environnement, (climat, ressources, autres espèces...). Peu importe la puissance d'aujourd'hui, il faut quand même survivre demain... dans « Alice de l'autre côté du miroir » La Reine Rouge : « It takes all the running you can do, to keep in the same place »

Question 3: l'espèce humaine, à travers le progrès scientifique initié par la civilisation dominante, a-t-elle pris l'autocontrôle de son évolution ?

Un peu de légèreté que diable, revenons aux Galápagos et à ce magnifique contre-sens biologico-touristique, la Tortue Terrestre.



Tortue des Galápagos. Totalement inadaptée au monde actuel, elle ne survit que dans les centres d'élevage.

Les tortues des Galápagos sont originaires du continent Américain, tout comme les oiseaux et les plantes (il n'y a jamais de mammifères sur les îles océaniques trop éloignées des côtes). C'est en fait une population arriérée, n'ayant subie aucune transformation depuis des millénaires en l'absence de prédateurs et de pression environnementale, bref une survivance du passé (comme pourraient l'être nos cousins Cro-Magnons auraient-ils été isolés sur une île que l'on découvrirait aujourd'hui). Cette population a drastiquement baissé depuis la date de la découverte de l'archipel, la colonisation par l'homme et l'introduction de mammifères prédateurs. Elle fait donc aujourd'hui l'objet d'un programme spécifique destiné à sauver les spécimens existants.

En raison des afflux de touristes et malgré un contrôle très strict de la communauté scientifique internationale et du gouvernement Equatorien, la population humaine des îles est a doublé en très peu de temps. Ces touristes, en grande majorité Américains et fortunés, pour lesquels la rareté et l'exclusivité sont organisés par la pratique de tarifs aberrants (6000\$ la semaine), viennent s'esbaudir devant « l'incroyable » biodiversité. Ils sont convaincus d'approcher des espèces originales, preuves vivantes de la théorie de l'évolution dont la placidité est une illustration de la béatitude d'avant la chute (le serpent, la pomme, tout ça...).

Au contraire, nous le percevons comme un message pervers : une espèce dominante en voie de disparition vient à la rencontre d'autres espèces inadaptées de par le blocage (par isolement) de leur évolution. L'autre côté du miroir....



Au XIX^{ème} siècle, l'archipel des Galapagos était une base importante pour la chasse à la baleine. Sur chaque bateau des tortues étaient chargées comme réserve de viande fraîche, en précipitant l'effondrement de la population.

Pas fâchés d'abandonner les impasses évolutionnistes sur leur cailloux de lave, la « Yo Team » s'apprête à traverser 3000 miles d'étendue bleue et salée, direction les Marquises, de 20 à 30 jours de mer, de quoi réfléchir...



*Passager clandestin. L'amènera-t-on jusqu'aux Marquises ?
Bien cuisiné, cela pourrait en rendre plus d'un heureux.*

Puerto Villamil – Isabela – Galapagos – Ecuador - 25 mai 2014

12. TOUT VA TRES BIEN

En dépit des apparences, aucun doute pour leur santé mentale témoigne l'Amiral depuis son PC Capoulet/Ariège ce pendant que, sur un air d'opérette, nos héros menacés d'attrition de la jambe gauche en raison de la gîte constante tribord amure, chevauchent un super «Mara'amu » balayant le Pacifique Sud-Est. Après que l'eau se soit mise à bouillir au passage des 100°Ouest (alors qu'il faut exactement 6 heures à raison de 15° par heure de déplacement stellaire pour faire bouillir un angle droit), les Saints Bordelais sauvent leur mise, organisent un week-end liturgique chargé, réduisent le risque de ciguatera par confection de sushi mi-gratteur et forcent les portes d'Hanavave....

15 juin 2014 8h30 heure locale, fin de la GalMar, la traversée Galápagos Marquises, atterrissage dans la baie d'Hanavave au sud de l'île de Fatu Hiva aux Marquises : 3 000 miles, pas tout à fait 19 jours de mer.

Une magnifique expérience, nous sommes ravis et plus que jamais conforté dans le choix de « Yo ! » et dans notre envie d'aller voir ailleurs, toujours plus loin, ailleurs. Vers l'Asie.

Dans un mode inhabituellement light permettant de sédimenter le corpus évolutionniste du chapitre précédent, nous vous proposons un mini-reportage photo ainsi que l'in-extenso du journal de bord tel qu'envoyé quotidiennement aux proches.

Ce document, hormis un accès très privé à l'autre côté du miroir, permet de vérifier que l'équipage après avoir vaillamment contourné le poteau noir, est menacé quotidiennement de burn-out mais en ressort grâce au soutien quotidien de l'Amiral qui, du PC Ariégeois, veille à ce qu'il ne succombe pas aux rats bleus qui courent le long du franc bord.

Les passionnés, après un verre, voire deux de Pompadour, s'attaqueront à suivre la propagation de la poterie Lapita entre -2000 et -1500 BC qui signe la colonisation du Pacifique à partir de l'Asie du Sud-Est vers les Marquises, via la Nouvelle Guinée, la Mélanésie puis retour en arc de cercle vers la Société et le royaume des Kiwis, trouveront des similitudes évidentes entre les Moaïs de l'Île de Pâques et les Tikis et seront émus par l'effondrement de ces sociétés à partir de l'arrivée des Européens au XVIe siècle.

Les autres fredonneront les paroles d'un certain ménestrel belge ou oublieront que les femmes lascives de Gauguin sont aujourd'hui vaincues par le diabète à partir de 35 ans (qu'en est-il des jeunes pré-pubères que les curés s'obstinaient à lui interdire).

Taiohae – Nuku Hiva – Marquises – Polynésie Française -29 juin 2014



Yo ! toutes voiles dehors : Grand-voile haute, génois tangonné au vent et trinquette sous le vent. Magnifique.



Une minute de répit.



Aucun répit 1 : daurade coryphène.



Aucun répit 2 : thon.



Saucithon (marque déposée Capoulet/Ariège) : filet de thon salé, poivré, roulé sur lui-même dans une feuille de Nori et mis à sécher en plein soleil pendant 4 à 5 jours.



Cosinus du Père Labat = 0,5 -> une double ration pour l'équipage.



*Navigations tropicales.
No comment ! C'est pas tous les jours comme ça !*



Fatu Hiva – Marquises. Première terre après 3000 nm. Lever du jour.

*« Et s'il n'y a pas d'hiver, cela n'est pas l'été
La pluie est traversière, elle bat de grain en grain »*

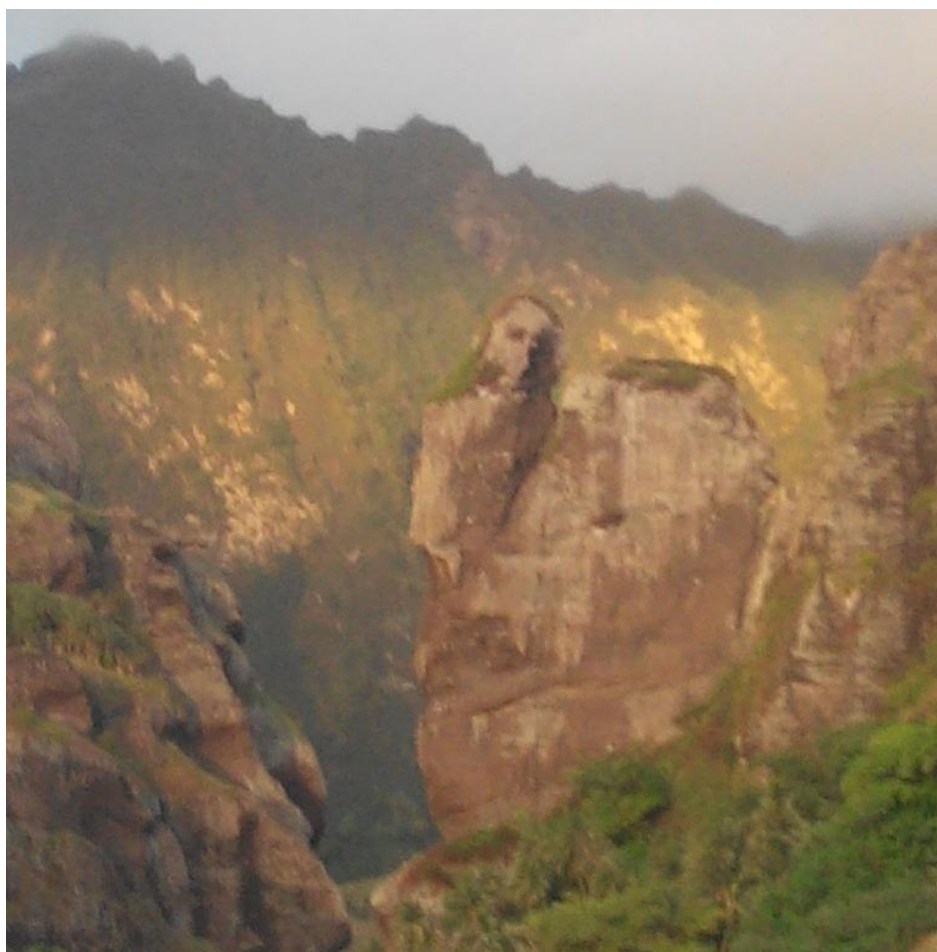


Baie d'Hanavave – Fatu Hiva -

Elle fut baptisée Baie des Verges par les premiers explorateurs en raison des piliers rocheux qui l'encadrent de chaque côté. Les missionnaires se sont empressés d'insérer un « I » pour qu'elle devienne la baie des Vierges.



Les verges de près.

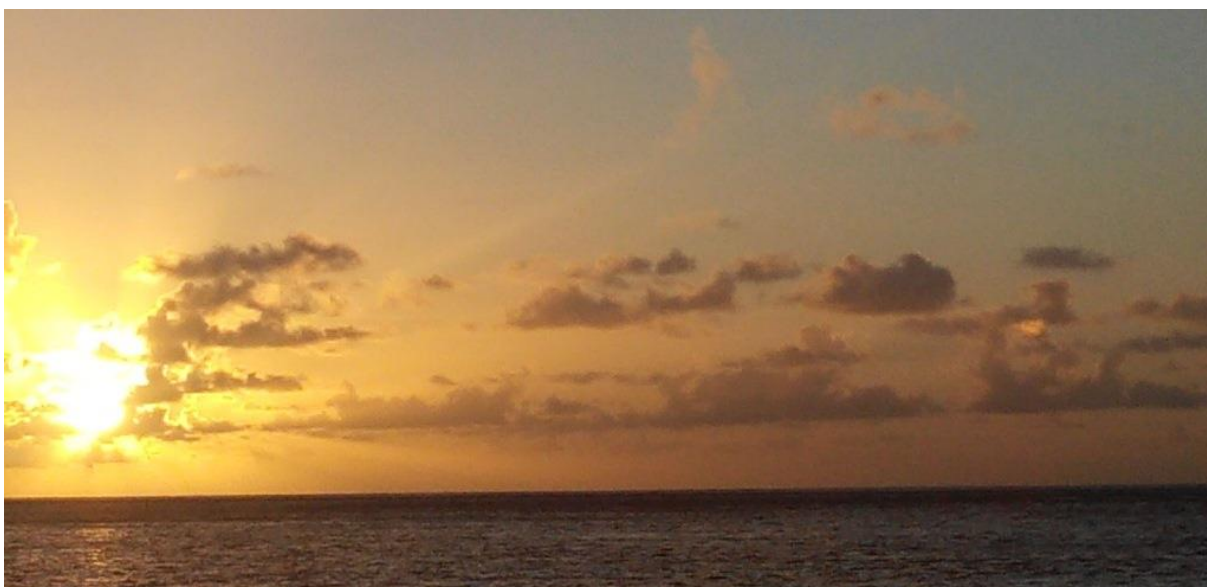


La Vierge de près.



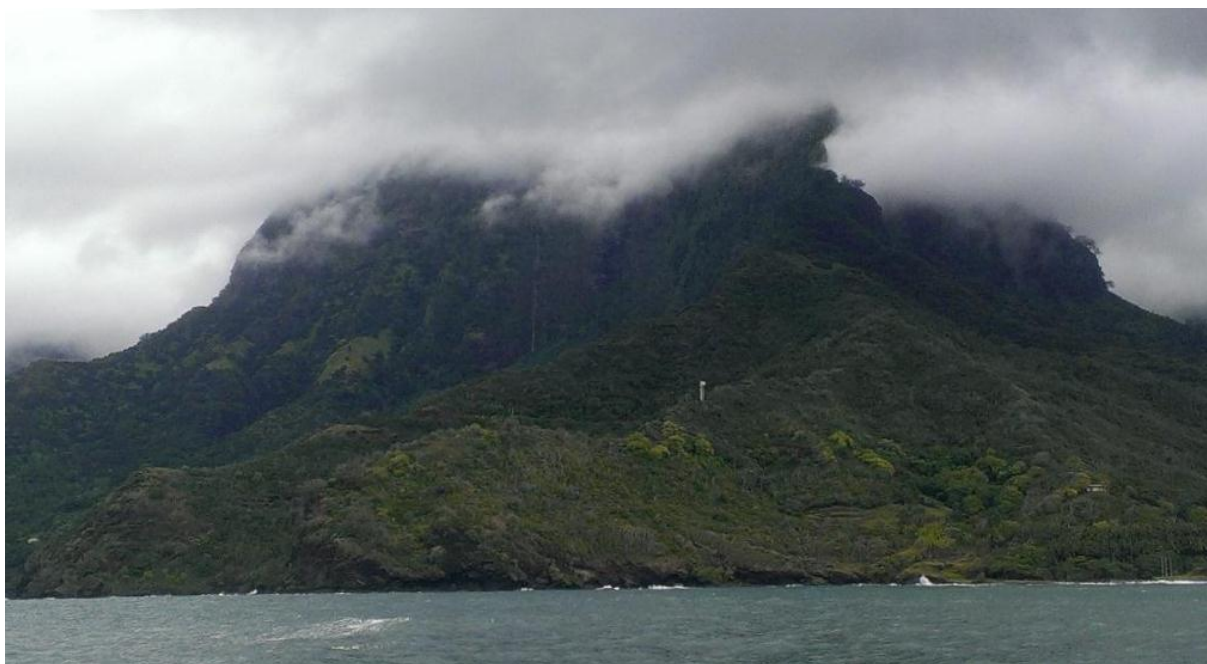
Fatu Hiva.

*« Ils regardent la mer comme tu regardes un puits
Les femmes sont lascives au soleil redouté »*



Fatu Hiva – Coucher de soleil.

Pas de rayon vert ce soir, trop de nuages sur l'horizon.



Hiva Oa – sortie du port d'Atuona.



Tahuata – Baie d'Hanamoenoa

Toutes paroles « » : J Brel.

Journal de bord « Yo ! » – 27 mai 2014 / 15 juin 2014 - Galápagos / Marquises

Point journalier envoyé à la famille proche via liaison satellitaire – le style s'en ressent parfois.

27/5 12h locales (UTC – 6h)

Nous sommes sur le point de larmer les agarres pour les Marquises.

Approvisionnement eau/gasoil/nourriture effectué, mini carénage, configuration bato "grande nav" (annexe pliée, longues, grabs-bags accessibles.. etc), vérification grément ok, moteur ok, électronique ok, équipage ok.

Météo correcte, régime d'alizés modérés de Sud-Est sur le Pacifique Est se renforçant fin de semaine. Contre-courant au niveau de l'équateur.

Partant d'Isabela, on vise

- un point M1 (5° Sud / 100° Ouest) @600nm de bon plein pour aller chercher le courant de Humboldt (portant à l'ouest) qui devrait être vers les 5° Sud selon Oscar,
- puis M2 (6° Sud / 120° Ouest) @1100nm de large, quasi plein ouest sur courant,
- et enfin atterrissage prévue dans la baie des Verges (rebaptisée baie des Vierges par les curés) sur Fatu Hiva (10°40 Sud / 138°40 Ouest) @1100nm quasi vent arrière ou large selon la rotation de l'alizé.

Au total 2 950nm, 25 à 30 jours de mer.

On bascule sur mail et téléphone satellitaire à partir de maintenant, on relèvera les mails une fois par jour et vacation téléphonique 19h-20h heure Française.

28/5 12h locales (UTC - 6h)

Position: 2°S 09 - 93°W 14

Distance utile parcourue depuis hier 12h: 148 nm

Distance à parcourir pour Sud Fatu Hiva: 2 752nm

Mer peu agitée, houle Sud 1 mètre. Vent SE force 4 depuis hier commençant à fraichir.

Grand Voile haute, Génois, près / bon plein.

Le bato file sur l'eau, c'est assez reposant pour l'instant.

Enfin quitté la zone d'influence Amérique Centrale / Amérique du Sud, ce n'est pas trop tôt. Nous aurons passé pratiquement deux mois et demi entre les San Blas, Panama, Galap, suffisamment pour confirmer qu'il y a bien un souci avec ces pôvres indiens qui veulent entrer dans le monde moderne tout en restant fidèles à leurs traditions sans rien perdre des opportunités tout en ne lâchant rien etc... bref, beaucoup de nœuds dans les cerveaux.

Bienvenus dans le Grand Pacifique, un magnifique rayon vert, dense, laiteux, long, s'est invité au moment du coucher de soleil pour l'apéritif.

Ciel étoilé, pas de lune, la Croix du Sud est visible toute la nuit, le Scorpion s'allonge, et le Triangle d'été a une forme inhabituelle.

Nous avons démarré la chasse au Diaoul (nos amis qui ont quitté les Galap le 22 mai destination Marquises). Vous tiendrons au courant, certains poursuivaient le Kaïpan, pour nous, ce sera un petit diable :-)

Tout va bien à bord,

29/5 12h locales (UTC - 6h)

Position: 3°S 11.0 - 96°W 04.0

Distance utile parcourue depuis hier 12h: 175 nm

Distance à parcourir pour Sud Fatu Hiva: 2 577nm

Belle nav depuis hier, 7.3kts de moyenne (avec 1kts de courant), le vent est rentré SSE 5/6 jusqu'à ce matin et depuis en rotation, d'abord SSE => SE et de temps en temps ESE.

Réduit la voile pendant la nuit à 2 ris. Génois bien enroulé car la mer venait encore de l'avant et on cognait un peu, puis décidé d'abattre de 10 degrés vers M2 en direct. Bien nous en a pris, avec la rotation de la houle (1m50) et du vent, nous sommes maintenant largue, dérive relevée genre chevauchée fantastique "à fond" même si on ne met pas toute la voile.

Journée ensoleillée et avec 23 kts de vent apparent en moyenne, Charlotte s'en donne à cœur joie, du coup pas de contrainte élec, Raymond barre la plupart du temps.

Collecte au petit matin de petites seiches sur le pont, elles avaient malheureusement un peu séché; friture ail/persil demain; en attendant nous dégustons du poulpe à la Galicienne... un régal. Il est, à ce propos, intéressant de noter le fort attrait fantasmagique du poulpe dans les inconscients chez nos cousins Japonais, la bête prend notamment une connotation très, très particulière - nous vous laissons investiguer par vous-même.

En ce qui concerne la vraie pêche, première ligne entortillée, merci de faire le nécessaire auprès des autorités supérieures (cierges, ex-voto, sang et plumes de poulet, gri-gris) afin d'exorciser la naissante scoumoune.

Tout va bien à bord.

30/5 12h locales (UTC - 6h)

Position: 3°S 41.6 - 98°W 40.6

Distance utile parcourue depuis hier 12h: 161 nm

Distance à parcourir pour Sud Fatu Hiva: 2 416 nm

Belle nav malgré une mer formée. Le vent reste constant SE 5, grand voile haute et génois enroulé un point. Le vent d'Est se fait attendre ce qui permettrait de passer grand largue et d'avoir une navigation plus confortable.

La vitesse moyenne a baissé en raison de la diminution du courant. Encore un mystère et pas tout en fait en ligne avec OSCAR. A suivre.

Traversée cette nuit une zone de convection intense : froid, humide, instable, sautes de vent et visibilité réduite. On s'attendait à rencontrer Humboldt en personne. Fausse alerte.

Enfumisteries ou réalités... un peu décalés dans l'hémisphère Sud, on observe maintenant le soleil se déplacer de manière exotique, toujours d'Est en Ouest (même si on est dans l'hémisphère Sud) mais il reste par contre sur notre tribord alors que nous-même nous déplaçons d'Est en Ouest; très inhabituel. Ce phénomène, couplé à la gite quasi constante due au vent reçu sur bâbord amure (Alizé de Sud-Est), nous fait développer des signes avant-coureurs de mutation avec réduction de la jambe gauche et augmentation proportionnelle de la droite. Mutandis, mutantis, pas sûr que l'on nous autorise à débarquer à Fatu Hiva.

Par rapport à la cuisine, nous sommes arrivés à la conclusion que les OVNI sont bien adaptés aux navigations tropicales dans l'hémisphère Nord (les plans de travail et la cuisinière sont sous le vent facilitant la tâche du cuistot) par contre dans l'hémisphère Sud sous Alizés faut cuisiner à la contre-gite avec sangle de rappel même pour le T-punch. Plus difficile. Le raisonnement inverse s'applique à la miction masculine du fait de la position inversée des toilettes. Tout ceci nous perturbe beaucoup mais nous tenons le coup en récitant des mantras.

A part quelques vols de poissons volants, aucune rencontre : sommes seuls au milieu de nulle part.

Tout va bien à bord.

31/5 12h locales (UTC - 6h)

Position: 4°S 24.30 - 100°W 56.90

Distance utile parcourue depuis hier 12h: 142 nm

Distance à parcourir pour Sud Fatu Hiva: 2 274 nm

Vent oscillant autour du SE avec les premiers grains qui trimballent leur lot d'humidité mouillée, ce n'est qu'un début. Rotation plein Est cette nuit sous une énorme couche nuageuse qui n'était pas sans rappeler le pot au noir; tangonné le Génois au petit matin avec les voiles en ciseau et une vitesse basse, heureusement l'Alizé est revenu ce midi.

Hier soir, à la tombée de la nuit, l'eau s'est mise à bouillir autour de nous, nous venions d'atteindre les 100° Ouest... il se passe de drôles de choses dans le Pacifique, déjà que l'angle droit bouillait à 90° grâce à Pythagore, maintenant cela devient plus compliqué.

Pêche :

On s'est fait bouffer une ligne complète hier aprèm par un bestiau qui a tout arraché. Nous l'avons vu sauter au loin (genre espadon) avec certainement un piercing dans la mâchoire, mais bon, contre mauvaise fortune bon cœur.

Grée une nouvelle ligne ce matin avec du 80/100 (50kg, du gros quoi), bas de ligne en corde de piano, rapala plongeant...

Quelques heures après, ting, une petite dorade coryphène (2kg), magnifique dans sa livrée à la sortie de l'eau (ses couleurs ne durent pas), encore plus magnifique lorsque déshabillée et levée en filets...

On s'est quand même dit que cela risquait d'être un peu léger pour les jours suivants car du vent fort est attendu semaine prochaine, du coup, à l'eau la ligne et re-ting quelques minutes après. Cette fois-ci, du sérieux, un thon rouge de 13kg environ (longueur 70cm, diamètre maximum 55cm ==> il existe des corrélations entre ces mesures et le poids, si quelqu'un a le temps de chercher sur le Web et nous faire passer). Nous sommes servis pour quelques jours.

Vos prières ont été efficaces, merci du fond du cœur, nous espérons juste qu'il n'y ait pas eu d'utilisation polissonne des cierges.

Ceci étant, nous savons parfaitement être exposés à la Ciguatera dans le Pacifique (rassurez vous, pas de traitement Manitol sans avis médical) qu'ils appellent ici la GRATTE (du fait des symptômes de gratouille, fourmillement, inversion chaud/froid etc...).

Mais comme le thon est un poisson MI-GRATTEUR, il suffit de manger un seul des deux côtés pour ne rien risquer... euh, correct?

Tout va bien à bord, saint Sashimi nous protège,

1/6 11h locales (UTC - 6h)

Position: 4°S 58.40 - 103°W 06.20

Distance utile parcourue depuis hier 12h: 133 nm

Distance à parcourir pour Sud Fatu Hiva: 2 141 nm

Vent pétolisant cette nuit et ce matin ESE 3/4. Ce qui a justifié le gréement du spi tangonné : de la ficelle partout sur le pont.

Aujourd'hui nous réputons (pourvu que la mondaine ne nous tombe pas dessus) le premier changement d'heure de la traversée.

Pour de vrai: la terre effectue une rotation (360°) en 24 heures, soit 15° par heure (360/24).... on doit donc décaler l'horloge du bord d'une heure tous les 15 ° de longitude pour rester plus ou moins en ligne avec le soleil. C'est donc fait ce jour, à 12h nous sommes devenus 11h, les points nav passent donc à 11h locale tout en restant constants en UTC - 6. Tout le monde a suivi?

Quelques applications à la fumisterie:

- 16 heures sont nécessaires à la lecture du roman d'anticipation phare de Ray Bradbury, Fahrenheit 451 ($451 * 5/9$ en Celsius / 15) ce qui est proche de la réalité compte tenu du style.

- en essai normalisé, la consommation moyenne de Saint Emilion est d'environ une bouteille à l'heure (sur une base de 13°); n'est-ce pas merveilleux? Les tenants du créationnisme voient là une preuve éclatante du "dessein intelligent".

- cosinus du Rhum du Père Labat = 0,5. Ce qui justifie une double ration pour l'équipage.

- il faut exactement 6 heures pour faire bouillir un angle droit, autre preuve éclatante du "dessein intelligent".

- les glaçons antarctiques des scientifiques fondent à 273° K. Ca semble laisser de la marge quant à la montée des océans. Mais le zéro absolu ne sera jamais atteint. A rapprocher de l'argument ultime du Boeing 747 (probabilité qu'un ouragan balayant une décharge assemble par bonheur un Boeing 747). Encore une preuve du "dessein intelligent".

- l'ouvrage "50 degrés de nuances" (un peu tiré par les cheveux, désolé) a permis de faire bouillir la machine à « phantasme » d'une entière génération de quarantenaires. Certains (BHL notamment) voient là une nouvelle preuve; nous en doutons, tout au moins en ce qui concerne le qualificatif "intelligent". Pour le reste tout le monde a droit à l'erreur.

- comme souvent lorsque des plans d'expérience sont à l'œuvre, les protocoles expérimentaux ne sont pas clairement définis; nous avons été soumis à une forme inattendue de confusion entre un thermomètre et un cierge, la situation aurait pu devenir embarrassante; le cierge semblait béni, il avait un point de fusion élevé, encore une preuve?

Tout va (presque) bien à bord,

2/6 11h locales (UTC - 6h)

Position: 5°S 18.10 - 105°W 09.10

Distance utile parcourue depuis hier 11h: 126 nm

Distance à parcourir pour Sud Fatu Hiva: 2 015 nm

Toujours du vent faiblard (force 4) compte tenu de l'allure (portant) ce qui nous pousse doucement, soumis à la houle de Sud. Toutes voiles dehors, alternances de gréement exotiques, génois en bout de bôme, tangon, génois et solent en ciseau, bref on joue avec la ficelle en attendant un flux renforcé dès demain.

Activités bricolages, cuisine (essai de saucisson de thon en taillant un filet assez fin, salé, poivré sur le pourtour puis roulé sur lui-même, entouré de feuilles de nori afin de le protéger, ficelé, ligaturé et pendu au soleil; en séchage, on attend 3/4 jours pour goûter).
Bref très actif.

Les nuits se ressemblent, la Croix du Sud, suivie du Centaure (les amateurs de SF se souviendront d'Alpha - la plus brillante- du Centaure nommée Rigel), Jupiter et Mars sont bien à l'Ouest, Saturne à l'Est au petit matin, et la voie lactée... magique. Dans le Nord de la sphère céleste, la Polaire a disparu, cachée sous l'horizon désormais, l'Ourse et Cassiopée luttent pour le contrôle du ciel, Arcturus pointe sur Spica de la Vierge et Véga, imperturbable, pilote le triangle d'été.

Tout va bien à bord.

3/6 11h locales (UTC - 7h)

Position: 5°S 25.06 - 107°W 28.90

Distance utile parcourue depuis hier 11h: 136 nm

Distance à parcourir pour Sud Fatu Hiva: 1 879 nm

Une semaine qu'on est parti et un tiers de la route parcourue.
Depuis hier après-midi grand voile haute, génois tangonné au vent ET trinquette sous le vent. Démarrage dans un vent léger 9knt vent apparent mais vitesse fond 5 knt dont 1 knt de courant. Puis le vent est rentré dans la nuit ESE 5. Vitesse désormais de 7 knt, en droite ligne sur M2.

Yo! est magnifique toilé ainsi, chevauchant la houle de sud, les crêtes blanches. Impression de voler sur l'eau.

Le saucisson sèche et passe alternativement du portique à la capote en fonction des grains (légers, légers). L'odeur qui commence à se développer conduit à le préférer sous le vent.

Réflexion intense autour de la production d'électricité par petit temps, lorsque le seuil de déclenchement de l'éolienne n'est pas atteint et lorsque le ciel est voilé ou de nuit; on joue avec les ampères heures.

Tout va bien à bord.

4/6 11h locales (UTC - 7h)

Position: 5°S 24.3 - 110°W 17.3

Distance utile parcourue depuis hier 11h: 164 nm

Distance à parcourir pour Sud Fatu Hiva: 1 715 nm

Enfin de la brise, ESE 5 à 6, mer formée 3/4 arrière bâbord, creux 2m, écume sur le haut des vagues. Un peu réduit la toile puis renvoyé car on n'allait pas assez vite: Grand voile haute,

Génois tangonné au vent (enroulé la trinquette qui ne sert plus à grand-chose maintenant).
Route au 267° - 7 à 8kts, ça pulse.

Le courant s'exprime enfin avec une estimation de 1.5kts portant plein Ouest qui permet de faire une moyenne plus que correcte - OSCAR était correct, nous attendons la prochaine mise à jour avec impatience pour en tenir compte.

Fin de la chasse au Diaoul. Mauvaise communication entre nous, du coup nous leur sommes passés devant la nuit dernière et il est trop tard (sauf à s'arrêter) pour espérer faire une séance de photos de mode croisées en plein milieu du Pacifique.

Tout va bien à bord, le saucisson en est à son troisième jour de séchage.

5/6 11h locales (UTC - 7h)

Position: 5°S 23.4 – 113°W 05.5

Distance utile parcourue depuis hier 11h: 163 nm

Distance à parcourir pour Sud Fatu Hiva: 1 552 nm

ESE 6 qui s'est transformé en SE 7 en début de nuit. Mer toujours formée et creux de 2 m.

D'où, bascule du génois sous le vent enroulé à 1 point et 1 ris dans la grand voile.

Le tangon est pour l'instant resté à poste dans l'attente d'une bascule Est.

OSCAR nous aidera à déterminer si nous poursuivons plein Ouest sur le 5°S ou si on commence à piquer sur les Marquises.

Nous approchons de la mi-parcours. C'est grand le Pacifique !

Etrange perception d'un continuum de jours et de nuits rythmé par les quarts, le déplacement des constellations, le lever / coucher de soleil, les modifications de régime de vent et les changements de l'état de la mer.

Un grand plaisir.

En apparence beaucoup de temps libre. En réel, une foule d'activité réglage du bateau, surveillance des paramètres énergie, fabrication d'eau douce, vacation satellite, cuisine, barrer, dormir par tranche de 2h30, écrire... sans compter le T-punch vespéral.

Et dire que certains pensent que nous sommes en vacances et imaginent et que nous nous ennuyons!

Intéressant de réfléchir dans ce contexte à la notion de temps physique et à sa perception; sans revenir à la gnose de Princeton, la relativité soulève de bien étranges paradoxes entourant le temps, la flèche d'un écoulement irréversible, la relativité de sa perception selon l'observateur, événements synchrones pour l'un, dissociés pour l'autre, le temps qui se dilate ou se contracte, cet absolu invariant de célérité de la lumière.... on va farfouiller dans les archives et exhumer les bonnes vieilles formules de Newton, c'était quand même plus simple il y a trois cent ans, voire encore avant lorsque la terre était plate. Beati pauperes.

Tout va bien à bord, magnifique lever de soleil ce matin.

6/6 11h locales (UTC - 7h)

Position: 5°S 33.8 – 115°W 47.9

Distance utile parcourue depuis hier 11h: 160 nm

Distance à parcourir pour Sud Fatu Hiva: 1 392nm

Bascule au ESE 6 au milieu de nuit ce qui nous a valu de tangonner à nouveau le génois au vent, puis rebascule SE 6. Maintenant Grand voile haute et génois 1 point, à fond, au surf.

Merci pour la mise à jour d'OSCAR qui confirme des poches de courant et contre-courants sensibles, nous sommes bien positionnés pour en tirer profit. Décision de poursuivre sur une latitude 5°/6°S jusqu'à 125°W pour maximiser le gain lié au courant (qui représente tout de même un bonus de + 36 nm par jour : non négligeable sur de telles distances) avant de piquer sur les Marquises en comptant sur un flux d'Est bien établi.

A 6 heures ce matin, nous étions le 6 juin, soit 666, le chiffre de la bête, malfaisante, maléfique; ce n'est pas sans appréhension que nous attendions le lever du jour, et.... il ne s'est rien passé.

Par contre, l'équipage a exprimé hier matin le souhait d'une petite coryphène, le Captain a procédé à quelques incantations lors de la mise à l'eau de la ligne et ce fut effectivement quelques heures plus tard, une coryphène de 2kg qui s'est invitée pour le dîner. Cela laisse imaginer la puissance du Captain, ce héros, maître du temps et du point mais pose à l'équipage quelques questions sur le sens profond de certains rituels de bord.

D'un autre côté, nombre d'études sérieuses ont démontré de façon majestueuse que les prières d'intercession (genre faites que j'attrape une coryphène) ne sont pas opérantes; une des plus célèbres (et ridicules?) études, publiée dans American Heart Journal en 2006 ("study of the therapeutic effects of intercessory prayer in cardiac bypass patient") a été réalisée en double aveugle sur une population de 1 802 patients. 3 groupes: (1) ceux pour lesquels on ne priait pas et ne le savaient pas, (2) ceux pour lesquels on priait et ne le savaient pas, (3) ceux pour lesquels on priait et qui le savaient. Résultats: pas de différence entre (1) et (2), paradoxalement, complications chez (3): genre si on prie pour moi, c'est que c'est grave... dire que l'on finance ce genre d'études et que des individus meurent de faim.....

Saint Emilion, Saint Vérant, Saint Estèphe, Saint Amour, Saint Joseph et Saint Georges (pour les nocturnes) priez pour nous....

La dorade remontée, nous avons entonné notre chant de remerciement à Neptune: "one pound fish" du Pakistanais Muhamad Shaïd Nazir

c'mon ladies, c'mon ladies,
one pound fish,
c'mon ladies, c'mon ladies,
one pound fish, one pound fish,
have have a look, one pound fish,
very very good, one pound fish,
very very cheap, one pound fish,
six for five, one pound fish...

Pour ceux qui auraient envie de surfer, la vidéo originale peut être trouvée sur le Web et vaut le coup ainsi que la version Bollywood qui ne cède en rien au Gangnam style.

Tout va bien à bord.

7/6 11h locales (UTC - 7h)

Position: 5°S 50.3 – 118°W 35.5

Distance utile parcourue depuis hier 11h: 167 nm

Distance à parcourir pour Sud Fatu Hiva: 1 227 nm

ESE 5/6 mer du vent, houle 1m50, voiles en ciseaux, le bato glisse, parfois au surf.

Ciel bleu - nombreux bancs de poissons au-dessus desquels tournoient goeles, frégates & co... en fait les seuls oiseaux qui ont abandonné la traversée sont des "Jésus", on ne connaît pas encore

leur nom (ndr : un pétrel tempête), assez petits, trapus, blancs/noirs, ils volent au raz de l'eau et de temps en temps s'aident de leurs pattes pour rebondir d'où le surnom dont nous les avons affublés.

La lune est présente en première partie de nuit, révélant des paysages scintillants, à son coucher, les constellations australes reprennent vie.

Tout va bien à bord, le temps se dilate.

8/6 10h locales (UTC - 8h) ==> ayant franchi les 120° Ouest, nous avons encore changé d'heure.

Position: 5°S 55.5 – 121°W 33.9

Distance utile parcourue depuis hier 11h: 178 nm

Distance à parcourir pour Sud Fatu Hiva: 1 054 nm

Bonne journée, vent (ESE 6 rafales 7), courant (quasi 2kts), soleil et une bonne moyenne. La mer est désormais formée avec de jolis creux, écumes blanchâtres qui nous entraînent au surf de temps en temps avec des pointes au-delà de la vitesse de notre vague d'étrave.

Ce dimanche (de Pentecôte off course) est classé rouge en matière d'activité spirituelle avec :

- dans le sens des départs l'anniversaire de la mort du prophète Mahomet,

- et dans le sens des retours

1) promulgation de la Torah sur le Mont Sinaï doublée d'un accord de partenariat exclusif,

2) arrivée de Saint Esprit venu rendre visite à ses copains, Emilion, Joseph et Georges (en soirée uniquement).

Bref, énormément de sollicitations qui ne nous laissent pas une minute - telle est la dure condition du marin.

Après 4 jours de séchage le SauciThon (copyright Capoulet/Ariège) s'est révélé excellentissime rehaussant le T-punch de sa finesse et embaumant l'intégralité des équipées.

Tout va (encore) bien à bord.

9/6 10h locales (UTC - 8h)

Position: 6°S 46.2 – 124°W 11.1

Distance utile parcourue depuis hier 10h: 164 nm

Distance à parcourir pour Sud Fatu Hiva: 890 nm

Vent ESE 6/7 et courant environ 1.5 knts, en baisse.

Nous avons laissé les gréements exotiques et naviguons désormais largue grand voile 1 à 2 ris et génois 1 à 2 points enroulés.

Creux d'environ 3 mètres et premiers grains de l'hémisphère Sud : les mêmes que dans l'hémisphère Nord, soit rotation du vent, survente (+ 20/25 knts - rafale 45 kts ce matin, aïe, aïe), pluie mouillée, pétrole. Le tout en 1/4 d'heure et on recommence.

Dernière salade de tomates, guacamole ultime hier. En frais, ne restent que 2 poires, un concombre et un chou rouge (gasp !). On va enfin pouvoir entamer avec enthousiasme les Cassegrains qu'on trimballe depuis 10 mois. Nous sommes bien contents d'avoir suivi avec assiduité le traitement préventif du scorbut, la constance est l'essence du progrès.

En ce lundi de Pentecôte, jour chômé ou non, une petite pensée pour Jean-Pierre Raffarin, ses petits vieux canniculés et la "positive attitude"; nouvelle règle de sécurité édictée par le Captain : une main pour soi et une main pour le Captain, l'équipage est suspicieux.

Tout va bien à bord

10/6 10h locales (UTC - 8h)

Position: 7°S 24.4 – 126°W 39.9

Distance utile parcourue depuis hier 11h: 153 nm

Distance à parcourir pour Sud Fatu Hiva: 737 nm ==> il reste un quart

Vent fort ESE 6/7, creux de 3/4 mètres et reflets opalescents.

Fini de rigoler. Passé la nuit sous grand-voile 2 ris et génois 1 point enroulé : légèrement sous-toilé en prévision de grains.

Qui sont arrivés avec le lever du jour, bascule sous trinquette pour étaler les grains successifs qui ont permis de rincer consciencieusement le cockpit et les marins. Que d'eau, que d'eau.

Midi, le soleil est enfin sorti et la mer est magnifique, crêtes blanches, longue houle - on sèche.

Prévision d'atterrissage ce week-end, nous avons longuement hésité mais vendredi ne nous paraît pas une option du fait de la date - qu'en pensez-vous?

Tout va bien à bord.

11/6 10h locales (UTC - 8h)

Position: 7°S 57.2 – 129°W 08.7

Distance utile parcourue depuis hier 11h: 151 nm

Distance à parcourir pour Sud Fatu Hiva: 587 nm

Vent fort ESE 7, creux de 3/4 mètres.

Grand-voile 2 ris et génois maxi enroulé, mouchoir de poche à l'avant pour rester appuyé dans les vagues.

Grain en fin d'après-midi, rafale 45 kts, puis coup de grisou en début de nuit. Sûr et certains, les gremlins chevauchaient les vagues.

Le calme (relatif 30 kts vent réel) s'est rétabli après minuit : route droite, la lune dans le mât et grosses déferlantes qui font woushhhhhhh, un moment superbe.

La pleine lune prévue dans quelques jours est sans doute responsable de ces sautes de vent.

Le point positif c'est qu'emportés par le vent, les grains n'ont pas le temps de se former ce qui nous a valu de rester secs ce matin.

Pain frais qui sort du four pour le déjeuner.

Tout va bien à bord.

12/6 10h locales (UTC - 8h)

Position: 8°S 40.8 – 131°W 38.5

Distance utile parcourue depuis hier 10h: 155 nm

Distance à parcourir pour Sud Fatu Hiva: 432 nm

Toujours à fond dans le "Super Mara'amu", le petit nom Tahitien de l'Alizé de Sud-Est lorsque celui-ci se renforce pendant quelques jours avec un vent moyen de 30-35kts. Cela nous donne une bonne vieille houle de 3 mètres (H1/3 pour les statisticiens), ce qui veut dire des creux maxima de 4.5 à 5 mètres.

Ça swingue lorsque l'on est tout en haut et que le pilote hésite sur la conduite à tenir avant de dévaler la lame à moitié couchés par le vent dans les voiles.

De temps en temps une vague malencontreuse dont l'incidence sur la coque est anormale explose sur le franc-bord, choc sourd, poum, instant, hors du temps, puis splash de grandes bassines d'eau salée se déversent sur le coquepitte, puis ça repart.

Sommes toujours GV deux ris (la bosse donne des signes d'usure, on essaie de minimiser le ragage) et un mouchoir de poche à l'avant pour être équilibrés. Inutile de se dépêcher, car il nous faudrait tenir une moyenne élevée (8kts mini) pour espérer arriver sur le Sud de Fatu Hiva Samedi début d'après-midi afin de pouvoir prendre le mouillage avant la tombée de la nuit; du coup, on cible d'atterrir Dimanche matin, auquel cas, il n'est pas nécessaire de faire plus de 6.5kts en moyenne, pom, pom, genre la patrouille des éléphants pour ceux qui ont des lettres.

Nos amis de Diaoul (qui sont 500n derrière) mangent du chou vert. Le nôtre est rouge - sûr qu'il date de l'époque de Gorbatchev - on le regarde en hésitant... si seulement il pouvait parler.

Tout va bien à bord,

13/6 10h locales (UTC - 8h)

Position: 9°S 17.5 – 134°W 03.2

Distance utile parcourue depuis hier 10h: 152 nm

Distance à parcourir pour Sud Fatu Hiva: 285 nm

Le Mara'amu est allé se coucher hier en fin de soirée; à partir de minuit restaient la houle (forte), du vent ESE 6 (et non plus 7/8) et l'astre con, pleine, levée au coucher du soleil, elle nous a accompagné jusqu'au lever de Belzebuth, magique sur les déferlantes.

En approche du paquet d'île au milieu de nulle part, zone A35 chez Météo France, nous remontons notre niveau de vigilance et veillons un peu plus fréquemment les éventuels navires. A ce jour, aucune rencontre depuis le départ des Galápagos.

Tout va bien à bord

14/6 10h locales (UTC - 8h)

Position: 09°S 56.97 – 136°W 28.57

Distance utile parcourue depuis hier 10h: 149 nm

Distance à parcourir pour Sud Fatu Hiva: 136 nm

Nuit compliquée. ESE 7 (alentour 30 knts) et houle forte jusqu'à minuit, puis baisse à 15 knts mais avec houle croisée rémanente très inconfortable et enfin grains du matin et averses soutenues.

Toujours grand-voile 2 ris et exercices répétés d'enroulé et déroulé de genois en fonction.

Tout ça en s'efforçant de réguler la vitesse pour atteindre le Sud de Fatu Hiva demain dans la matinée, puis contourner l'île par le Sud, rejoindre le mouillage d'Hanavave et y planter 1 à 2 pioches (ancres) sans se faire jeter par le gendarme dont on espère être oublié demain du fait du jour du Seigneur.

Les salamalecs du Captain qui, une fois beaché sur une île, envisage de fonder un nouveau culte du cargo (cf Cargo cult - Gainsbourg pour les plus musicos d'entre vous), nous ont permis de survivre au vendredi 13 sans se prendre le chou, rouge of course, lequel continue à nous guetter d'un œil torve du fond de l'équipée. Que la force soit avec nous !

Mise à l'eau d'une nouvelle ligne pour remplir le frigo, ce en dépit des creux conséquents. Mais le matériel disponible se fait rare. La précédente touche il y a quelque jours a dû laisser un souvenir douloureux à la grosse bête qui a cisaillé le bas de ligne en acier 80/100 ou corde à piano et avalé le rapala. A suivre.

Tout va bien à bord.

15/6 8h30 locales (UTC - 9h30) ---> nouveau changement d'heure, nous sommes maintenant à l'heure des Marquises, soit 11h30 de décalage horaire avec la France Continentale.

Position: 10 S 27.91 . - 138 W 40.09
Distance utile parcourue depuis hier 10h: 136 nm
Distance à parcourir pour Sud Fatu Hiva: ZERO nm

Après une nuit de force 6 et de grains répétés, aperçu l'île de Fatu Hiva, la plus méridionale de l'archipel des Marquises, au petit jour, à moins de 20 miles des côtes. Bordée de falaises noires, c'est une énorme forteresse couverte de nuages.

Virement lof pour lof (empannage pour les intimes), le premier de la traversée, le cap sud est doublé dans des creux de 2,5 m, accompagné par deux énormes dauphins, puis remontée de la côte ouest, à l'abri de la houle vers la baie de Hanavave, petite encoche dans la falaise au fond de laquelle on aperçoit quelques maisons, une église et des cages de foot.
Mouillage au milieu des 6 voiliers présents. Parmi eux, nous en connaissons déjà 2, rencontrés à Balboa et Isabela -la mission de transmettre le paquet remis par JC (agent d'Isabela) à l'équipage de Providence est ainsi immédiatement remplie.

La baie d'Hanavave est superbe : les fameuses verges sentinelles dans les falaises abruptes, couvertes de végétation luxuriante d'un vert très vif. Les nuages continuent de courir sur les sommets et le vent s'engouffre dans la vallée avec des bourrasques violentes, jusqu'à 40 knts. Vaut mieux être bien accrochés !
Désirée nous invite à venir dîner ce soir en sa maison, mais la perspective d'une nuit sans interruption aura raison de l'invitation. Une autre fois.

Nous venons de faire 3 000 mn en 19 jours, soit une moyenne supérieure à 6,5 knts, sur un seul bord. Nous sommes ravis. Nous rentrons par une petite porte Nord Est sur un nouveau terrain de jeu qui nous rapproche de l'Asie avec des foulditudes d'îles et de rencontres à venir.

« Yo! » est en excellente forme, comme nous un peu fourbu et surement satisfait de pouvoir relâcher la tension des haubans. Une inspection complète est prévue, mais premier bilan technique : une bosse de ris à changer, le lazy bag à raccommorder, l'étanchéité du hublot avant à revoir, défaut évanescent sur la vitesse du vent..... En fait pas grand-chose compte tenu du parcours de 5000 nm depuis la Guadeloupe et la dernière grosse maintenance.

FIN DU JOURNAL DE BORD

13. UN DEUX, UN DEUX TOUA, UN DEUX TUAMOTUS

Un an de navigation déjà et toujours pas sortis de France, à se demander ce que font nos héros ?

Ils slaloment entre les patates (de corail), font la nique aux requins aussi nombreux que les vaches dans les alpages (ahhh la tome de vache) et retournent à l'école s'essayant à résoudre de nombreux problèmes de baignoire et de robinets.

Explorant les zatolls magiques des Tuamotus (ahhh l'atome de Mururoa) en situation d'extrême isolement, ils parviennent de justesse à échapper à l'attrait vénéneux des lagons sans y laisser leur âme mais combien de questions restent sans réponses...

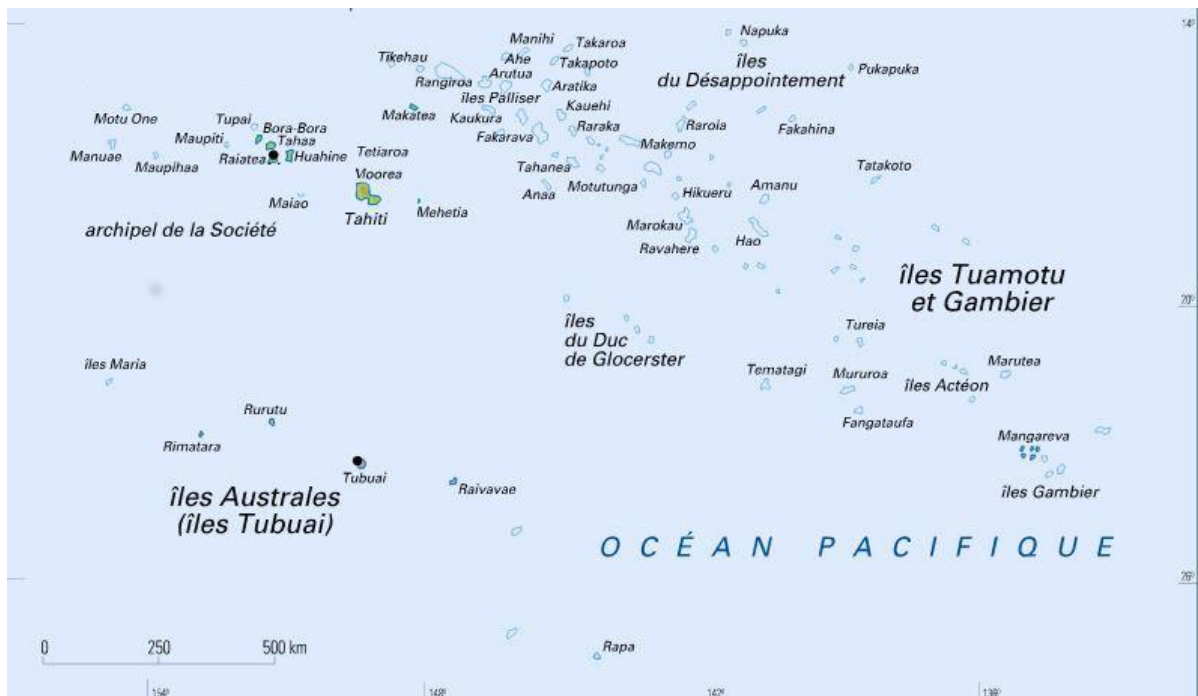


« Yo ! » Coucher de soleil – Tahanea

3 août 2013 – 3 août 2014 : Happy birthday to Yodysey !

Fini les îles volcaniques ! Pour Heiva 2014, le festival qui célèbre le cœur de l'hiver en Polynésie Française et qui culmine (quelle coïncidence !) avec la fête nationale du 14 juillet, « Yo ! » explore l'archipel des Tuamotu : une guirlande d'atolls orientée SE/NO qui s'étend sur 1 000 km.

Les passes du paradis

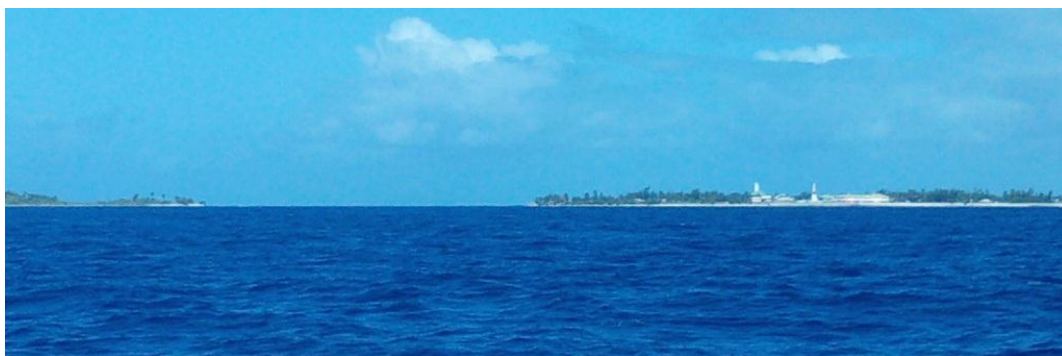


Archipel des Tuamotu

Un atoll est une couronne de corail qui enserre un lagon. Les coraux ont poussé depuis des millions d'années sur les flancs d'un volcan désormais effondré.

En règle générale, sur la partie Nord quelques îlots (motus – d'où les Tuamotu...) plantés de cocotiers où sont établis les villages éventuels ; hors construction humaine, l'altitude maximale y est celle du plus haut cocotier (20mètres), d'où un écho radar entre 5 et 10 miles nautiques au mieux.

La partie Sud est le plus souvent battue par la violente houle issue des 40^{ièmes} (rugissants) et 50^{ièmes} (hurlants), il ne reste que le récif, invisible à moins d'y voir briser les vagues. Les deux tiers des atolls disposent d'une passe naturelle dans la barrière de corail qui permet, de s'aventurer à l'intérieur du lagon, farci de « patates » (têtes) de corail affleurant.



Atoll de Makemo Passe Arikitamiro – A droite le village avec la cathédrale et le phare.

Ces caractéristiques font que l'archipel avait une sinistre réputation et était évité par la plupart des navigateurs. Magellan déjà, perdu dans le Pacifique dans sa quête des Moluques, arrivant à Napuka est tellement déçu par une telle aridité qu'il baptise ces îlots : Îles du Désappointement. Puis Thor Heyerdahl dans sa tentative de montrer que le peuplement du Pacifique s'est effectué à partir de l'Amérique du Sud vers l'Asie en profitant des courants (hypothèse révélée entièrement fausse, le trésor des Cathares itou) s'est échoué avec le Kon Tiki sur la bordure Est de l'atoll de Raroia (à voir la quantité de bouteilles en plastique étiquetées made in China qui continuent à s'échouer par ici, nul ne doute de l'aberration de son hypothèse).



Flotteur de pêcheurs de perle. On les trouve partout sur les récifs au vent. Nous nous en servons pour sécuriser le mouillage et éviter que la chaîne ne s'emmêle dans les patates de corail.

L'âpreté de l'environnement et du climat font que ces îlots sont peu peuplés (environ 16 000 habitants répartis sur 40 atolls). Hormis le poisson, la noix de coco et quelques légumes cultivés dans les potagers qui résistent à l'atmosphère saline, toutes les denrées sont importées. La seule source d'eau douce est la pluie collectée dans des citernes adossées à toutes les maisons. Régulièrement un cyclone ou une tempête tropicale crée d'énormes vagues qui viennent ravager les atolls et tout est à recommencer.



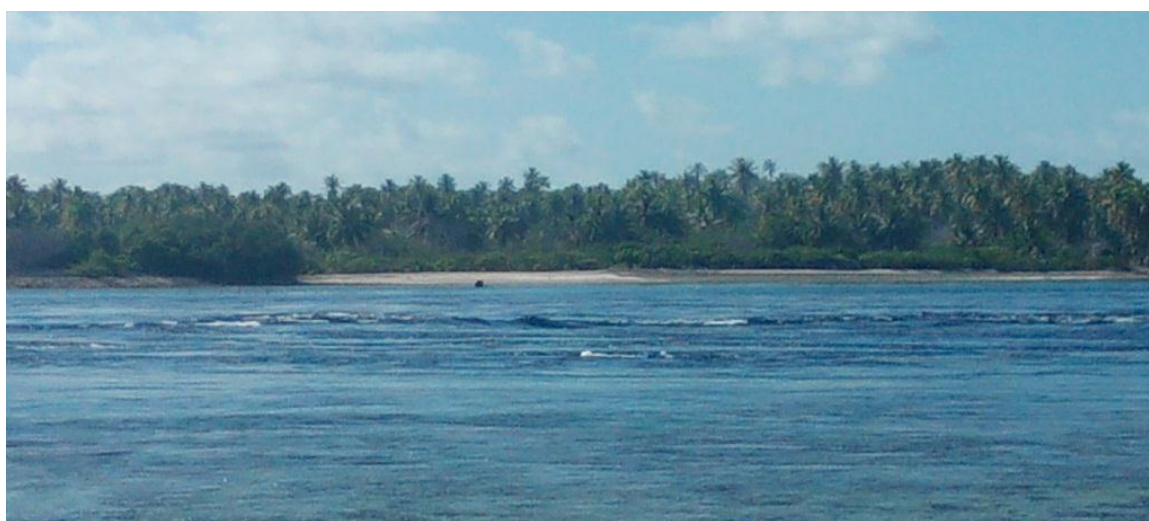
Il existait 2 villages sur l'atoll de Tahanea. Ils ont été abandonnés, la barrière de corail est trop étroite pour protéger de la houle. Une base est encore utilisée au moment de la récolte du coprah.

Enfin, comme si tout cela ne suffisait pas, la France, boutée hors d'Afrique, a choisi les atolls de Mururoa et Fangataufa pour sites de ses essais nucléaires... au vent de l'ensemble de l'archipel pour être certain que tout un chacun en profite...

Mais à condition d'être équipé d'un GPS, d'accepter de se priver de réseau, de préparer soigneusement les navigations, de veiller en permanence aux dangers éventuels, de posséder un dessalinisateur et un stock de produits frais, de gaz, d'essence, l'archipel devient une destination tout à fait fréquentable pour ceux qui veulent connaître la paradoxale impression d'être isolé au cœur d'un atoll inhabité de 30km de diamètre tout en étant à deux jours à peine de navigation de Tahiti, capitale flamboyante du Pacifique Sud.

Depuis le 10 juillet, les atolls de Makemo, Tahanea, Fakarava & Toau ont ouvert leurs passes à la « Yo Team », confirmant combien la navigation dans l'archipel nécessite d'avoir les nerfs bien accrochés ainsi que les précautions à prendre:

- arrivée de jour quitte à patienter à la cape en mer ou à ralentir outrageusement la vitesse du bateau – de toute manière peu de balisage,
- entrée/sortie des passes à l'étales (basse mer de préférence) en évitant à tout prix le vent contre le courant qui lève un mascaret impraticable,
- navigation dans le lagon avec le soleil dans le dos pour être sûr d'identifier les patates de corail – voire un observateur dans la mâture,
- choix de mouillage à l'abri du motu alors que dans les plus grands atolls une houle traîtresse peut se lever après quelques jours de vent fort de Sud-Est,
- mouillage solide mais suffisamment laxé de sorte que la chaîne ne s'enroule pas dans le corail jusqu'à arracher le davier.



Mascaret dans la passe Arikitamiro Atoll de Makemo. Vitesse du courant sortant évaluée à 8 knts → pas la peine d'essayer d'entrer !

L'estimation de l'heure d'étales (haute ou basse mer) moment où les courants les plus faibles sont attendus conditionne une entrée dans le lagon sans trop de stress.

Tahiti est un point amphidromique (les ondes de marées lunaire s'y annulent, ne reste que l'influence du Soleil), les Tuams sont un peu à côté, du coup le marnage y est seulement de 50 centimètres, pas de souci de prime abord..... sauf que, un lagon fait facilement 50 x 20 km, soit 1 milliard de m², fois 0.5 m de marnage, cela représente quand même 500 millions de m³ à entrer et sortir deux fois par jour (marées semi-diurnes) – et il faut faire passer tout cela par une ou deux passes rikikies de 100m de large x 10m de fond, soit 1000 m² de section, un élève de seconde littéraire en déduira l'ordre de grandeur du courant alternativement entrant/sortant (entre 5 et 10 nœuds, plus que la vitesse de « Yo ! »). Si on rajoute de la houle brisant sur le récif qui contribue à remplir le lagon (ensilage), du vent contre le courant, on se trouve en présence des mascarets susmentionnés.... brrrr

La pratique et l'observation démontrent une nouvelle fois que malgré notre héros Laplace (oui, oui, celui qui avait réinventé le révérend Bayes et n'avait « pas eu besoin de Dieu pour les calculs de marées ») le calcul des heures de marée n'est pas une science exacte (léger avantage au SHOM par rapport à la NOAA) avec au mieux 4 atolls répertoriés, pour le reste, c'est : débrouillez-vous.

Ceci illustre l'intérêt de nos centres prévisionnistes pour ces poussières d'îles qui permettent pourtant à la France d'être la deuxième puissance maritime par la superficie de l'espace marin contrôlé. De même, alors que de multiples croiseurs ont patrouillé ces eaux dans tous les sens, étonnant de trouver sur les cartes du SHOM, non-hydrographiées au deux tiers, le commentaire suivant : « Pour pallier l'absence de données hydrographiques dans de vastes zones, des informations bathymétriques et topographiques issues de l'interprétation par le SHOM de données du satellite SPOT ont été figurées sur cette carte... Les zones qui figurent en gris correspondent à l'emprise des nuages visibles sur les images SPOT ; il peut y exister des dangers non détectés ». De même, que dire du bulletin de MétéoFrance identique depuis le 1^{er} juillet : Secteur EST 11/16Kts, rafales 25/30Kts, Mer agitée...

Alors, oui on se débrouille. On charge et interprète nos propres fichiers GRIB (météo) pour éviter au mieux les coups de Ma'aramu, cet alizé de Sud-Est réputé pour son caractère impétueux en hiver austral (juillet/août) ; on charge des images satellites qui signalent avec une précision suffisante la présence des patates à l'intérieur des lagons et quant aux marées, on tâtonne.

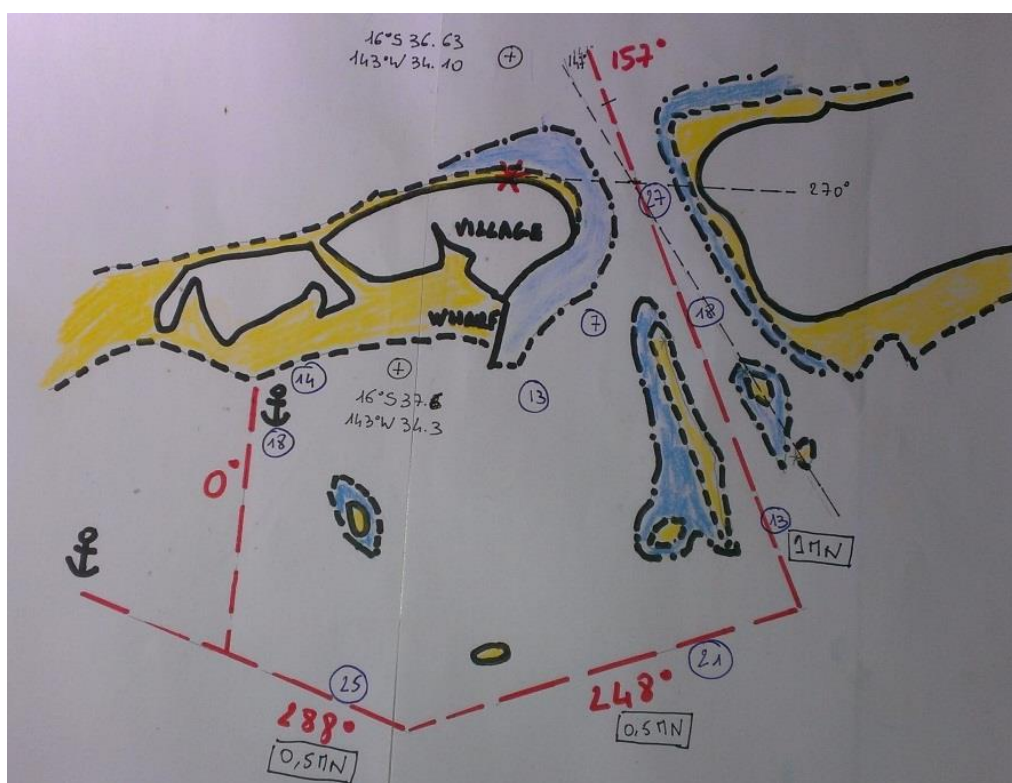


Schéma de l'entrée dans la passe d'Arikitamiro – Makemo scotché dans le cockpit. Car une fois engagé, ça va très, très vite ! Un de nous reste à l'avant pour guetter les éventuelles patates.

On cherche d'abord à appliquer les recettes des anciens, la pleine mer a lieu lorsque la lune est au méridien du lieu ou à l'antiméridien : « en haut du mât ou sous la quille » ; bof.

On tente d'utiliser les courbes du Commandant Juteau (1935) reprises et validées par la Royale lors des essais nucléaires dans le Pacifique qui exploite la corrélation entre les courants de passe et la hauteur de la lune et suggère d'extrapoler à partir des éphémérides de la lune en fonction de la longitude de l'atoll visé ; bof (on s'inquiète pour la Royale).

On compare les horaires de marées de Fakarava (longitude 145°W43.35) et Makemo (143°W58.30). Makemo étant décalé vers l'Est d'environ 2 degrés les horaires de marée devraient être antérieurs à ceux de Fakarava. Or la basse mer de Makemo est postérieure à celle de Fakarava d'environ 40 minutes ! Il est vrai que l'orientation des passes n'est pas la même : une Nord-Ouest, l'autre Sud-Est, on ne connaît pas la résonnance des ondes entre les atolls... Ça s'annonce pittoresque !

Stratégie : nous partons avec les horaires de marées fournis par le SHOM et nous présentons devant la passe de préférence le matin, un peu avant l'heure de l'étalement, observons la présence éventuelle d'un mascaret à l'extérieur de la passe et décidons d'entrer dans le lagon ou d'attendre (idem pour sortir). Simple et efficace.

La même problématique se pose pour aller plonger dans les passes (dérivantes sans sécu surface), marginalement compliquée par deux facteurs anxiogènes :

- les requins sont partout (eux aussi ont observé qu'il y a plus de poisson dans les passes) et très curieux,
- si on se trompe de sens du courant, on se retrouve expulsé dans l'océan, c'est grand.

L'horaire optimal est une heure avant la fin du courant entrant pour bénéficier d'une eau cristalline qui ramène à l'intérieur du lagon et d'un courant pas trop fort. Or l'inversion peut être très rapide, l'entrant se convertissant en sortant en 10 minutes et entre 20 à 50 minutes avant l'heure d'étalement de pleine mer pour la passe d'Otao à Tahaena. Drôle !

« Le Paradis est une île. L'Enfer aussi. » (Judith Schalansky - Atlas des îles abandonnées)

Dans nos inconscients WEIRD (Western, Educated, Industrial, Rich, Democratic), l'île par son isolement est un lieu idéal, un espace rêvé pour les utopies et les paradis terrestres.

Mais une fois résident dans cet espace restreint nettement délimité, l'île devient prison. Il faut pouvoir supporter la menace permanente de la houle, s'habituer à la précarité, au sentiment de réclusion, d'abandon à l'écart du monde. L'île se prête alors à la concentration de tout ce qui est indésirable, refoulé et aberrant. Cet état d'exception favorise souvent les actes terribles et dans le Pacifique Sud, les récits ne manquent pas de morts mystérieuses (Floreana – Galapagos), de mœurs inquiétantes (Pukapuka - Iles Cook), d'abus de pouvoirs (Clipperton), de meurtre ou de viol (Pitcairn)...

Enfin, à l'abri des regards du monde, les puissances continentales peuvent attenter aux droits de l'homme, provoquer des catastrophes écologiques ou faire exploser des bombes atomiques.

L'archipel des Tuamotu n'est pas exempt de ce phénomène.



Une image de paradis...

Mouillage devant l'ancien village de Makemo. Celui-ci a été détruit par un cyclone en 1906. Depuis il a été déplacé sur la passe Nord-Est. Le collège y est construit selon les normes anticycloniques.



Mouillage sur la bordure Sud-Est de l'atoll de Tahanea, seul abri dans le cas de fort Ma'aramu.



Mouillage que l'on partage avec d'autres habitants. Le nombre de décès par morsure de requins est faible, inférieur à celui par accident de la route ou par pique de guêpe. Mais est-ce parce que ce grand prédateur ne s'attaque pas à l'homme ou parce que, confrontés à eux, nous redoublons d'attention ? Dans le désert du Kalahari où lions et hyènes constituent une menace permanente, les !Kungs ont tranché : pas de comportement insouciant, ils vont cependant, avec de simples badines, éloigner ces derniers des cadavres d'antilopes chassées (le bénéfice protéique est supérieur au risque). Pour nous, remonter rapidement le poisson pêché est un enjeu 😊

Ici, dans une classe de Terminale, il est courant que seules 2 jeunes filles sur 20 ne soient pas déjà mères, voire pour la seconde fois – nous sommes en France en 2014. Les rubriques de faits divers sont remplies de récits de violence inouïe (hache, gourdin) exacerbée par la consommation d'alcool (7 litres de bière, la célèbre Hinano, par personne – homme/femme - pour une soirée est la norme).

Les curieux se procureront « Paganisme ancestral ou dérapage chrétien en Polynésie » de Bruno Saura (Editions Cobalt) qui traite des bûchers de Faaité, atoll central des Tuamotu où, en l'absence temporaire des autorités municipales, trois prêtresses d'une congrégation religieuse (Renouveau Charismatique, outil de l'Eglise Catholique de lutte contre les sectes, en charge de rapatrier les anciens fidèles ayant basculé chez les concurrents – genre Pentecôtistes) ont abusé de la crédulité des habitants pour les convaincre de brûler vif 6 personnes sous motif de sorcellerie. Cet événement a eu lieu dans les années 1980 – jugement d'assises en 1990 – il y a 30 ans dans un territoire Français, on rêve.



Eglise restaurée du village d'Otao – Tahanea abandonné.

L'influence des prêtres est dominante dans tout l'archipel. Dans les îles, le prêtre d'Eglise Catholique ou Protestante, envoyé de Dieu est celui qui a le pouvoir : « le Mana » et contribue à représenter l'autorité.

Les problématiques îliennes ont, dans le cas de la Polynésie, été amplifiées par l'omniscient, omniprésent, omnipotent CEP – non il ne s'agit pas du petit nom d'un Dieu local mais bien du Centre d'Essai de Polynésie implanté dès 1963.



Opération Canopus au rapport

Date : 24 août 1968. Lieu : Fangataufa.

Objet : bombe à hydrogène, force 2,6 mégatonnes.

Passe dynamitée pour passage dans le lagon : ok.

Lunettes de soleil distribuées aux habitants des atolls voisins : ok.

Observations : nuage géant de vapeur d'eau pulvérisée, ombre en forme d'anneau, vague énorme. Plus rien, plus de maisons, plus d'installations, plus d'arbres.

Consigne : Evacuation pour cause de radioactivité prononcée pour 6 ans.



Instructions du Prez Jacques Chirac

Date : 29 janvier 1996. Lieu : Fangataufa.

Objet : arrêt définitif essais nucléaires souterrains.

Consigne : Motus et bouche cousue.

Au total, 193 essais nucléaires aériens et souterrains ont été conduits sur les atolls de Mururoa et Fangataufa, le dernier en 1996. Aujourd'hui, la pénétration de cette zone reste soumise à autorisation. La menace de l'effondrement des atolls et de la diffusion de matière radioactive dans l'océan (idem Bikini) n'est pas totalement levée. Les statistiques de malformations à la naissance ou de cancer sur les îles voisines (e.g. Gambiers) font partie du « secret défense »...

La gigantesque manne financière associée à la réalisation des infrastructures logistiques du programme, les salaires élevés, font qu'anecdotiquement, Tahiti devient la ville au monde où se consomme le plus de bouteille de champagne, quelle fierté... mais surtout dans la vraie vie, les rapports au groupe, à l'argent, au travail sont pervertis.

Pour faire passer la pilule irradiante, le gouvernement accorde de nombreux subsides dont certains subsistent de nos jours, par exemple les PPN (produits de première nécessité subventionnés : il s'agissait initialement de farine, sucre, huile, de nos jours, les PPN incluent l'entrecôte extra-tendre de Nouvelle-Zélande, on ne rigole pas). Conséquence immédiate : gain de pouvoir d'achat (permettant d'acheter TV et voiture) et modification drastique du régime alimentaire (moins de poisson et de coco), qui se traduit (aujourd'hui) par une obésité généralisée, diabète à partir de 35 ans, insulindépendance à 45 ans. La Polynésie est un pays où la cause principale de mortalité est d'origine cardio-vasculaire à l'inverse de notre monde « moderne » qui s'abonne aux cancers et autres dégénérescences.

Mais pas de souci, l'intégralité des frais médicaux est pris en charge par le Gouvernement de Polynésie et Tahiti veille, des pistes d'atterrissages sur les trois quarts des atolls, un avion par semaine, gratuit s'il faut aller voir un spécialiste à l'hôpital central (nous qui pestions contre l'utilisation abusive de VSL, ici on va voir le dentiste pour passer quinze jours à Papeete..) ; rien de surprenant que l'« à quoi bon ? » soit assez commun, ce d'autant que le Polynésien se positionne dans l'instant, le futur ne se conjugue pas, il est à la merci d'une grande vague.

L'arrêt des essais nucléaires a signé la fin de cette manne financière outrancière sans engager d'activité de reconversion. Hormis le tourisme et les transferts de métropole, les rares industries locales résultent fréquemment d'initiatives chinoises, reprise de culture de la perle ou lancement de fermes aquacoles (mise en exploitation de l'atoll d'Hao – sous un régime de concession probablement...)



Comment en sommes-nous arrivés là ?

Certainement pas l'effet du hasard, quelques pistes peuvent nourrir la réflexion afin de mieux éclairer le conflit entre la réalité (système prédateur mis en place par notre modèle WEIRD et sa foule disparate de colons, missionnaires, touristes...) et l'imaginaire construit de toute pièce par des générations « d'aventuriers » (la Polynésie, les tropiques, l'abondance, la gentillesse, la générosité, le sens de la fête, l'insouciance, l'indolence...).

Il est frappant d'observer où se situent les sources communes d'angoisse et/ou de frustration dans des sociétés différentes ; ces sources d'angoisse sont autant de mesures de la facilité avec laquelle les besoins vitaux sont remplis. Par exemple, des populations de chasseur-cueilleurs vont avoir comme inquiétude principale de trouver la subsistance du jour voire au mieux du lendemain, par contre il n'est guère difficile d'assouvir les besoins sexuels au sein du groupe. A l'inverse, nos sociétés développées qui ont œuvré depuis des millénaires à assurer la sécurité alimentaire (domestication, stockage) n'ont que peu d'angoisse de la pitance journalière, à contrario la satisfaction des besoins sexuels primaires (et secondaires à travers les jeux symboliques puissants à l'œuvre) constitue une source d'attention disproportionnée.

Que dire de spécifique aux Tuamotu ?

- un archipel historiquement très isolé de par les difficultés de circulation et soumis à des aléas climatiques d'une rare violence,
- une adaptation traditionnelle des habitants à une forte volatilité de ressources (faible croissance démographique fréquemment régulée par infanticide) et à l'absence de possibilité de stockage de nourriture (en découlent probablement certaines prédispositions au sur-stockage de graisses et donc les pathologies susmentionnées lorsque les ressources sont soudain « infinies »),
- une brutale invasion culturelle visant à remplacer les mythes ancestraux par la Bible, sans mentionner l'esclavage, d'où découlent une atténuation des instances classiques d'arbitrage, une perte de sens, une violence latente permanente contre l'envahisseur (du cannibalisme à la grotte d'Ouvéa quelques miles à l'Ouest),
- une bascule récente (il y a cinquante ans) dans le monde scientifique avec les afflux de capitaux et de modes de vie afférents,
- un abandon quasi instantané de la puissance tutélaire (il y a vingt ans) mais les modes de vie ont été bouleversés : la démographie est forte, la dépendance sur l'extérieur est immense (plus facile et moins cher de trouver du poulet surgelé que du poisson) et les aspirations sont désormais au standard des sociétés développées.

Le tableau est bien noir et cependant nous ne pouvons que saluer l'extraordinaire résilience des personnes que nous avons eu la chance de rencontrer, « même pas mal », bien évidemment l'âpreté des expériences récentes laisse des traces, mais tout semble comme noyé dans les multitudes de bleus, ciel, outremer, lagon et... de Bresse pour les Touristes.

Toao / Pape'ete – Polynésie Française - 17 août 2014

14. JEUX DE SOCIÉTÉ

Quittant le pays de Dupont-Dupont, faisant du Yo-Yo sur la route tout en pêchant du Mahi-Mahi, nos héros rejoignent enfin Bora-Bora, la plus belle île du monde et de l'univers tout entier arggh.....

Polynésie Française, 4 mois, 3000km, 200 motus, 10 litres de rhum; un territoire immense (5millions km2) dont la radioactivité rivalise localement avec celle des Côtes d'Armor et la population avec celle de l'île de Beauté ; il est temps de faire un bilan, si ce n'est de le déposer.



Des nageoires pectorales hypertrophiées, une tête qui représente près d'un tiers de la longueur et des protubérances de la taille d'une balle de golf implantées de poils sensoriels sont les caractéristiques de ce Mysticète (baleine à fanons).

C'est assez dit la baleine

Septembre en Polynésie, c'est la saison des baleines. Depuis quelques semaines, « Yo ! » navigue de conserve (pardon de concert) avec les mégaptères ou baleines à bosse. Le long des côtes sous le vent de Tahiti, Moorea, Huahiné ou Tahaa, ces géants (15 mètres et 30 tonnes en moyenne) viennent s'ébattre, se séduire ou mettre bas avant de repartir pour l'été austral vers les eaux très riches de l'Antarctique.

La pauvreté des eaux tropicales les conduit à jeûner cinq mois durant, mais ils y trouvent des conditions climatiques peu coûteuses sur le plan énergétique et un environnement propice au bon déroulement de leurs amours (faut une sacrée imagination pour trouver comment s'y prendre).

Rivages abrités, eaux chaudes, météo clémente, isolement, rareté des prédateurs vont offrir à leurs ébats un meilleur taux de réussite et aux nouveaux nés les meilleures chances de survie.

Les derniers à repartir sont les mères et les jeunes baleineaux et on peut les apercevoir jusqu'au mois de novembre. Les femelles qui allaitent ont perdu 30% de leur poids mais les jeunes de 4 à 5 mois sont alors assez robustes pour entamer le périple de 6 000 km et supporter le passage d'une eau tropicale à celle de l'océan glacial antarctique.

La présence de ces animaux dans les eaux polynésiennes est relativement récente, inférieure à 200 ans. En effet, contrairement aux tortues, raies, requins qui foisonnent, aucune trace de baleines dans les mythes, pas d'objets artisanaux à leur effigie. Cette absence est-elle l'expression de la frustration des populations locales à capturer ces « monstres », ou plutôt témoigne-t-elle de leur rareté dans les eaux polynésiennes alors que ceux-ci étaient traditionnellement abondants aux Tonga, ou en Nouvelle Zélande ?

Cette dernière hypothèse est validée par les récits des chasseurs baleiniers qui à partir du 19^{ème} siècle sillonnent, prospectent, exploitent sans relâche pratiquement jusqu'à extinction la moindre parcelle du Pacifique (150 000 spécimens en 1800, 12 000 au mieux de nos jours). A cette époque, Tahiti est utilisé comme base en raison de ses avantages logistiques et de sa vie plaisante et non comme terrain de chasse. Les causes qui ont poussé cette population à élire les eaux de la Polynésie Française comme nouvelle zone de reproduction ne sont pas connues.

Made in Fenua



L'Océanie – Le « Continent Invisible » et le Triangle Polynésien.

Les migrations d'île en île des populations « Lapita » à travers d'audacieux voyages nautiques d'exploration et de colonisation font de ce peuple le plus dispersé de la terre.

Malgré son morcellement extrême, le « Continent Invisible » qui s'étale sur des millions de km² d'océan présente une homogénéité ethnique, des systèmes d'organisation de sociétés proches, une unité de langue et des similarités d'exposition à l'histoire récente en dépit des traitements différenciés de décolonisation.

Par convention, il est divisé en 3 blocs :

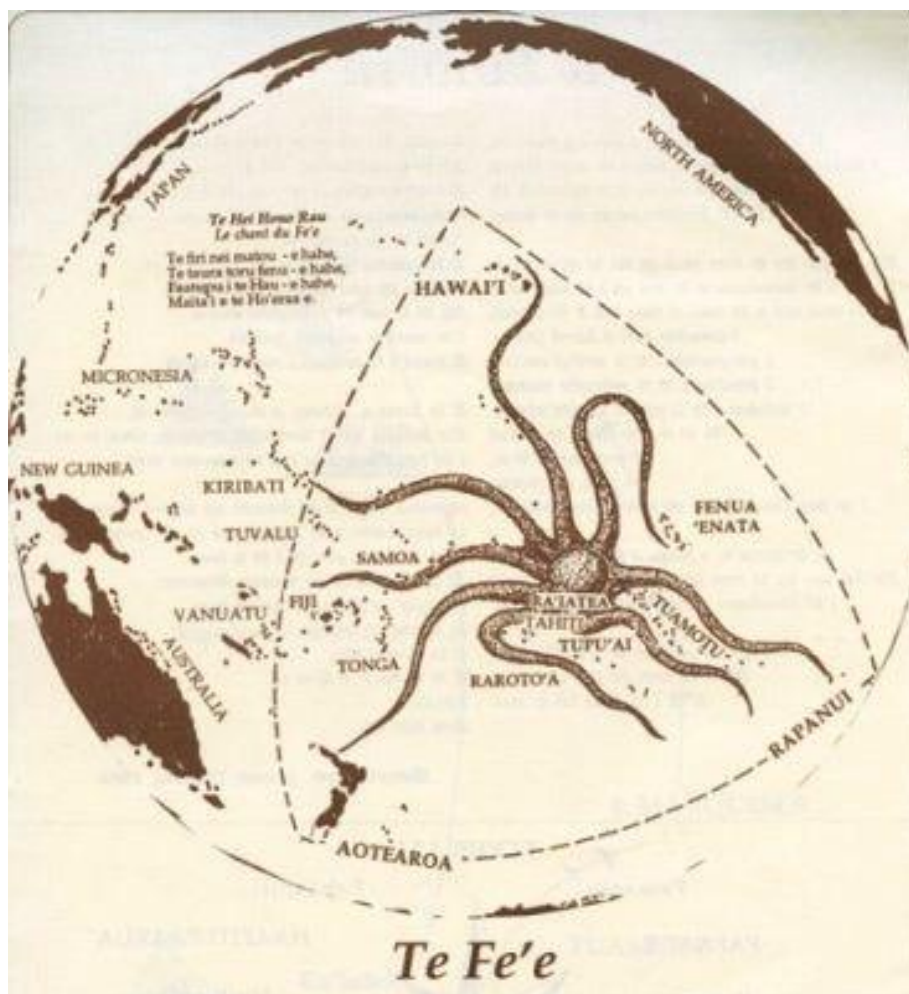
- La Micronésie : des îles Mariannes aux îles Gilbert principalement situées au Nord de l'Equateur,
- La Mélanésie qui englobe la Nouvelle Guinée, les îles Salomon, le Vanuatu, la Nouvelle Calédonie et les îles Fidji,
- La Polynésie qui regroupe l'identité Maori, des Îles Hawaï à la Nouvelle Zélande, de l'Île de Pâques au Royaume de Tonga avec Tahiti au centre du triangle.

Un peuplement aussi minutieux de la plus petite parcelle (manière de résorber les excédents démographiques) témoigne d'un art nautique, d'une connaissance du ciel et de la mer et d'une passion pour les voyages inouïs pour les premiers navigateurs Européens habitués à passer d'un continent à l'autre et qui pénètrent dans l'océan Pacifique à la recherche du Continent Austral.

Ces qualités se sont perdues progressivement aux confins du triangle : en Nouvelle Zélande où l'existence d'une grande terre abondante rendait négligeable la science de la navigation – l'expertise actuelle des Kiwis est à rattacher aux performances de la Navy - et à l'île de Pâques alors que les grands arbres étaient abattus pour l'édification des statues de pierre de plus en plus hautes (que les voisins jaloux s'empressaient de renverser) jusqu'à ne plus savoir construire de pirogue. Elles restent significatives à Tahiti où le plus grand évènement sportif est la Hawaiki Nui Va'a qui regroupe une centaine de pirogues à balanciers par équipage de six pour 3 jours de course entre Huahiné, Raiatea, Tahaa et Bora Bora.



Tag à Papeete – Des Tikis de Polynésie et d'Hawaï au Moai de Rapanui.



*Migrations interinsulaires du Pacifique
(Centre Polynésien des Sciences Humaines Te anavaharau)*

Avant l'arrivée des Européens, les deux concepts clés de la vie religieuse et politique Polynésienne sont MANA et TAPU. Le Mana est le pouvoir sacré que possède le dieu. Par extension il est transmis aux hommes. Ainsi un chef puissant dispose d'un fort Mana. Il peut également le perdre et ainsi justifier ses défaites.

Tapu est ce qui a donné Tabou en français. Quelque chose de tapu peut être sacré ou l'objet d'une malédiction. Ce concept est, entre autre, utilisé comme moyen de contrôle social pour confiner à l'isolement certains sujets. Aujourd'hui, il est employé dans la vie courante au sens d'interdit. Ainsi une pancarte sur un motu à Huahiné indique : « Tapu 10h à 14h », période durant laquelle des touristes sont emmenés déjeuner sur l'île, elle doit leur être laissée !

Malgré 200 ans d'évangélisation féroce, la superstition continue à imprégner tous les aspects de la vie courante. Les récits de malédiction encourue par les ouvriers sur un chantier en raison d'un déplacement de Tiki sont courants.



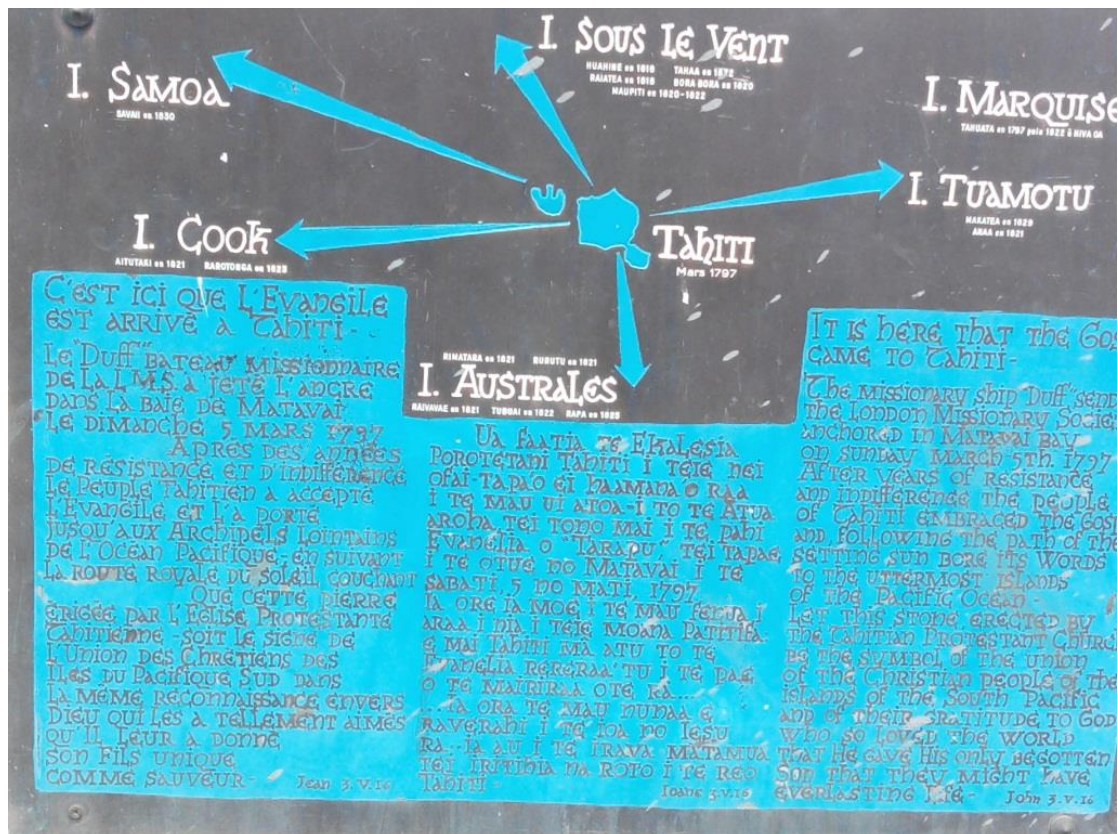
Le Marae Arahurahu sur Tahiti : à la fois, lieu de culte des ancêtres et des divinités et centre des réseaux politiques. Celui-ci a été édifié entre le XVème et le XVIIIème siècle. Le château de Chenonceau a été construit en 1513 !

La découverte de Tahiti par Bougainville en 1760 avec ses ressources naturelles abondantes et ses habitants apparemment hospitaliers et pacifiques (une fois que l'usage des canons eut établi la nouvelle échelle de pouvoir) à une époque où la philosophie politique s'intéresse beaucoup aux spéculations de « l'état de Nature », va pendant de longs siècles entretenir l'imagination romantique d'une terre de Paradis.

Tous les navigateurs ne seront pas aussi magnanimes que le Captain Cook venu une première fois à Tahiti pour observer le passage de Vénus et contribuer à l'amélioration du calcul de la longitude chère aux marins. (A bord, comme Marilou, nous sommes tous « fan du Captain Cook, on a sur lui tout un pressbook et aussi sur Tarzan » euh, non pas Tarzan...). Au contraire, à sa suite il entraîne négociants querelleurs, affamés de nourriture et de plaisir, conscrits et mutinés dont les plus célèbres sont ceux du Bounty, beachcombers – rodeurs de grève, souvent des naufragés- et enfin missionnaires.

Ils vont tous venir : Catholiques, Protestants, Adventistes, Pentecôtistes, Mormons... Ils vont s'implanter plus ou moins laborieusement une fois la suspicion initiale envers leur motivation surmontée, c'est-à-dire leur stratégie de conquête des âmes considérée comme négligeable.

Utilisés à des fins politiques par les monarques (Pomare II), ils obtiennent en échange la conversion des populations. Parallèlement, ils vont également être le recours d'habitants perturbés par la force des changements auxquels ils sont exposés suite aux nouveaux flux commerciaux et migratoires en favorisant l'éducation (traduction des bibles et apprentissage de la lecture).



Plaque commémorative de l'arrivée du Duff, bateau de la London Missionary Society sur un monument situé à côté du phare de la pointe Vénus.

Les missionnaires prodiguent également des soins grâce à une nouvelle médecine, c'est bien la moindre des choses, les maladies infectieuses ont réduit à peu de chagrin une population estimée à plusieurs centaines de milliers d'habitants à l'époque du premier contact [Tahiti 1767 65 000 ; 1797 16 000 ; 1830 9 000 ; la population ne repassera la barre des 10 000 habitants qu'à l'aube du 20^{ème} siècle pour s'établir actuellement à 183 000 habitants – deux polynésiens sur trois].

Ces actions s'accompagnent bien entendu de prêche et d'imposition de conduite morale allant jusqu'à la rédaction de codes de lois écrits ; de bien sympathiques tentatives d'imposer des modèles de théocratie intolérante !

Les jeux de religion n'empêchent pas Tahiti de devenir une possession Française en 1842, la France (souhaitant se refaire une santé après les défaites Napoléoniennes) s'appuyant sur l'Eglise Catholique impatiente de rentrer en compétition avec les Protestants déjà bien implantés.

Négligé par les Anglais aux prises avec leur sale guerre en Nouvelle Zélande, le roi Pomare V n'a d'autre choix que de céder en 1880 à la France la souveraineté sur toutes les îles dépendantes de la couronne de Tahiti. Ces possessions forment avec les autres archipels (dont la théocratie Catholique des Gambiers annexée en 1881), les « Etablissements Français d'Océanie ».

Au 19^{ème} siècle, la position des puissances Européennes vis-à-vis des territoires du Pacifique, alors qu'elles se sont partagées le reste du monde en empires coloniaux est ambiguë. Elles préfèrent maintenir la semi-fiction qui consiste à reconnaître ces territoires comme des Etats indépendants sans leur accorder des statuts égaux aux leurs. Elles veulent surtout ne pas laisser d'autres nations obtenir des avantages politiques, économiques ou stratégiques même dans des endroits où les enjeux ne sont pas encore identifiés.

Dans les décennies qui suivent, les différences de traitement s'accroissent en fonction de l'attrance que la terre exerce sur les colons, la présence de ressources y compris humaines à exploiter, et surtout la manière dont les puissances vont définir leur responsabilité vis-à-vis des peuples qui leur sont soumis.

D'une population polynésienne/maori initialement homogène vont découler au moins six systèmes :

Hawaï (modèle Américain) : les Maoris sont parqués dans des réserves, subissent une acculturation forcée, deviennent une minorité, le groupe d'île est un état comme un autre, multi ethnique, 40% asiatiques, 25% européens, 25% métis, 10% maoris.

Tonga (modèle local) : le Royaume s'est extrêmement bien débrouillé pour garder son indépendance, s'appuyant sur les rivalités entre grandes puissances (France-Grande Bretagne puis Allemagne). Un petit pays libre... jamais colonisés, ce sont les seuls Pacifiques à n'avoir pas de passeport pour un pays développé, du coup très peu de rémittences.

Ile de Pâque (modèle local) : la culture des Moais à grande échelle conduit à ravager le substrat terrestre, famine, autodestruction.

Pour les Anglais, il est juridiquement admis très tôt que les autochtones ont un droit fondamental à un traitement juste et à la jouissance des ressources qu'ils possèdent ; mais l'homme propose, l'histoire dispose, il en résulte deux modèles qui illustrent bien la différence entre la théorie et la pratique :

Nouvelle Zélande (modèle Anglais #1) : une bonne partie des Maoris s'étant auto-éliminés grâce aux armes à feu mises à leur disposition durant la première moitié du siècle, la couronne Anglaise (quoique de prime abord réticente), se lance dans la colonisation de peuplement à grande échelle durant la période 1840-1850 conduisant aux guerres Maoris de 1860 à 1872 et à la confiscation de nombre de terres ; l'établissement du système mixte actuel conduit à une représentation ethnique Maori de 15% de la population maximum soumis une pression maximale de métissage.

Cook et Fidji/Samoa etc (modèle Anglais #2) : quoiqu'ethniquement Mélanésiens Fidji/Samoa ont des structures culturelles, linguistiques, religieuses très polynésiennes. Développement de structures locales de gouvernement sous la bienveillante supervision de la Couronne (les Kiwis en étaient l'avant-poste), Fidji hébergea par exemple la première université du Pacifique mais vit sa population diluée de moitié par l'immigration massive de main d'œuvre indienne qui représente de nos jours 45% de la population... entrée de plein pied dans un monde globalisé.

Polynésie Française (modèle Français) : pour les Français, il fut suffisant de mettre en place un régime autoritaire destiné à n'assurer que les fonctions administratives essentielles et collecter les impôts, ce qui conduisit à négliger la Polynésie, nous allons en mesurer quelques conséquences ci-après. Répartition ethnique: 68% polynésiens, 12% européens, 15% métis, 5% asiatiques.

La Polynésie Française de nos jours

(Gambier/Australes non explorées)

Pour la « Yo Team » côté cœur, c'est simple :

Un bassin de croisière magnifique, des eaux riches sur les Marquises/Tuamotu, une météo clémentine au moins six mois par an (hors période cyclonique), des mouillages peu fréquentés et généralement bien abrités: une fois planqué dans le lagon, ça baigne.

La sécurité des biens et des personnes est assurée, les infrastructures (admin, transport, médical) sont de bon niveau, l'approvisionnement est correct, bref, on ne se croirait pas en plein milieu du Pacifique.

Les « voileux » ne s'y trompent pas qui restent souvent jusqu'au maximum de durée autorisée.

Les « locaux » ne s'y trompent pas non plus, tranquilles, souriants, attentionnés, vivant bien, parfois modestement, et, pour la plupart, n'envisagent pas de s'installer ailleurs.

On reviendra !



Motu Murimahora à Huahiné. Le paradis !

Pour la « Yo Team » côté raison, ce n'est pas brillant :

(pour simplifier les Francs CFP ont été convertis en Euros sur la base de 120FCFP/€)

Dans le processus de décolonisation du Pacifique entrepris après la seconde guerre mondiale, la position de la France est originale. Elle n'a jamais considéré ses îles comme des colonies mais comme des Territoires d'outre-mer qui peuvent faire l'objet de réformes : les indigènes obtiennent la nationalité Française et sont représentés à l'Assemblée Nationale, mais la question de l'indépendance n'est pas négociable. Cette position est encore plus marquée après le référendum de 1958 mené par le Général de Gaulle, où est votée avec une majorité confortable l'association avec la France. Le mouvement indépendantiste a alors du mal à trouver sa légitimité. Cela ne l'empêche pas jusqu'en 2013 de constituer une minorité de blocage politique systématique empêchant une gouvernance sérieuse et déjà entachée de corruption.



Le Port de Papeete.

Il y a 43 aéroports répartis sur le territoire, sensés gérer la discontinuité territoriale et sociale, mais souvent synonyme d'abus.

Les Etablissements Français d'Océanie prennent le nom de Polynésie Française en 1957. Le statut d'autonomie interne attribué en 1984 est élargi une première fois en 1996, année d'arrêts des essais nucléaires, puis en 2004 : « les autorités de la Polynésie Française sont compétentes dans toutes les matières qui ne sont pas dévolues à l'Etat ». Ce dernier exerce donc des compétences recentrées sur ses missions régaliennes : défense, relations extérieures, contrôle

de l'immigration, monnaie. Le Haut-Commissaire de la République est le délégué du gouvernement de la République Française.

La période 2004-2013 est caractérisée par une grande instabilité politique (11 gouvernements successifs) qui, couplée au retrait programmé des subsides post CEP explique en grande partie la détérioration du bilan économique (pour la petite histoire: versement d'indemnités estimé à 2.5 millions d'€uros à chaque changement d'équipe), l'absence de stratégie de développement territorial et d'esprit d'entreprise individuel que l'on constate aujourd'hui.

La dernière modification du processus électoral est entrée en vigueur en mai 2013. C'est le parti de Gaston Flosse qui l'a remporté « parce qu'avec lui c'est moins pire » contre celui d'Oscar Temaru leader du courant indépendantiste. Co-fondateur du RPR, Gaston est donc redevenu Président pour la cinquième fois depuis 1984 mais vient tout juste d'être démis de ses fonctions en raison d'une condamnation pour emplois fictifs... il n'y eut pas de grâce Présidentielle cette fois-ci.

Depuis la cessation de paiement de 2009, la Polynésie Française a pour objectif un retour à l'équilibre des comptes devant permettre d'accroître l'endettement afin de financer son développement (mmmh ?) : en fait, il est déjà un peu tard car l'endettement s'est envolé en 10 ans : + 60% entre 2000 et 2009 passant de 3 à 12 ans nécessaires au remboursement de la dette (il est vrai que les prêteurs considèrent probablement que la garantie de la France jouera).

Cette situation, couplée au niveau de l'indice de mesures des inégalités de revenus des ménages (indice de Gini) proche de celui de certains Etats d'Amérique du Sud, fait écrire à la presse locale que la Polynésie Française est un Pays « en voie de sous-développement ».



Tout visiteur en Polynésie est surpris par les prix, la lente complainte « tout est si cher ici ».

Suite à une enquête menée en 2010, il ressort qu'en moyenne les prix sont 26% plus élevés qu'en métropole ; cet écart peut aller jusqu'à 75% pour les produits alimentaires.

A chaque fois, nous obtenons la même réponse : c'est la faute du CEP (Centre d'Essais du Pacifique) qui a introduit des salaires surévalués entraînant une forte inflation et dont le désengagement a nécessité la mise en place de PPN (Produits de Première Nécessité).

Mais dans la réalité vraie, il ne faut pas oublier que les prix reflètent également la structure fiscale et ici ce n'est pas comme en métropole: les ressources fiscales sont à 71% d'origine indirecte (TVA 13%, taxe sur les importations 30% sans oublier les vins et spiritueux à 250%...), il n'y a pas d'impôt sur le revenu, les salaires ne sont pas soumis à cotisations salariales,

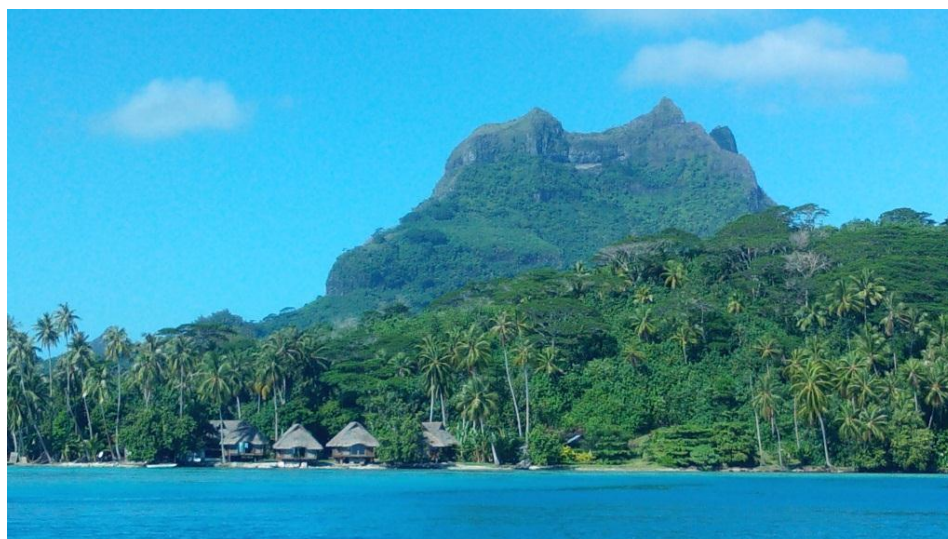
bref... si on regarde quelques chiffres :

€uros	Polynésie Française	Métropole
Mensuel Moyen Brut	2583	2830
Mensuel Moyen Net	2325 (estim / pas d'IR).	2128 (soumis à IR)

En première approximation (et même en seconde) mieux vaut être au salaire moyen en Polynésie Française qu'en métropole, d'autant que les frais de chauffage sont réduits..... intéressant.

Le PIB (Produit Intérieur Brut) par habitant est de 17 500 €uros (2009). Il représente 64 % du PIB par habitant métropolitain et avoisine celui de la Réunion ou de la Guyane. Il est nettement en deçà de celui de Nouvelle Calédonie, cette dernière disposant du niveau de richesse produite par habitant le plus élevé d'outre-mer.

Les versements nets publics de l'Etat, la perfusion de survie, représentent 24% de ce même PIB (ils en représentaient plus de 50% pendant la période des essais nucléaires), un montant d'1.1 milliard d'€uros. [cela représente 2 jours de revenus disponible (net de charges sociales, impôts, loyer, chauffage, alimentation) par actif métropolitain : en bref, il faut se lever le 2 et le 3 janvier lorsqu'il fait froid, qu'il fait nuit, qu'il pleut et prendre le métro pour aller taffer... afin de soutenir la Polynésie Française].



Pour accompagner la réduction anticipée des transferts financiers provenant de la métropole (réduction planifiée des subsides post-CEP) et renforcer son autonomie économique, la Polynésie Française a privilégié le développement de filières de substitution par la valorisation des avantages naturels (ressources halieutiques, tourisme, perle, coprah, vanille, noni,...).

Toutes ces filières sont en crise sans que la crise de 2008 soit la seule explication. Le manque d'encouragement à l'investissement et à l'initiative individuelle, la mise en place de barrières protectionnistes visant à se protéger de la concurrence, doublées de fortes taxes sont également responsables :

- la culture du coprah (amande séchée de la noix de coco dont on extrait l'huile, et qui parfumée aux Tiaré, donne le monoï) s'exerce sur les 2/3 de la surface cultivée, la totalité de la production de coprah est achetée par l'Huilerie de Tahiti à un prix fixé par le gouvernement (1100€/tonne) lequel compense l'Huilerie de Tahiti pour la différence avec le cours international (460€/tonne), production annuelle 10 000 tonnes, les cocotiers de Polynésie Française sont subventionnés à hauteur de 7 millions d'€uros.
- 5 millions de km2 d'océan sous contrôle direct, la pêche ne parvient à générer que 16 000 tonnes par an, le modèle local est tel que cela revient moins cher d'acheter du poulet surgelé que du thon frais. Etrange. On a du mal à comprendre la logique que l'on trouve à exporter du poisson sur les Etats-Unis et en importer du bœuf ou du poulet...



Poissons perroquet pêchés de nuit au lamparo dans le lagon de Huahiné. Ce sont des brouteurs de corail. Leur taille n'excède pas 25 cm. Il ne reste rien d'autre. Les tortues, mérous, loches ont tous été mangés.

- Les technologies d'aquaculture, développées avec l'IFREMER sont opérationnelles et implantées depuis fort longtemps en Nouvelle Calédonie, mais localement permettent de produire quelques tonnes par an... quelle prouesse ; heureusement, « le projet d'implantation par des investisseurs chinois d'une unité de production aquacole aux Tuamotu pourrait transformer profondément la filière, avec à terme, l'objectif d'exporter 50 000 tonnes de poissons d'élevage » → un seul atoll converti en ferme aquacole suffit à remplir la totalité des besoins protéiques polynésiens mais laissons cela aux « Chinois ».
- Fruits & légumes : Production locale 14 000 tonnes/an - Importation 10 000 tonnes/an, pourtant nombre d'îles sont verdoyantes...
- L'importation annuelle de viande représente 25 000 tonnes (à mettre en regard d'une production locale de l'ordre de 1 000 tonnes) ; la mystique locale attribue la consommation de viande aux touristes et européens, soit à tout casser 25 000 personnes qui consommeraient chacune la modeste quantité de 1 tonne par an, 2.5kg par jour, autant pour la mystique locale.
- « L'énergie éolienne expérimentée aux Australes et aux Tuamotu s'est révélée peu probante, en raison de la faiblesse relative des vents et des risques cycloniques »... c'est bien connu, les alizés sont si irréguliers...
- Le tourisme.... une photo suffira.



Les 9000 habitants de l'île sont tous employés dans l'activité touristique. Du Sofitel au Four Seasons, toutes les chaînes sont représentées. Le taux de remplissage moyen atteint tout juste 60%. Tous les projets sont montés en utilisant le principe de crédit d'impôt de défiscalisation, entre 35 et 65% de l'investissement soit une perte cumulée de recettes fiscales de 1 milliard d'€uros à ce jour, joli cadeau que l'on fit là aux grande chaînes hôtelières

En conséquence, le taux de chômage avoisine les 25% (10% en métropole). Le secteur tertiaire réalise 85% de la valeur ajoutée totale en 2009, dont plus d'un tiers est produite par les services non marchands (administration, éducation, santé, action sociale).

Pour autant, sous le contrôle direct du gouvernement local jusqu'au baccalauréat, la gestion du système d'éducation est peu performante: le taux de réussite au bac est de 90% mais seuls 33% d'une génération sont bacheliers (65% en métropole), l'âge moyen d'obtention du bac est aux alentours de 20 ans. En dépit du taux de réussite fièrement affiché, la situation de l'enseignement secondaire traduit un profond désintérêt pour l'avenir des générations futures. Le manque d'accompagnement des élèves internes en raison de l'éloignement conduit de nombreux élèves à arrêter l'école dès 16 ans, désœuvrés, le cercle vicieux est enclenché... tristes tropiques.

Instauré en 1995 à la veille du retrait du CEP, le système de santé couvre aujourd'hui 99% de la population. Il est menacé par des facteurs structurels (vieillissement de la population) et conjoncturels (diminution du nombre de cotisants avec la crise économique). Un polynésien sur huit est en longue maladie (hypertension/diabète, ces pathologies du 21^{ème} siècle) mais à peine un tiers des communes servent de l'eau potable à leurs usagers... cherchez l'erreur.

Jusqu'en 2008, l'Etat Français contribuait au financement de la PSG (Protection Sociale Généralisée) et a subordonné ses participations ultérieures à la mise en œuvre de réformes conséquentes. On notera cependant que le niveau unitaire (par habitant) de déficit du régime est similaire à celui de la métropole, tout comme le niveau de performance, conduisant à une espérance de vie parmi les plus élevées du Pacifique.



Passe de Rautoanui à Raiatea par forte houle de Sud.

Vision hélicoptère

Pour l'Etat Français

- un enjeu majeur, le contrôle de la Zone d'Exclusivité Economique, les 5 millions de km² qui permettent à la France d'être le second pays du monde (après les Etats Unis) par la façade maritime.
- une envie débordante de minimiser les coûts associés au maintien en l'état de la Polynésie Française.

Pour Bruxelles

- un avant-poste Pacifique supportant des visées diplomatiques potentielles à proximité de la Mer de Chine et un support à la « zone Euro ».
- l'irritation grandissante au vu de l'incapacité Française à maîtriser son déficit.

Pour les métropolitains

- le rêve, la plage, les cocotiers, au moins virtuels.
- 1 milliard d'Euro par an, ça fait quand même beaucoup, souvenons-nous du Lundi de Pentecôte...

Pour les Popas (ce drôle de nom que les polynésiens donnent aux européens, on suppose la suggestion malicieuse des Anglais faisant référence aux Papistes i.e. les Catholiques, assimilés aux Français....), pour les Popas donc, que rien ne change, l'aventure est au coin de la rue, aseptisée, tous frais payés.

Pour les Demis (métis, souvent issus de mariages croisés entre colons et noblesse polynésienne afin de sécuriser avantages et pouvoirs), ils semblent tenir une bonne partie des structures administratives, gouvernementales, etc.. et, parlant les deux langues, connaissant les deux systèmes, ils agissent en intermédiaires entre Paris et les locaux, servant leurs propres intérêts.

Pour les Tintos (Asiatiques principalement chinois), tenant d'ores et déjà une bonne partie du commerce, un assouplissement de la réglementation (i.e. dérégulation) permettrait d'augmenter le business et d'asseoir les investissements. Pékin n'est jamais très loin.

Pour les Polynésiens (les 68% de la population vivant dans les vallées ou les îles reculées, un peu les parents pauvres dont tout un chacun se réclame, ceux qui, entre deux séries Américaines rêvent aux temps anciens de la gloire Maori), l'enjeu se pose en terme de métissage, de sauvegarde d'identité culturelle, de bascule dans un monde de productivisme, d'aliénation au versement de subsides permanents. Hormis les aboiements d'un Temaru charismatique, la réflexion n'est pas encore très avancée en la matière. La notion même de peuple Polynésien n'est guère prégnante, certainement pas transfrontalière (hors de question de partager avec un habitant des Tonga ou des Cooks). Il suffit de voir la manière dont la pratique du langage s'étiole de générations en générations. On estime que d'ici 2100 auront disparu les langues parlées par moins d'un million de personnes (sauf support particulier genre Islande) ; restreints à la Polynésie Française, les polynésiens en représentent à peine 200 000, en réseau avec les Maoris du Kiwiland, les Tonga, les Hawaïens, etc... on s'approche de la taille critique, encore faut-il s'en donner la peine.

On vous laisse imaginer les visions stratégiques des US, de la Chine, des Kiwis et des autres.....

Bora Bora – Polynésie Française - 30 septembre 2014

15. DID IT NIUE

Claude François, Franck Sinatra, Sid Vicious l'ont tous fait « My Way » ; pour nous ce sera « New Way » en plein milieu de nulle part.

Un précis de météo subtropicale plus tard, nos héros découvrent qu'il est plus facile pour un chameau de passer par le chas d'une aiguille que pour un voileux d'entrer au royaume des Tonga (sourate 216 dite du Berga).

Tonga, c'est pas du nougat ; afin de rester aligné sur ses voisins, le royaume a basculé son fuseau horaire en avance pour ne pas rester derrière.... on n'a plus le temps, Albert au secours....



Les Iles du Pacifique Sud, coincées entre la Polynésie Française et l'Australie, une myriade de micro- Etats sous contrôle avisé de la Nouvelle Zélande.

Météo tropicale ou subtropicale ?

Alertés à plusieurs reprises sur la difficulté du passage Polynésie / Nouvelle Zélande en raison des conditions météo que l'on est susceptible de rencontrer, nous avons passé un peu de temps à compiler des documents et observer les bulletins météo. Voici les éléments qui nous ont conduits à tirer vers l'Ouest et ainsi consacrer le mois d'Octobre à visiter de façon impromptue de nouveaux Etats insulaires, réservant le deuxième tronçon (Tonga/Nouvelle Zélande) pour la première quinzaine de Novembre.

1 – La route Polynésie Française / Nouvelle Zélande est soumise à 2 contraintes :

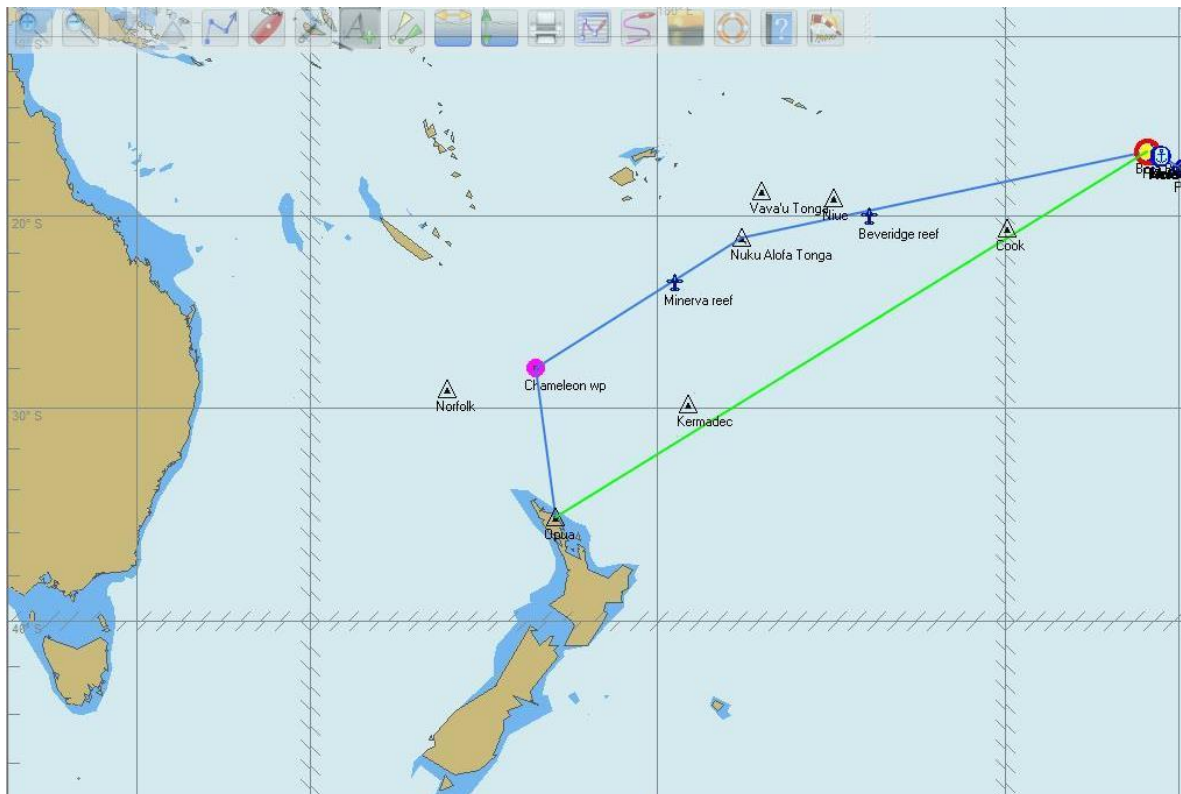
- Sortir de la zone des cyclones en minimisant le risque de rencontre des premières tempêtes tropicales (à partir de Novembre) – la vraisemblance d'une année El Nino renforce cet impératif.
- Arriver en Nouvelle Zélande en maximisant les chances d'éviter les plus fortes tempêtes hivernales (d'Ouest, celles qui déboulent des 50èmes rafraîchissants via la Tasmanie), soit au plus tôt milieu du printemps austral (Novembre itou).

2 – Dans ce cadre, une route directe (Tahiti/Auckland) est à proscrire et il est conseillé de tirer le plus à l'Ouest possible dès le début du passage. Ceci conduit à viser au minimum les Tonga (175°W), voire les Fidji (178°E). Une fois aux Tonga il est recommandé de poursuivre encore vers l'Ouest (au moins 2° à l'Ouest de la longitude d'Auckland), avant de piquer plein Sud vers le Royaume des Kiwis (Opuia).

La conséquence est un allongement significatif de la route :

- Route directe Bora Bora – Opuia : 2 160 nm, l'équivalent de 15 jours à 6 knts.
- Route Bora Bora – Opuia par l'Ouest: 1 360 nm jusqu'au Tonga puis 1 210 nm jusqu'à Opuia, soit au total 2 570 nm, l'équivalent de 10 + 8 = 18 jours à 6 knts.

Cette option permet d'isoler les 2 systèmes météo (tropical et subtropical) et d'essayer de retenir les meilleures fenêtres propres à chaque tronçon. Elle a également le mérite d'éviter la chaîne des Kermadec dangereuse et mal signalée.



3 – Le départ de la Polynésie vers les Tonga est dicté par la latitude de la SPCZ (South Pacific Convergence Zone : un pot au noir local), sa fragmentation éventuelle et la virulence de ses fronts. On cherche à éviter de traverser des grains violents et des pluies diluviennes et de naviguer inutilement au près dans une forte houle. A suivre particulièrement, l'interaction d'un éventuel front froid remontant d'Australie avec une branche de la SPCZ, les deux se combinant alors pour le pire.

4 – On cherche également sur ce tronçon à profiter éventuellement des alizés encore présents, garants d'un passage plus rapide et confortable. C'est une raison supplémentaire pour ne pas s'attarder trop longtemps sur la Polynésie.

5 – Une fois aux Tonga, il est temps d'observer les systèmes plus au Sud. La fréquence des coups de vent d'Ouest, un environ tous les 6 jours, fait qu'on en rencontrera forcément un (voire deux si l'on traîne) avant d'arriver. Il est alors utile d'essayer d'estimer à quelle latitude le front sera traversé et quelle force il aura. Il sera atténué au-dessus des 30°S et plus virulent en dessous.

6 – Les éléments à prendre en compte concernent la position des zones de hautes et basses pressions et la présence de fronts ou thalwegs associés. En moyenne, une zone de hautes pressions à la longitude de la Tasmanie atteindra le Nord de la Nouvelle Zélande en 4 jours, une zone de basses pressions (dépression) en 2,5 jours.

7 – On fixe le départ en ciblant une arrivée à Opua décorrélée de l'arrivée d'un front et en anticipant au mieux la rotation des vents. Une fois passé les 30°S, il ne reste alors plus que 300 MN, soit 2 à 3 jours avec du vent de Nord ce qui permet d'atterrir avant l'arrivée du front suivant repéré sur les fichiers gribis qui deviennent précis.



Pour tous ceux qui ont appris où étaient les Tonga dans la Bible, atteindre l'archipel c'est comme chausser ses tongs : easy.

Pour les autres, pauvres navigateurs, c'est en fin de compte plus difficile de parvenir au Royaume des Tonga qu'au Royaume des Cieux, de plus ce dernier n'est pas mouillé de partout

(on espère tout au moins pour les heureux élus et puis de toute façon, c'est certainement de l'eau bénite). Pour nous, pauvres mécréants, cette traversée Polynésie / Tonga s'est révélée pleine de surprises permettant d'expérimenter des situations de navigation très variées dont la sagacité de l'équipage a permis de tirer parti. Seule constance: la météo dans le coin en intersaison est loin d'être stable, hormis la longue et forte houle de Sud.

Au total, nous aurons mis 16 jours mais avec de jolies haltes dans des endroits dont nous n'avions jamais entendu parler...

- Bora Bora / Palmerston : vent arrière, génois tangonné, beaux surfs puis pétrole grave = 24h de moteur et un stop d'opportunité de 2 nuits à Palmerson (Cooks), en attendant le vent.

- Palmerston / (Beveridge reef) Niue (prononcer niou-hé) : un grain fort nous a conduit à nous détourner de notre objectif initial (le récif désert au milieu de nulle part de Beveridge reef) et à atterrir à Niue pour laisser passer une nouvelle période de pétrole de 4 jours.

- Niue / Vava'u (Tonga) : brafougne inattendue : 30-35 kts de Sud oscillant Sud-Ouest/Sud-Est, soit vent de travers, Grand-Voile 2 ris / Trinquette, à fond dans la houle de Sud sur laquelle la mer du vent levait de jolies vagues croisées. Une baignoire de flotte salée toutes les 10 minutes dans le cockpit (pong, splaaassshh), genre chats mouillés, harnachés, malheureux pendant toute la nuit. Avec le passage de quelques grains, la pluie s'est mise de la partie, option eau douce ou salée... le luxe. Toutes les bonnes choses ayant une fin, amélioration en arrivant à Vava'u, le vent ayant viré à l'Est...

Tout commença par un take-away Polynésien (17° S 15 – 156° W 25)



Un Mahi-mahi ou daurade coryphène.

Nous bataillâtes (c'est bien plus joli que bataillâmes) une heure et demi pour la remonter génois enroulé, un ris dans la grand-voile, on faisait quand même du 5 nœuds, trop, ça tirait trop. On a fini par mettre le moteur... en marche arrière, tombé la vitesse à 3.5 nœuds, ça allait mieux; le « Yo! » ne comprenait pas ce qui lui arrivait, arrière toute avec le vent et la mer qui poussaient. La bête ferrée au fusil à harpon se débattait lorsque nous la hissâmes une première fois, s'est remise à l'eau d'un coup de rein magnifique, la ligne n'a pas cassé, rebelote, re-harponnée, idem elle ressaute, et dix de der, la bête est projetée dans le cockpit, du sang absolument partout, le carnage.

Un coup de rhum dans les ouïes, ça a calmé le jeu. Zétions épuisés.

Au menu pendant une semaine : œufs façon poutargue, SauciThon (copyright l'amiral), cru à la Tahitienne (coco), cru à l'Asiate, carpaccio, petits poivrons farcis et sautés, soupe et mariné lentilles corail tout juste cuites, gingembre, cebette.

Palmerston – Archipel des Cooks (18° S 02 – 163° W 10)



Le mouillage de Palmerston – Cooks Islands.

Le mouillage, un bien grand mot est situé à l'extérieur de l'atoll. Une petite passe, tellement étroite que seules les barques locales peuvent pénétrer dans le lagon, donne accès au village. 5/6 bouées ont été crochées sur le récif par 15 mètres de fond, au bord de la corniche de la plateforme continentale qui passe brutalement de 1000 m à 12 m. Lorsque le vent tourne, à marée basse, la vague de ressac prend naissance sous la jupe arrière de « Yo ! » et brise sur la barrière de corail 50 mètres plus loin. Le genre de mouillage original qui interroge.

Prise en charge par Simon qui est venu vérifier notre amarrage ; suivant ses conseils en plus de nos 2 haussières sur la bouée, nous avons mis l'ancre... suspendue à 2 mètres au-dessus du fond : au cas où les amarres cassent, on espère que l'ancre s'accrochant au récif réveillera l'équipage (qui dort du sommeil du juste) lui permettant de sauver la mise... on doute mais vu qu'il n'y a pas de vent.

Palmerston : une douzaine de motus autour d'un lagon, altitude maximale 15 mètres, 60 habitants, 21 enfants, 6 profs (y compris une anglaise dont le père avait fait naufrage en 1954 sur l'atoll, avait gardé contact avec son meilleur ami, et qui a souhaité voir par elle-même ce qu'il en était); une infirmière des Fiji, un abri anti-cyclonique, la possibilité de se connecter sur internet si besoin, 50 bateaux de passage par an, unique produit d'exportation, le filet de perroquet (le poisson mangeur de corail pas le répétiteur de chaire).

La population toute entière de l'atoll descend d'un seul Anglais William Mastres, débarqué en 1863 avec 3 femmes polynésiennes. Charpentier de marine de son état, il organisa de manière intelligente la gestion de sa descendance, minimisant les mariages consanguins autant que possibles, favorisant la quête de sang neuf dans les îles voisines (et en NZ), bref, il semble que l'expérience ne soit pas trop catastrophique.

Les Anglo-Saxons adorent relâcher ici car Williams avait un accent de Gloucester et a transmis la pratique de l'Anglais à sa descendance qui s'y tient.

Niue (19° S 02 – 169° W 56)



Zone de débarquement du port d'Alofi – Niué.

Là encore, le mouillage consiste en une vingtaine de bouées posées par 30 mètres de fond. Elles sont retirées pendant la saison des cyclones.

Le débarquement est réputé sportif : il peut être impossible (forte houle d'Ouest), challenging (par temps normal) ou intéressant (le reste du temps). On est sensé s'approcher du quai avec l'annexe puis utiliser une grue pour la sortir de l'eau, la poser sur une remorque et la déposer plus loin pour ne pas gêner.

Éléments à prendre en compte pour débarquer : un quai en béton de 30 mètres de long, le platier sur lequel brise le ressac, une minuscule encoche présentant quelques marches glissantes, une houle de 50 à 80 cm, un cargo sur ancre retenu au quai par des haussières de 50 mètres, une barge elle-même poussée par un remorqueur procédant au débarquement de containers et de réservoirs de kérosène, la pluie, une grue pour les containers, une grue pour les annexes, quelques bateaux de pêche...

Dans cet environnement, dans lequel le seul élément fixe est la télécommande de la grue, il s'agit de récupérer le crochet de la grue, de le fixer sur un bout 3 points apposé sur l'annexe, de débarquer, de hisser l'annexe, de la poser sur le quai et de la dégager pour les suivants.

Tout ça sous le regard hilare des ouvriers (prêts à aider) œuvrant au déchargement du cargo, du représentant des douanes, de l'immigration et de la quarantaine.

The fun never stops !



Centre-ville d'Alofi, capitale de l'Etat de Niue.

La ville est régulièrement visitée par des cyclones. En 2004, suite à Heta une partie de la ville a été détruite par des vagues de 20 mètres de haut. A quelques miles de la fosse des Tonga (-10 000m), l'activité volcanique est permanente, accroissant le risque de Tsunami.



Maison du Parlement à Alofi – Niue

Niue est le plus petit Etat indépendant du monde (1 600 habitants). Il est toutefois en libre association avec la Nouvelle Zélande à laquelle il sous-traite les affaires étrangères et la défense. Les habitants sont sujets Britanniques et citoyens de Nouvelle Zélande. Il y a plus de résidents là-bas que dans l'île mère.



Magasin Duty free – Alofi Niué

La vente de produits « DutyFree » aux quelques touristes venus faire de la pêche au gros constitue une des principales sources de revenus. La seule monnaie acceptée est le \$ NZD. Ce magasin fait également des avances sur cartes de crédit.



Tag Alofi – Niue ... et Flash Gordon.



Embarcations sur le mouillage de Niue.



Le « Rocher » du Pacifique est le plus grand atoll surélevé du monde. Il est également très fier de son Yacht Club qui affiche le plus grand nombre de membres.

Le captain est devenu le membre n° 91 171.

Le Royaume de Tonga (18° S 40 – 174° W 00)

Le Royaume des Tonga s'étale sur 250 miles nautiques. Constitué de 3 groupes d'îles principaux : Vava'u au nord, Ha'apai au centre et Tongatapu au sud sur lequel se trouve la capitale du royaume Nuku'alofa (on citera pour mémoire uniquement l'île de Niuautoputapu connue sous le petit nom de « New Potatoe » dans le milieu nautique), il compte une grosse centaine de milliers d'habitants, majoritairement Polynésiens qui ont développé leur propre culture. Seul groupe d'île de la région à n'avoir jamais été colonisé, c'est également le seul à n'avoir pas de « grand frère » bienveillant pour combler les déficits sporadiques. Exposé à deux cyclones par an en moyenne, le Royaume est fortement dépendant de l'aide extérieure qui se tarit en période de crise.



Archipel du Nord

Constitué de 61 îles réparties autour du seul trou à cyclone de l'Ouest du Pacifique Sud : Port Refuge où se situe Neiafu la ville principale. Cette dernière est restée un secret longtemps bien gardé : le capitain Cook lui-même ayant atterri sur Ha'apai a été convaincu par les indigènes qu'il ne trouverait pas de mouillage abrité plus au Nord....

Et bien, pour un archipel, c'est un archipel et un magnifique bassin de croisière. Aux confins du Pacifique, aux marches de l'Asie, le Royaume des Tonga, pour le peu que nous en ayons vu, nous a conquis.



Mariner's cave – Vava'u



« Yo ! » sur coffre dans le trou à cyclone. Les bouées sont conçues pour résister aux vents les plus violents. Les récits de ceux qui étaient là lors du passage de Ian le 11 janvier 2014 ne donnent pas envie de s'attarder...



Le mouillage de Port Maurelle. Les arbres sont peuplés par des 'roussettes des Tonga', seuls mammifères endémiques de l'île qui s'envolent à la tombée de la nuit.



Bateau traditionnel Polynésien construit à Hawaï. On n'est pas loin de la Ballade de la Mer salée.



Sortie d'école – Neiafu.

Le taux d'alphabétisation atteint 99%. L'anglais est enseigné dans toutes les écoles.
 Les uniformes indiquent l'école d'appartenance : blanc et rouge = école primaire, marron = collège, bleu = Eglise protestante Wesleyan qui comprend le plus grand nombre d'adhérents, orange = école de l'Eglise de Tonga, vert = Eglise Mormon.



Le costume traditionnel

Une natte décorative en fibre de pandanus tressé est communément portée par les hommes et les femmes autour de la taille ; (selon la légende, un groupe de marins serait arrivé en bateau à Tu'i Tonga ; leurs vêtements déchirés par la tempête, ils taillèrent alors la voile de leur bateau, faite de pandanus tressé, pour s'en draper. L'empereur, ému de leur sacrifice pour lui apparaître présentables, décréta que cela constituerait désormais le vêtement de cérémonie). Tous portent également une jupe ressemblant à un sarong. Le port de la chemise est exigé dans tous les lieux officiels.



Racines sur le marché de Neiafu

Taro, patates douces et yams constituent l'essentiel des légumes traditionnels. Beaucoup de produits sont désormais importés de Nouvelle Zélande, bouleversant les habitudes alimentaires et cause d'obésité très répandue.



Le gouvernement du royaume de Tonga vient de décréter l'état d'urgence en prévision des élections du 17 novembre prochain.

Les membres éminents de la Dynastie Tupou comprennent le fondateur qui a unifié le pays et l'a converti au Christianisme, la reine Salote (Charlotte !) qui a assisté au couronnement de la Reine Elisabeth II et le roi Tupou IV connu comme le roi le plus gros du monde : 210 kg. Deux mois après sa mort, en 2006, des émeutes violentes ont éclaté à Nuku'alofa. Les armées d'Australie et de Nouvelle Zélande sont intervenues.

Le roi Tupou V a promis lors de son couronnement en 2008 de céder aux aspirations démocratiques de ses sujets. Des élections ont été organisées pour la première fois en 2010 pour élire 17 des membres du parlement sur 26. Les 9 autres étant réservés aux nobles (33 familles). Il est décédé en 2012. Son frère le roi Tupou VI lui a succédé.

A suivre...

Neiafu – Vava'u – Royaume de Tonga - 30 octobre 2014

16. KIWI RACE

Genre « j'ballade mon pod aux antipodes » nos héros surfent sur les marges d'une soufflante tropicale velue et démontrent une nouvelle fois qu'un bon scénario planning est plus pertinent que la lecture dans le marc de nuage des gurus météo.

En tutu kaki dans le mouillage de Tutukaka, ils découvrent qu'au pays des Kiwis, moutons ou Maoris, le Gibi fait dans le gigot. Oublié le grand bleu, ils se retrouvent saturés de vert, finissent par voir rouge, tout comme au rugby les tous noirs qui peuvent se la peindre en rose...

Itinéraire Rimbaldien à venir après hibernation: la nik aux Canaks, des Papous à poux et des Papous pas à poux, mi amor à Timor, un bok à Lombok, si célèbres aux Célèbes, la Java du samedi soir... bref reprise au printemps prochain direction Singapour.

Propos liminaires

Ce chapitre clôt la pentalogie Polynésienne, des Marquises, épicentre des premiers peuplements du continent invisible, passant par les Tuamotu, la Société, les Tonga jusqu'au Pays du Grand Nuage Blanc (Aotearoa i.e. Kiwiland) où s'implantèrent tardivement (14^{ème} siècle) les plus aventureux et guerriers des Polynésiens, les Maoris.

A partir du début du 19^{ème} siècle, les Maoris avec beaucoup d'élégance, de grâce et de persévérance firent en sorte de s'autodétruire comme par accident, quittèrent leurs habitats ancestraux (favorisant la création de nombreux sites archéologiques propres à visite touristique), abandonnèrent les éléments clés de leur culture et firent ainsi place nette à quatre millions de sujets de la Reine et leurs vingt-quatre millions d'ovins.

Nous ne saluerons jamais assez une telle grandeur d'âme, mais revenons à nos moutons :



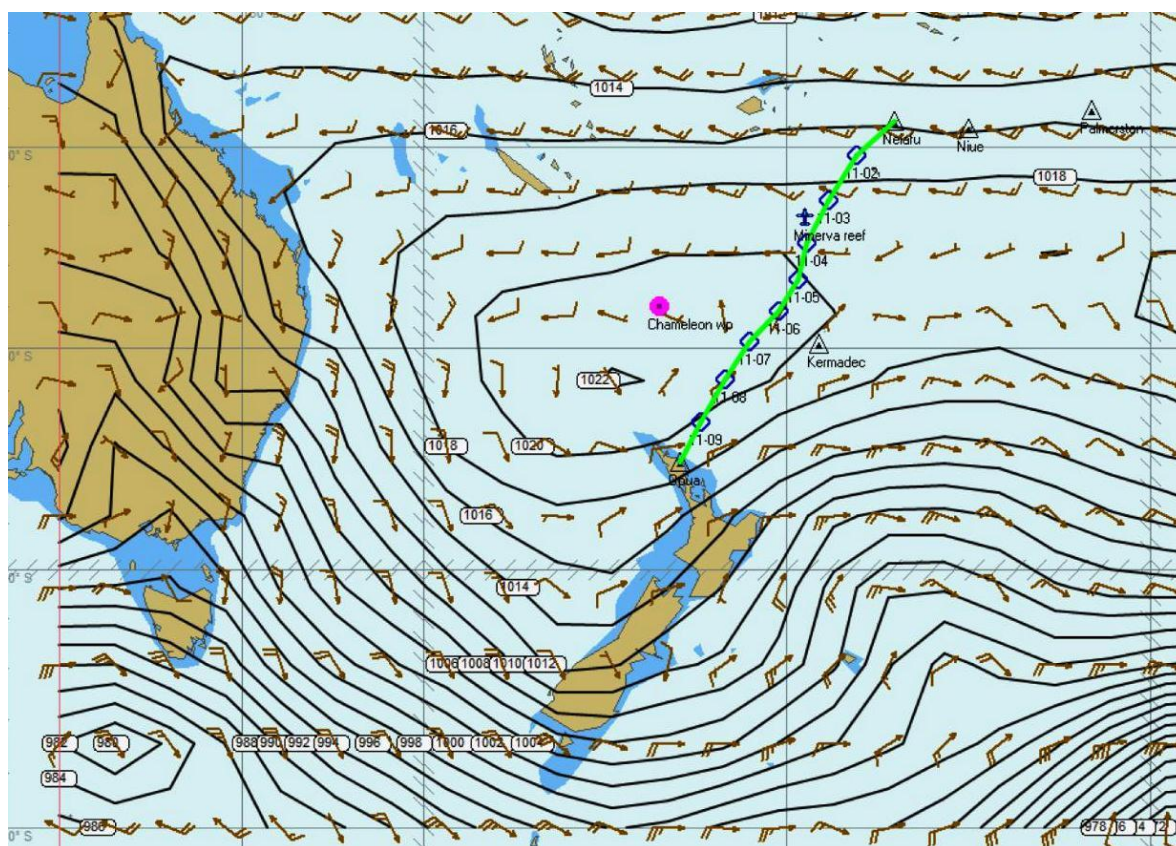
Un peu surpris par les autochtones...

Un peu d'ouest mais pas trop.

En hommage à Bob Marley et sa Rat Race, la « Yo Team » est entrée dans la Kiwi Race (Neiafu Tonga – Opuwa Nouvelle Zélande) le Samedi 1er Novembre vers 11:00 (1/11/11). Nos préparatifs étaient dignes de la Route du Rhum qui s'élançait alors en fanfare : carène parfaite (en prévision de la réception de la quarantaine Kiwi), avitaillement (pas trop parce qu'en arrivant tout le périssable est jeté par les mêmes), configuration en mode coup de vent car cette traversée a mauvaise réputation et révision des stratégies météo.

Les navigateurs traversant cette partie du Pacifique Sud à la fin de l'hiver cherchent à se faufiler entre deux coups de vent d'Ouest (tous les 5/6 jours pour une traversée moyenne de 8/10 jours), leur virulence augmentant avec l'approche de la pointe Nord du Kiwiland (35°Sud).

Les skippers consultent moult oracles et se rassurent en écoutant respectueusement les commentaires des gurus des services météorologiques. Ils regardent donc qu'il n'y ait pas de SPCZ (sorte de pot au noir local) sur la zone de départ, que le jour prévu d'atterrissage en Nouvelle Zélande ne soit pas concomitant avec l'arrivée d'un front et des vents dans le nez et qu'il n'y ait pas de forte houle ni de coups de vents anticipés sur la route. En temps normal, il est recommandé en quittant les Tonga de continuer à tirer vers l'Ouest jusqu'à atteindre la longitude d'Auckland en s'arrêtant à Minerva Reef (un autre lagon au milieu de nulle part), puis de plonger plein Sud, emmené par le vent du Nord précédent la prochaine dépression.



C'est comme ça, la plupart du temps, mais ce n'est pas du tout ce que nous avons fait et nous avons TRES bien fait. Cette traversée rapide (9 jours) s'est transformée en chevauchée à l'avant d'une dépression qui a fermé la fenêtre de la traversée pour 15 jours (en témoignent les 100 bateaux attendus à Opuā – Baie des Iles- la dernière semaine de novembre).

Samedi 1^{er} novembre, tout est en ligne (pas de SPCZ, pas de coup de vent prévu, pas de forte houle). Dans le bulletin du dimanche 2 est juste évoquée la possibilité de formation d'un front tropical entre les Fiji et la Nouvelle Zélande qui pourrait provoquer quelques averses et renforcer les vents d'EST au nord de la Nouvelle Zélande et ainsi occasionner un passage rapide à condition de respecter la route orthodromique (directe) ; il n'en faut pas moins pour mettre en éveil la vigilance extrême du raton-laveur.

Les extraits du livre de bord suivants en témoignent :

2 novembre :

Kiwi race c'est parti !

Quitté Vav'u par Hunga Nord puis balade volcanique avec à tribord le joli cône du volcan Late, quelques miles plus loin les volcans submergés et celui bien visible de Tofua. Au bord de la Tonga trench, perché sur le rift, les Tonga connaissent une vie volcanique intense, les feux de Madame Bovary paraîtraient bien pâles en comparaison. Ainsi l'île de Fonuafo'ou au large de Tongatapu apparaît et disparaît, peut-être à volonté, on ne connaît pas très bien sa psychologie. C'est en fait un volcan sous-marin qui alterne entre quelques mètres au-dessus de la mer suite à poussée éruptive puis s'enfonce soumis à l'érosion des vagues (le cauchemar du géographe et du marin: "si, si, je vous dis il y avait quelque chose - meuh non, faut arrêter de picoler mon bon monsieur"). Pour notre frêle esquif, ces montagnes sur et sous l'eau génèrent une mer encore plus croisée qu'un aller/retour à Jérusalem.

Depuis hier soir grand-voile 1 ris puis 2 et génois enroulé 2 points : E / ESE 6/7 et creux de 2/3 mètres, comme d'habitude, harnachés, cirés, gilets, on encaisse les bassines d'eau, salés à souhait. Vite, vite, toujours en direction du récif de la chouette. Pas besoin de Prozac, on enchaîne les "high" sous speed. En attente du point météo du jour où on affinera les options, on voudrait bien gérer la descente.

3 novembre :

Révision des options météo : on ne s'arrêtera pas à Minerva Reef, l'OM vaincra "Droit au but"; on va essayer d'atterrir chez Kiwis avant qu'une méchante dépression ne pointe son nez, il y en a une qui se met en place sur la Tasmanie à partir du 8 novembre, elle sera sur Opuā vers le 10/11... alors on fonce.

4 novembre :

Nous continuons l'option Sud, pour tenter de maximiser la route dans des zones de vent et arriver avant de subir les effets désagréables d'une dépression tropicale qui, bloquée par la zone de haute pression sur la Nouvelle Zélande, sera sur Minerva Reef début de semaine prochaine. Une situation météo peu fréquente mais identifiée.

Pour nous, il s'agit de passer le plus vite possible au-delà des 32° Sud où les effets de la chose seront faibles, on ne tient pas trop à jouer dans des creux de 4 mètres.



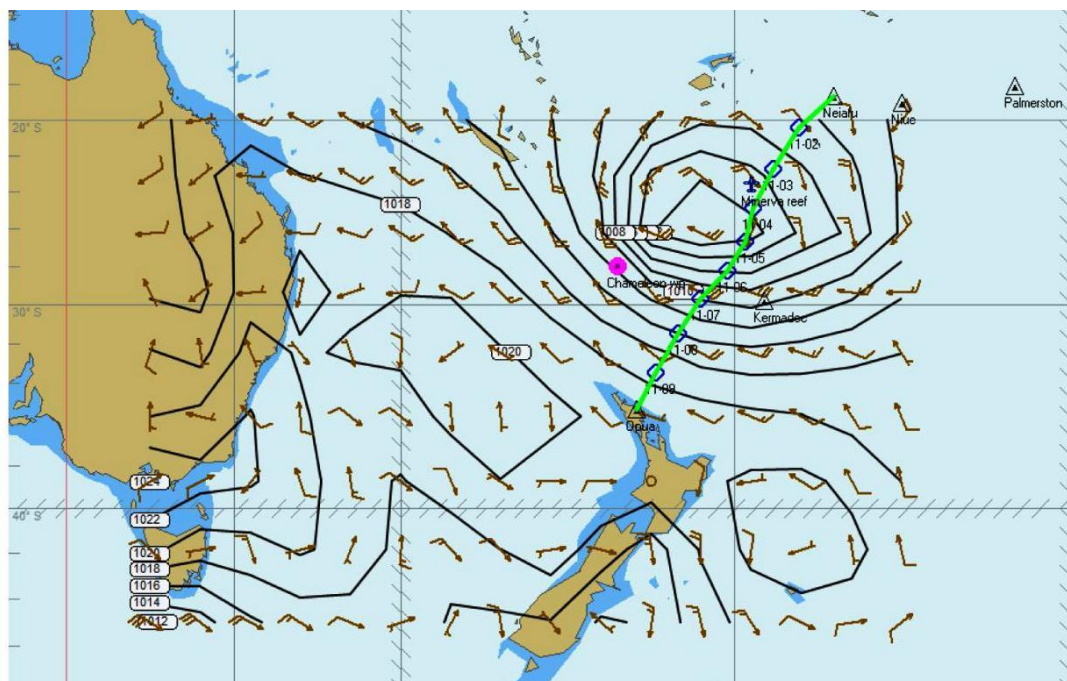
5 novembre :

Depuis ce matin, grand-voile haute et spi tangonné. N 3/4. Plein vent arrière.

On continue dans les anti-dep :

- fuite devant la dépression qui est annoncée pour la fin de la semaine, centrée sur 24 S 20 - 178 E 34 (dimanche milieu de journée) puis qui s'évacue vers l'est. L'objectif est de descendre sous les 30°S avant dimanche.

- lutte contre la pétéole totale d'où envoi du spi (au moins un peu de couleurs dans la grisaille ambiante) pour arracher mile après mile. A la vitesse de 3 kts, c'est pas gagné.



Fichier grib du 6 novembre, prévision au 10 novembre. La dépression a pris naissance sur le bord équatorial des hautes pressions. Les vents attendus sont supérieurs à 30knts (rafales à 50 knts) et les creux sur Minerva Reef de 4 mètres.

7 novembre :

Yodliho, hier à 14h on a foncé tout à angle droit dans la zone de convergence que l'on pistait depuis 2 jours, noire, menaçante, off course pluvieuse, le regard noir d'un percepteur mâtiné de l'amabilité d'un concierge. Nous resterons pudiques sur la turgescence ascensionnelle mais de gaudriole il ne fut point question... ceci étant, on a bien joué. Entré dans la chose avec du vent de Nord moyen, on en est ressorti quasi illico presto, expulsés genre demandeur d'asile à Nice, avec 25kts de Sud dans le nez, la mer blanche... On avait beau s'y attendre, ça fait un choc lorsque l'on sait que l'on a encore une longue route devant soi et que le zébulon est dans le nez... Il faut une dose de sérénité, de détachement, de pugnacité pour remettre l'ouvrage sur le métier et mile après mile forcer contre le vent l'accès du paradis Kiwi. Mahomet n'a pas eu ce problème, lui. C'est pas juste, il était prophète en son pays, ceci étant, pas sûr qu'il ait été accueilli à bras ouvert chez les Kiwis; on verra sur place si notre demande d'ouverture d'une maison de prière est acceptée. Donc plutôt une approche Bouddhiste dans la gestion du vent debout, appuyée sur la connaissance des mystères sacrés dont le célèbre "la roue tourne", genre mantra qui conforte dans le fait qu'à plus ou moins brève échéance, la bascule se fait du Sud à l'Est par le Sud-Est. On a quand même convié Athéna et la Vierge Marie (une seule et même personne paraît-t-il mais à des époques différentes) à intercéder en notre faveur auprès des Dieux car les températures quasi polaires (il fait moins de 20deg dans le bato) restreignent nos capacités cognitives et nous ne voudrions pas pêcher par omission (dans ce contexte et compte tenu de la mer formée, nous avons relevé la ligne).

Soleil rouge ce matin et près serré, grand-voile 1 ris et génois SE 5/6. En attente d'une nouvelle bascule ESE en fin de journée qui devrait permettre d'être bon plein et ainsi de moins giter et zorber* dans les vagues.

Zorber* : un passetemps Kiwi qui consiste à se laisser rouler en bas d'une colline enfermé dans une balle en plastique.

8 novembre :

Météo plus clémente avec le passage sous la latitude "maléfique" des 30°S. Mer belle, vent 4 à 5 Beaufort d'Est/Sud-Est, nous filons en route droite sur Opuā plus ou moins toilés selon la force et l'angle du vent, les manœuvres sont tranquilles. Bien sûr, la contrepartie est une vitesse un tantinet poussive (aux alentours de 5kts) mais quelle tranquillité après les aventures de ces jours derniers. Le soleil brille, nous retrouvons des luminosités proches de la Méditerranée un jour de Mistral mais un Mistral hivernal car les températures nous rendent malheureux, le choc thermique est si fort que l'on se demande si nous n'allons pas mettre cap au Nord-Ouest afin de rejoindre Nouméa; ce ne serait pas raisonnable certes et nous sommes si raisonnables....



Q dock à la marina d'Opuā.

10 novembre :

Bon, ben voilà, on est arrivé ce matin dans la Baie des Iles accompagnés par les dauphins. Genre téléportation au pays des courgettes, jolis paysages, verdoyants, frais, les fish&chips, l'Angleterre quoi....

FIN DU JOURNAL DE BORD

Tout le monde n'a pas géré la dépression tropicale de la même manière:



Un bateau canadien a rencontré un peu de vent sur la route...

"Pour ceux que le système a attrapé, le moyen le plus rapide de sortir d'une dépression en rotation forte dans l'hémisphère Sud est de se mettre bâbord amure vent de travers et d'essayer de sortir du système ce qui devrait vous amener sur l'Ouest en attente de la nouvelle haute pression."

Une navigation « bretonne ».

Depuis quelques semaines, « Yo ! » et son équipage s'offrent une flânerie imprévue dans la Baie des Iles, considérée comme le plus beau bassin de croisière de Nouvelle Zélande.

Bien sur certains parleront de l'Ile du Sud, ses fjords et ses glaciers, à considérer avec prudence : coups de vent continus d'Est et d'Ouest, forts courants, mouillages profonds avec de délicieux catabatiques, températures polaires, mouches de sable et énormes moustiques...sans compter une pluviométrie hors norme.



Motuarohia island ou Robertson Island

La Baie des Iles est un haut lieu de l'histoire locale.

Peuplée il y a 600 ans par les explorateurs Maoris, elle accueillit l'Endaveour du Captain Cook, premier navire Européen à y mouiller.

Il fut suivi par le corsaire malouin Marion Dufresne qui n'a pas dû la trouver très romantique puisqu'il y passa à la casserole (littéralement) sauf la tête et les mains qui furent retrouvées.

Après avoir piqué en fraude des plans de cannelle aux Hollandais dans les îles de la Sonde, Marion Dufresne était à la recherche du continent austral (un genre de dahu pour les géographes) lorsqu'il atterrit en NZ; il fut bien accueilli par les Maoris, mais on suppose qu'à son départ, la baie a été décrétée Tabou (interdite) par les autorités religieuses à moins qu'un matelot n'ait commis quelque indécatesse. Toujours est-il qu'empêtré dans le brouillard, les deux navires de Marion se sont percutés et il fit demi-tour pour réparer le beaupré de l'un. Descendu à terre avec compagnie afin de chercher un tronc adéquat, il ne revint pas...

Il est amusant de noter qu'une mésaventure (doux euphémisme) similaire arriva au Captain Cook, à Hawaï cette fois, débarqué une première fois sans souci, la seconde lui fut fatale, idem il ne resta que la tête et les mains. Peut-être y avait-il une tolérance d' "une fois" par les Polynésiens?

A partir de là, le coin fût envahi par les chasseurs de baleine de si mauvaise réputation que Russel (la capitale) était considéré comme le trou de l'enfer du Pacifique Sud. Puis lorsque la Nouvelle Zélande fut incorporée à la Couronne Britannique, le traité qui établit la souveraineté de la Couronne (ça dépend de quel côté on regarde : Gibi ou Maori) fut signé à Waitangi, juste dans la Baie ; à trois mois près, les Maoris auraient signé avec les Français.... leur avenir en aurait été très différent, beaucoup plus sympa au vu de notre expérience en Polynésie Française.



Urupukapuka island – Baie des Iles

On va se reposer un peu, de cette navigation certes mais aussi de tout le reste. La Nouvelle Zélande est une étape importante dans notre long parcours, la première fois que l'on se pose longtemps après avoir navigué depuis plus d'un an sans vraiment de pause. Entrés dans les tropiques par le Nord, nous en sommes sortis par le Sud, partis plein Ouest de Greenwich, nous sommes à l'Est et tout cela sans avoir de trop perdu la tête (juste un jour).

465 jours depuis le 3 Août 2013 dont 115 de navigation pour faire environ 15000nm, 10 fois le pavillon Q dans la mature, une quinzaine de rayons verts, des graupels à la pelle, des grains par seaux entiers, quelques sauciThon, 60 litres de rhum, 600 litres de gasoil, 6 000 requins, 6 baleines (facteur d'échelle), 80 points navigation...

C'est beaucoup; le "Yo!" est en forme et l'équipage heureux.



Baie des Iles – Nouvelle Zélande - 30 novembre 2014