

L'aventure Rainbow

Un livre de Xavier, Sandrine et Neel Rossignol
Avec la participation d'Hélène Rossignol

Illustration de la couverture par Hélène Rossignol

Ce livre a été publié sur www.bookelis.com

ISBN : 979-10-359-3574-0

© Xavier, Sandrine et Neel Rossignol

Tous droits de reproduction, d'adaptation et de traduction,
intégrale ou partielle réservés pour tous pays.
L'auteur est seul propriétaire des droits et responsable du contenu de ce livre

Sommaire

Sommaire

Préface

Genèse d'une aventure imprévue

- 01 - Reconversion, hasards de la vie et rêve de gosse
- 02 - Rainbow, 3e mariage d'un Sunrise et d'un marin
- 03 - Équipage de fortune

La préparation du voyage

- 01 - Le choix du parcours, une histoire de coeur
- 02 - Le matériel nécessaire, tonneau des Danaïdes
- 03 - Le budget, maux de tête assurés
- 04 - « Commercial », ça ne se décrète pas
- 05 - Préparer le Rainbow ou comment palier son manque d'ubiquité
- 06 - La préparation médicale : piqure, suture et bouteille de vin
- 07 - « Consensus ou pas ? », telle est la question

L'attente du départ

- 01 - Mai 2017, Réunion : Des amis retrouvés, un sponsor inespéré
- 02 - Juin 2017, Réunion : Force de caractère, l'avertissement sans frais
- 03 - Juillet 2017, Réunion : Voiles, voiture et aux-revoirs
- 04 - Août 2017, Quimper : Derniers jours avant le départ

Douarnenez - Panama

- 01 - Douarnenez - Groix : Le ras de Sein pour mise en bouche
- 02 - Groix - La Rochelle : Déjà des problèmes techniques
- 03 - La Rochelle - Hendaye : Le Gascogne, une légende au programme
- 04 - Hendaye - Bermeo : Un rythme à trouver
- 05 - Bermeo - Bilbao : Coup de foudre au Pays-Basque
- 06 - Bilbao - Gijon : Qui veut aller loin, ménage sa monture...
- 07 - Gijon - Viveiro : Le charme improbable d'une étape imprévue
- 08 - Viveiro - La Corogne : Nous serions bien restés
- 09 - La Corogne - Porto : La météo se fait taquine
- 10 - Porto - Lisbonne : Tourisme et bricolage
- 11 - Lisbonne - Cadix : La belle tuile
- 12 - Cadix - Rabat : Douceur et effervescence du Maghreb
- 13 - Rabat - Lanzarote : Du coup de vent au coup de stress
- 14 - Lanzarote - Fuerteventura : Canaries pas très sexys
- 15 - Fuerteventura - Gran Canaria : Bloqués aux Canaries
- 16 - Gran Canaria - Mindelo : La haute mer puis l'Afrique
- 17 - L'Atlantique
- 18 - Grenade : Marina 5 étoiles
- 19 - Grenade - Cariacou : Baracuda, administration et carte postale
- 20 - Cariacou - Mayreau : L'arnaque à la langouste
- 21 - Mayreau - Tobago Cays : Paradis sur terre
- 22 - Tobago Cays - Sainte-Lucie : Le sens de la fête
- 23 - Sainte-Lucie - Martinique : Du baume au cœur

- 24 - Martinique - Les Saintes : Bienvenue Isabelle
- 25 - Les Saintes - St Kitts : Etape de transit
- 26 - St Kitts - Iles Vierges américaines : L'accueil avec un grand « A »
- 27 - Iles Vierges américaines - Porto Rico : A deux doigts du KO
- 28 - Porto Rico - République Dominicaine : Débarquement
- 29 - République Dominicaine - Jamaïque : Traversée mouvementée, efforts récompensés
- 30 - Jamaïque - Panama : Collision !
- 31 - Linton Bay : Le temps des réparations et remises en question
- 32 - Linton Bay - Archipel des San Blas : Petit coin de paradis
- 33 - Linton Bay : L'heure des premiers bilans
- 34 - Pérou : Escapade en terre Incas
- 35 - Shelter Bay : Retour au Panama
- 36 - Le passage du canal : Un nain parmi les géants

Le retour du Rainbow

- 01 - La métropole
- 02 - La Réunion
- 03 - Maurice - Réunion : Sur le fil du rasoir... jusqu'à la fin

Épilogue

Hélène

Annexes

- Annexe A - Glossaire marin
- Annexe B - Carte du parcours réalisé

Préface

Note à l'attention du lecteur: cet ouvrage raconte notre « aventure » de sa naissance à son achèvement. Les deux premières parties ont été écrites trois mois avant le départ, à posteriori, pour expliquer comment tout a commencé. La suite est la retranscription du journal de bord tenu de mai 2017 à l'arrivée du Rainbow à la Réunion le 15 septembre 2018

Douarnenez – La Réunion à la voile...

Dire que nous avons imaginé notre voyage tel qu'il s'est déroulé serait mentir. Lorsque vous lisez les témoignages de voyageurs qui ont décidé un jour de mettre entre parenthèses, au moins pour un temps, leur vie quotidienne pour partir à la découverte du vaste monde, à la rencontre des océans, vous avez l'impression de lire des contes de fées. Tout se passe toujours bien, il n'y a jamais de problèmes, les paysages de carte postale se succèdent, la vie à bord est idyllique bien qu'un peu monotone par moment. Les blogs de « tours-du-mondistes » sont un peu moins roses, mais le plaisir et la facilité restent largement prédominants.

Ce n'est pas ce que nous avons vécu. Loin de là. Notre aventure n'en fut pas moins fantastique humainement, émotionnellement. Mais elle fut une épreuve quasi permanente. Une épreuve physique, morale, relationnelle, financière.

Ce livre n'est pas là pour décourager les postulants au départ. Bien au contraire. Il est fait pour les aider à partir mieux préparés, conscients qu'ils ne s'apprêtent pas à descendre « un long fleuve tranquille », mais à vivre une aventure avec un grand « A ».

Nous aurions la possibilité de repartir, nous le ferions sans hésiter. D'ailleurs, nous repartirons un jour. C'est une certitude. Plus riches de toutes les leçons tirées de ce premier grand voyage, mieux préparés et donc plus à même de profiter de ce privilège que nous nous accordons. Un privilège accessible à tous ou presque, à condition que ce « tous » décide d'y accéder.

Combien de fois avons-nous entendu cette phrase « Vous avez de la chance de partir, c'est génial. J'aimerais pouvoir le faire un jour ». D'amusante, cette phrase est rapidement devenue agaçante. Cette possibilité de partir vivre ses rêves, il suffit, la plupart du temps, de se la donner pour l'avoir. Cela a généralement un coût, j'en conviens. Selon les rêves et les situations, cela peut représenter un investissement en temps et en argent, des sacrifices personnels ou de carrière. Le plus difficile est de décider de partir, de décider de laisser le confort d'une vie bien réglée, de mettre entre parenthèses sa vie sociale ou professionnelle, de préférer l'inconfort exaltant de l'incertitude à la routine rassurante du quotidien.

En bateau, à pied, en vélo, en train ... vous rêvez de partir ? Faites-le. Vos rêves sont autres que de voyager ? Ce n'est pas grave, chacun ses aspirations. Mais vivez-les ! Une fois la décision prise, vous verrez que beaucoup d'obstacles qui semblaient insurmontables auparavant vont disparaître sans même que vous vous en rendiez compte. Vivez vos rêves, ne rêvez pas votre vie.

Si tout ne se passe pas comme prévu, si vous n'arrivez pas au bout, si, si, si... Ce n'est pas bien grave. L'essentiel est ailleurs. Vous ressortirez plus fort. Plus riche d'avoir essayé. Vous ferez partie pour toujours de ceux qui ont osé.

Si rien ne fut simple, s'il a fallu se battre pour tout, s'il ne fut pas celui que nous attendions, ce voyage nous a marqués, il a consolidé notre famille. Il nous a offert des rencontres improbables, de gentils pirates, des chasseurs de trésors, des aventuriers, il nous a permis de découvrir des cultures et des référentiels de pensée dont nous ignorions tout. Il fut une expérience unique.

Rien ne fut simple, mais tout aurait pu être bien plus compliqué sans trois personnes que nous tenons à remercier du fond du cœur.

Un ami croisé en route. Un pirate, un vrai. Un pirate qui nous a remis à l'endroit alors que nous étions la tête dans le sac. Un pirate qui nous a permis de vivre un happy end alors que le destin nous servait une soupe à la grimace. Un pirate, un vrai. Un ami, un vrai. Merci Filos !

Mes parents, sans qui, du début à la fin, de la naissance du projet à l'arrivée à la Réunion, tout aurait été beaucoup plus compliqué. Véritable base arrière et appui logistique, ils ont rendu possible la préparation du bateau à 10.000 km de distance. Ils ont assuré le suivi météorologique depuis la métropole, le soutien moral à tout instant via le téléphone satellite durant les grandes traversées, le financement de certains travaux en cours de route ... Papa, Maman, merci !

Genèse d'une aventure imprévue

01 - Reconversion, hasards de la vie et rêve de gosse

Douarnenez - Le Port de la Pointe des Galets à la voile... De la pointe Finistère dans l'Atlantique Nord, à l'île de la Réunion au cœur de l'Océan Indien. Du berceau de mon enfance à ma terre d'asile, à la terre de mon épouse et de mon fils. Presque un tour du monde. Un rêve de gosse qui se concrétise sans que je l'aie vraiment cherché. Un rêve de gosse qui a démarré presque par hasard, puis s'est emballé sans que rien puisse le contrôler ni l'arrêter.

Tout est parti d'un projet de reconversion professionnelle pour créer une structure touristique "Voile / Montagne" avec hébergement à bord à la Réunion. Un vrai manque ici. L'île est fantastique, mais reste tournée sur la terre. Les cirques, pitons et remparts font la renommée de ce petit morceau de France et lui ont valu son classement au patrimoine mondial de l'UNESCO.

Pour ce qui est du lien à la mer, tout reste à faire. Côté maritime... le désert, ou presque. Les choses évoluent lentement, mais la tendance reste marquée. Ce rapport à l'océan n'est ni dans la culture ni dans l'histoire de l'île. Il n'existe que trois ports en mesure d'accueillir des voiliers, la quasi-totalité des adhérents des clubs de voiles sont des zoreilles¹, plus de cinquante pour cent des collégiens et lycéens de l'île ne savent pas nager.

Il faut reconnaître qu'ici, au premier abord, la mer paraît hostile. Peut-être plus qu'ailleurs. La côte Est est balayée par les alizés² et n'offre aucun abri. La côte Ouest, plus protégée, est ceinturée d'une étroite barrière de corail formant un lagon peu profond et non navigable. Si l'on vient rajouter la « crise requin » qui sévit depuis une dizaine d'années ...

Pourtant, le plan d'eau, s'il n'est pas facile, n'en demeure pas moins magnifique. Le sud sauvage vu de la mer, un lever de soleil face aux coulées de lave de l'enclos du Piton de la Fournaise, le show des dauphins en baie de Saint-Paul... Il y a matière à s'extasier. Et si cela devait ne pas suffire aux plus difficiles, l'île Maurice est à moins de vingt-quatre heures de navigation. Un combiné plage / montagne, Maurice / Réunion a des atouts à faire valoir.

Ce projet, baptisé « Des voiles pour la Réunion », cela fait quelque temps que je l'ai dans un coin de la tête. Le problème est qu'il me faut un titre de professionnel de la mer, mon monitorat de voile ne suffisant pas. Ce titre c'est le Capitaine 200. J'avais déjà tenté de suivre la formation entre 2010 et 2015, mais je m'étais fait refouler à chaque fois : « Priorité aux gens de la mer, à ceux qui sont déjà marins professionnels ». Ma seule possibilité était de le passer en cours à distance. Encore fallait-il qu'il y ait une session. Pour tenir cette session, l'école d'apprentissage maritime de la Réunion (EAMR) devait remettre en route son logiciel de formation. Un vieux truc programmé dans un langage disparu. Trois ans qu'ils devaient le faire...

Je ne sais pas quelle mouche les a piqués, mais en septembre 2015 ils ont fini par se lancer. Pour une session. Une seule. Une seule, car en septembre 2016 la réforme du Capitaine 200 allait chambouler tous les programmes. Quand ils m'ont appelé pour savoir si j'étais toujours intéressé je n'ai pas hésité. Heureusement, car la réforme m'aurait interdit l'accès à la formation à compter de 2016.

Presque simultanément, mon père et mon oncle ont vendu l'ancien appartement de ma grand-mère jusqu'à présent occupé par un de mes cousins. Papa décida de partager sa part entre mes

1 Zoreille : surnom attribué aux européens blancs

2 Alizés : Vent régulier des régions intertropicales, soufflant d'est en ouest de façon régulière. Dans l'hémisphère nord, il souffle du nord-est vers le sud-ouest, dans l'hémisphère sud du sud-est vers le nord-ouest.

sœurs, lui et moi. En septembre 2015, mes économies passaient de façon tout à fait inattendue de 15.000 € à 30.000 €, le budget nécessaire pour acquérir un voilier compatible avec mon projet sur le marché de l'ancien.

"Des Voiles pour la Réunion" comprend en fait trois étapes, constituant chacune un projet à part entière. La première est d'obtenir le diplôme de Capitaine 200 afin de pouvoir exercer comme professionnel. Pour cela, je me suis donc inscrit à l'EAMR du Port fin 2015. C'est le grand retour à la vie d'étudiant même si l'essentiel des cours se fait à distance. L'assiduité, les fiches, le stress des examens, le soulagement à l'annonce des résultats et... le tour est joué huit mois plus tard.

La seconde étape est, bien entendu, d'acquérir le bateau. Il n'y avait rien dans mes prix à la Réunion. Lentement mais sûrement l'évidence apparaît : il faudra l'acheter en métropole... et le ramener par la mer. L'achat se fait également fin 2015. Après trois mois à dépouiller les petites annonces, sept à huit visites de mes parents sur des voiliers présélectionnés, je prends mon billet d'avion pour conclure l'affaire et acquérir un Sunrise de 1984.

Il faut enfin convoier le bateau à la Réunion. Un convoiage, oui, mais par quelle route ? À tort ou à raison, le canal de Suez est vite écarté pour risque de piraterie à la sortie. Le passage du cap de Bonne Espérance a ma préférence dans un premier temps, mais plusieurs témoignages de marins avertis sur les risques qu'il peut y avoir à le passer dans ce sens-là sur un "petit" voilier me font finalement opter pour la dernière option, la plus longue : le canal de Panama puis les traversées du Pacifique et de l'Océan Indien.

A cinq nœuds³, c'est six mois de mer non-stop. Mais... ce serait dommage de ne pas s'arrêter en route. Le projet professionnel devient alors un projet de vie, un défi personnel, une aventure familiale au sens large, l'occasion de retrouvailles et moments de partage avec des amis, une découverte culturelle ... et plein de choses que j'ignore encore à ce moment-là.

63 étapes, 27 pays, 25.000 Milles nautiques⁴... Départ le 12 août 2017, retour... le 31 août 2018... si la météo, les avaries de voyages, les rencontres et les découvertes aux différentes escales nous permettent de tenir à peu près la feuille de route très théorique établie au départ. Honnêtement, je n'y crois pas trop. Il est probable que nous devrons laisser le bateau dans un port à la limite du Pacifique et de l'Indien pour revenir le chercher plus tard. Car... le 1^{er} septembre 2018, quoi qu'il arrive, il faudra reprendre une activité professionnelle.

³ Unité de mesure nautique pour la vitesse. 1 nœud = 1,852 km/h

⁴ 1 mille nautique = 1,852 km (1 nœud = 1 mille / h)

02 - Rainbow, 3e mariage d'un Sunrise et d'un marin

Le Rainbow est un Sunrise 34, sorti des chantiers Jeanneau en 1984. Une légende chez les plaisanciers. Malgré son âge, sa réputation reste intacte. Très marin, agréable à la barre, rapide, il tient la dragée haute à de nombreux modèles plus modernes de gamme équivalente.

C'est le voilier que je cible dès le départ même si la porte n'est pas fermée à d'autres modèles. Ne sait-on jamais, une occasion en or peut toujours se présenter. Cependant... sauf hasard extraordinaire, dans mes prix... c'est ce que je peux trouver de mieux.

Le Sunrise 34, je connais déjà. Ce n'est pas pour rien que je focalise mes recherches sur lui.

Flash-back ! En 1996, après quinze ans de voile légère, je découvre l'habitable. Le terrain de jeu s'agrandit d'un coup, d'un seul. L'ivresse de la vitesse et de la glisse des petits catamarans fait place à la « zénitude » des horizons sans fin, à une sensation de liberté encore jamais égalée. Mon apprentissage se fait sur Dufour 30, mais les deux stages suivants aux Glénans se déroulent sur Sunrise. Le coup de foudre. Sa ligne, sa vitesse, sa réactivité ... tout me plaît. Jusqu'à son nom... Sunrise. À ce moment-là, j'ai 23 ans, 24 peut-être, encore étudiant, avec mon service militaire à effectuer... Je n'en suis donc pas à me projeter dans l'achat d'un voilier, surtout de cette taille. Mais, le rendez-vous est pris. Dans un coin de ma tête, le nom est gravé. Et durant les vingt années qui suivent, chaque fois que l'idée d'acquérir un voilier vient me titiller, ce nom ressurgit. Par deux fois, mon choix se porte cependant sur un autre modèle, plus petit, beaucoup moins cher... plus abordable pour moi.

Au-delà de ce côté affectif de mon choix, de la bonne réputation du voilier auprès de presque tous les connaisseurs, le Sunrise a un autre avantage considérable. Je peux le gérer seul s'il le faut. 34 pieds⁵, c'est la bonne taille pour un marin. Pour un marin de mon niveau. Plus grand, les efforts physiques à déployer deviennent d'une intensité suffisante pour que je ne me sente pas capable de tout porter en solitaire.

Le Rainbow n'a jamais fait de haute mer. C'est une troisième main. Son premier propriétaire l'a gardé peu de temps, a fait un peu de cabotage du côté de Dunkerque.

Le second, Raymond, l'a gardé bien plus longtemps. Près de quinze ans. Pas de haute mer pour lui non plus. Il l'a descendu de Dunkerque à Arzal, dans le Morbihan. Cela a été son plus long périple. Il l'a ensuite utilisé pour des sorties à la journée dans la région. Il faut dire qu'il y a de quoi faire dans la zone. Belle Ile, Groix, le Golfe ... Le couple « marin / bateau » a vécu de belles heures.

Leur séparation a un côté tragique. Lors d'une visite de cidrerie, quelque chose comme ça, me semble-t-il, Raymond s'est fait prendre la jambe dans une presse à pomme. Broyée. L'amputation était inévitable. Sa vie s'en est trouvée chamboulée, mais il en est resté le maître. L'homme que j'ai rencontré lorsque je suis allé signer les papiers d'acquisition, puis en allant chercher le voilier, m'a impressionné par son optimisme et son dynamisme. D'assez petite taille, les cheveux gris coupés courts, moustache fine et petite barbichette. Sa largeur d'épaules évoque un passé d'haltérophile. Il me fait penser aux images d'instituteurs d'avant-guerre avec leur noblesse de port et le respect qu'ils inspiraient. Rien dans son regard décidé ou dans son apparence ne trahit l'épreuve qu'il a traversée. Seule sa claudication lorsqu'il se déplace rappelle l'accident à ceux qui en connaissent l'existence. Il ne pourra sans doute plus faire de voile, les risques sont trop importants, mais, lors de notre dernière rencontre, il devait essayer un prototype de prothèse qui lui permettrait de continuer à skier, sa première passion. Il a soixante-dix ans.

⁵ Unité de mesure utilisée pour la taille des bateaux. 1 pied = 0,304 mètre)

Le Rainbow faisait partie d'un panel final de quatre bateaux. Deux des autres vendeurs cédaient leur « bébé » pour cause de cancer, le dernier pour une blessure au bras. On dit que lorsqu'on a un bateau, les deux plus beaux jours sont celui où on l'achète et celui où on le vend. Je ne suis pas d'accord. Je pense que l'on ne se sépare d'un voilier que lorsqu'il nous est impossible de faire autrement. Cela n'a rien de joyeux.

Lorsqu'on acquiert un bateau, il y a toujours beaucoup d'interrogation sur son état, sur son entretien passé. Y a-t-il de l'osmose⁶ ? Quel est l'âge véritable du gréement⁷ ? ...

Peut-être à tort, ces questions, je ne me les suis pas posées. Le contact avec Raymond a été tel que je lui ai accordé ma confiance de suite, et de fait, je l'ai donnée au bateau. Mon vendeur est un excellent bricoleur et un maniaque de l'entretien. Depuis l'accident, un an auparavant, le voilier a été sorti de l'eau et bichonné comme s'il allait partir pour un Vendée Globe.

Je n'aurai pas grand-chose à faire dessus en matière de maintenance. Il faudra installer des panneaux photovoltaïques pour assurer l'autonomie énergétique des instruments de navigation. Pour le reste, les dépenses porteront sur l'acquisition des matériels et équipements nécessaires lorsque l'on s'attaque à de la navigation hauturière.

Deux cabines doubles et deux couchettes simples pour six couchages, ce sera amplement suffisant. La cuisine et la salle de bain avec WC garantissent le confort de vie à bord au mouillage. Mes seules craintes portent sur la capacité des réservoirs. Deux fois cent litres pour l'eau, cinquante litres pour le gasoil ; il faudra sans doute prévoir des jerricans à bord.

Je ne sais pas si je serai toujours de cet avis à l'arrivée, mais il me semble bien que l'essentiel est là.

⁶ L'osmose est un phénomène physico-chimique dû au vieillissement du polyester qui constitue la coque de nombreux bateaux dits « plastiques » au bout de 10 à 15 ans. Il se traduit à longue par une perte de perméabilité de la coque.

⁷ Le gréement d'un navire à voile est l'ensemble des pièces fixes et mobiles d'un navire permettant la propulsion et manœuvre d'un bateau par la force du vent.

03 - Équipage de fortune

Si le Rainbow tient la mer, j'ai beaucoup plus de doute sur son équipage. Un équipage à géométrie variable. Un équipage « de bric et de broc ». Voilà comment je pourrais le qualifier. En y regardant d'un peu plus près, cela semble même déraisonnable de partir.

Mais être raisonnable empêche de rêver. Être raisonnable, c'est un peu chercher une bonne raison de ne pas faire ce qu'on a vraiment envie de faire pour rester bien sage, dans les clous, dans la norme.

Alors je n'ai pas envie d'être raisonnable et nous lèverons l'ancre avec cet équipage bancal.

Qui trouverons-nous à bord ?

Moi, Xavier, bien entendu. Âgé de 43 ans, je fais de la voile depuis l'âge de 7 ans, j'ai donc un monitorat de voile, un capitaine 200⁸, le Rainbow est mon 3^e voilier. Les bases semblent solides au premier abord. En creusant un peu, on trouve cependant des trous béants dans la cuirasse. Des trous que je n'ignore pas, heureusement, et dont je tiendrai pleinement compte.

Pour commencer, je n'ai jamais passé plus de soixante-douze heures en mer d'affilée sans toucher terre, même comme équipier. Les traversées de l'Atlantique et du Pacifique en tant que chef de bord seront donc des grandes premières. En suis-je capable ?

Par ailleurs je n'ai navigué sur le Rainbow en tout et pour tout que quinze jours en juillet / août 2016. Je connais le Sunrise comme voilier, j'ai effectué plusieurs stages Glénans sur ce support il y a... 20 ans. Mais je ne peux pas dire que j'aurai apprivoisé mon bateau au moment de partir.

Les premières étapes du parcours, relativement courtes et côtières doivent au moins me permettre de me remettre en jambes.

Sandrine, mon épouse, n'a pas la voile comme sport de prédilection ni la mer comme élément naturel. Jusqu'en juillet 2016 son actif marin se limitait à trois sorties sur mon ancien voilier, un Fun, en baie de Saint-Paul. Des sorties nauséuses, consenties plus pour me faire plaisir que pour autre chose.

Juillet 2016 constitue sa seule véritable expérience nautique avec un stage d'une semaine aux Glénans. Deux jours un peu patraques, cinq jours sympas sur ce qu'elle m'a raconté.

Un stage fait pour me faire plaisir, pour me montrer qu'elle faisait l'effort de s'intéresser à ma passion, que je pouvais la partager, un peu, avec elle.

Depuis ce stage... Rien d'autre sur un plan nautique. Si ! Un après-midi en Hobie 16. Sandrine n'est donc pas novice, mais c'est tout comme.

Neel, notre fils, mon loustic de trois ans. Dès qu'il voit un bateau, il faut qu'il embarque. La vedette de la SNSM⁹ à Sainte-Marie est devenue « le bateau de papa » et lui, la mascotte du bateau. Selon lui, tous les autres canots du port sont les siens et il a le droit de monter dessus

⁸ Capitaine 200 : titre de la marine marchande permettant d'exercer les fonctions de capitaine sur des bateaux de moins de 200 tonnes ou 24 mètres de long.

⁹ SNSM : Société Nationale de Sauvetage en Mer

quand il le souhaite. Malgré cet intérêt... il va représenter une gêne pour la conduite du voilier. Nul doute qu'il voudra tout essayer et tout faire tout seul. Et, bien sûr, il ne sera d'aucune aide.

Je pourrais heureusement compter, au début, sur la présence de Cédric. Au-delà de la solide amitié qui nous lie, nous avons trois ans de vécu marin ensemble comme copropriétaire d'un Fun. Mais... le Fun ne permet que des sorties à la journée et c'était il y a déjà cinq ans. Depuis la vente de ce voilier, il n'a pas été épargné par les épreuves de la vie et n'a plus navigué, si ce n'est une semaine avec moi sur le Rainbow en juillet dernier.

J'ai confiance en lui, mais plus que moi encore, il faudra qu'il reprenne le rythme.

Par ailleurs, il ne sera pas là tout le temps. Je ne pourrai compter sur lui que les trois premiers mois, de Douarnenez aux Caraïbes.

Anton, mon filleul et neveu de 10 ans, sera présent jusqu'à Hendaye ou Bilbao. Il sera plus utile que Neel en tant qu'équipier, c'est certain. Mais il n'est pas là pour ça. Il vient passer un peu de temps avec son parrain. Lui en métropole, moi à la Réunion, on ne se voit pas souvent. Ces dix petits jours seront l'occasion de combler un peu ce manque.

Viendront également se joindre à nous, ponctuellement, au gré des étapes, des amis qu'un bout de navigation et un mode de voyage original attirent. La Polynésie semble ainsi faire rêver un bon nombre de nos camarades.

En me relisant, je ne peux que confirmer ce que j'annonçais. Ça n'a rien de raisonnable. Le curriculum de l'équipage, le nombre potentiel important de personnes à bord sur le tronçon Tahiti / Australie, la présence d'un enfant de trois ans... Ça n'a rien de raisonnable.

Mais... je suis confiant. Je sais que ça va bien se passer.

Que peut-il arriver au pire ? Une explosion des relations à bord ? Les coups de tabac ? Je connais mon monde, les aigreurs, colères et agacements éventuels seront ravalés pour affronter la difficulté. L'équipage, aussi bancal soit-il, fera face. Au large, nous ferons le dos rond, affalurons toute la toile si nécessaire, et attendrons. Près des côtes, la consultation régulière de la météo permettra de rester au port si des conditions difficiles sont annoncées.

La préparation du voyage

01 - Le choix du parcours, une histoire de coeur

Le passage de Suez était écarté d'entrée de jeu. Les problèmes de piraterie sur les côtes yéménites et somaliennes représentaient en effet un risque auquel je ne souhaitais pas nous exposer.

La levée progressive des dispositifs de sécurité des marines française, américaine et chinoise laisse pourtant penser que la situation est sous contrôle. Je suis d'un naturel joueur et confiant, mais, malgré ces gages de sécurité, pas cette fois-ci.

Et pour tout dire, l'intérêt culturel et touristique du parcours en Méditerranée ne m'est apparu qu'après. Nul doute qu'un autre voyage nous amènera dans ces eaux chargées d'histoire. L'Italie, la Grèce, le Maghreb, l'Égypte ...

Longer les côtes ouest-africaines étant également peu sûr, mais surtout compliqué en matière de courants et vents. Ma première option était donc la double traversée de l'Atlantique. Nord jusqu'au Brésil puis Sud jusqu'à Bonne Espérance avant de remonter vers Madagascar puis la Réunion. Sans me pencher sur les cartes et logiciels de navigation, j'estimais la durée du voyage à quatre mois. Un peu long pour laisser femme et enfant derrière moi, mais... envisageable.

Mais voilà... deux rencontres, deux conversations avec des marins en qui j'ai toute confiance m'ont fait réfléchir. « Bonne Espérance dans ce sens-là avec un 34 pieds ?! Tu vas te faire secouer comme jamais. J'ai des amis qui y ont laissé leur bateau et s'en sont tirés de justesse » « Moi, à ta place, je n'irai pas. Entre ça et les Kerguelen, je préfère les Kerguelen. Pourquoi ne fais-tu pas le grand tour ? Passe par Panama ».

Alors j'ai repris ma carte du monde. Je ne peux pas dire que ce soit la peur de passer par Bonne Espérance qui m'ait fait changer d'avis. Par contre... les noms que je lisais sur les cartes faisaient « tilt » les uns après les autres dans ma tête d'adolescent de 43 ans : Caraïbes, Jamaïque, Galápagos, Marquises, Tahiti, Fidji, Nouvelle-Calédonie, Darwin, détroit de Torres, Bali ...

Sans m'en rendre compte, j'ai changé de projet. D'un simple convoyage, j'ai basculé sur l'aventure d'une vie, un quasi-tour du monde en famille. Et puisque j'en suis là... autant ne pas faire les choses à moitié. « Tilt », « tilt », « tilt », ... les noms sur la carte s'allument les uns après les autres : Bilbao, Lisbonne, Gibraltar, Tanger, Casablanca, Madère, Canaries, Cap Vert s'intercalent entre Douarnenez et les Caraïbes. Jakarta, Singapour, Pondichéry, Colombo, les Chagos trouvent place entre Bali et la Réunion.

Ce parcours, c'est celui du coeur. Est-ce également celui du réalisme ?

02 - Le matériel nécessaire, tonneau des Danaïdes

Avant de parler budget, recensons ce qui est nécessaire.

J'ai dévoré « *Maître à Bord* » d'Alexandre de Roquefeuille. Je ne saurais trop le conseiller à tous ceux qu'une tranche de vie en mer attire. C'est un ouvrage technique certes, mais il se lit comme un roman. Il se lit également crayon et bloc-notes à portée de main. Chaque page fourmille de bonnes idées à retenir, d'avertissements à prendre en compte ... et donc d'équipements ou matériels nécessaires à un tel voyage.

Assez rapidement, la liste de matériel à emporter prend forme. Elle prend également des proportions conséquentes. Quelles que soient les rubriques (sécurité, santé, accastillage, voilerie, vie à bord, outillage, moteur, cuisine, navigation, amarrage ...) les colonnes se noircissent et semblent ne plus finir.

Vient alors l'heure du chiffrage. Catalogue Uship¹⁰, site internet SVB¹¹, site de petites annonces ... tout est bon pour remplir les unes après les autres les cases « prix unitaire » du tableau Excel. « Tilt », « tilt », « tilt » ...

Une nouvelle vague de « tilt » déferle. Beaucoup moins agréable que la précédente.

30.000 €... Rien que ça. Le prix payé pour l'acquisition du Rainbow. Inutile de préciser que c'est totalement hors de nos moyens.

Commence alors un long travail de priorisation : « Indispensable / Très utile / Pratique / Confort ».

Le radeau de survie et les gilets de sauvetage aux normes sont bien entendu classés comme indispensables.

D'autres choix sont moins évidents : Installe-t-on un radar ou se contente-t-on de l'AIS¹² ? Un terminal Inmarsat C¹³ est-il indispensable ou la liaison internet par téléphone satellite est-elle suffisante ? L'autonomie énergétique si l'on veut un frigidaire et un radar mérite-t-elle les 4.000 € d'un hydrogénérateur¹⁴ ?

À toutes ces questions, le choix du moindre coût s'est rapidement imposé comme une évidence ; notre réalité financière me faisant redescendre sur terre lorsque des envies de luxe me prenaient.

10 Chaîne d'accastillage (vente de matériel nautique).

11 Autre accastilleur.

12 AIS : Automatic Identification System. Système permettant d'avoir la position des navires équipés d'un AIS et de leur donner la sienne.

13 Inmarsat C : Système satellite permettant de communiquer avec la terre ou entre navire.

14 Système permettant de produire de l'électricité grâce à une hélice plongée dans l'eau et entraînée par la vitesse du bateau.

Il n'y aura pas d'hydrogénérateur, pas de dessalinisateur¹⁵, pas de bimini¹⁶, pas de pilote¹⁷ neuf, pas de nouveau sondeur¹⁸, pas de lecteur de carte électronique, pas de renvoi des loch¹⁹, sondeur et anémomètre à la table à carte, ni du GPS au niveau du cockpit²⁰.

Au final, la seule vraie question fut celle des cartes marines. J'en avais identifié près de 150 nécessaires au voyage. À 30 € la carte SHOM²¹ et 35 ou 40 € la carte britannique, australienne ou américaine, l'addition était salée.

Pour alléger la note, la première idée fut de chercher des cartes à télécharger gratuitement sur le net. Là... je dis un grand merci à la Nouvelle-Zélande et aux USA dont toutes les cartes des eaux territoriales sont gratuites. Malheureusement, la France, la Grande-Bretagne et l'Australie n'ont pas cette générosité et la dépense reste faramineuse.

La seconde idée fut de racheter les cartes de « tour-du-mondistes » rentrés au bercail. J'en ai trouvé une petite dizaine. Et... ils m'ont tous répondu. Sympa. Très sympa. Beaucoup de conseils utiles mais... pas un n'avait de cartes à vendre. Confrontés au même problème que nous lors de leur départ ils avaient tous fait le choix de la carte électronique : lecteur de cartes, PC ou tablette.

L'électronique... Autant dire que j'étais sceptique. Je le suis toujours un peu en écrivant ces lignes à trois mois du départ. J'ai déjà connu quelques pannes totales d'électricité (sur des bateaux de location certes) et ces jours-là j'avais toujours été très heureux d'avoir une bonne vieille carte papier et de savoir-faire un point avec un compas de relèvement...

Mais voilà... 150 cartes pour 4.500 €, ce n'est pas possible. À côté de ça, l'iPad et toutes les cartes nécessaires sur iSailor²² reviennent à 1.000 €. Sans parler du gain de place et de poids.

J'ai fini par couper la poire en deux. J'ai pris l'iPad avec un chargeur solaire et une coque étanche, doublé l'électronique avec le PC portable équipé d'Open CPN²³ et d'une antenne GPS et... fait l'acquisition de la quinzaine de cartes à grande et très grande échelle qui couvraient le parcours. Tous les atterrissages, toutes les entrées de port et approches de mouillage se feront sur la tablette.

On s'en sort pour 1.500 €. J'espère ne pas regretter ce choix dans quelques mois.

Par ce jeu de priorisation, en s'en tenant à « l'indispensable », au « très utile » et à quelques articles « pratiques » l'investissement de base a chuté de 30.000 € à 12.000 €. Quand même...

Pour le reste, nous verrons une fois le budget bouclé s'il y'a un peu de rabs.

15 Système permettant de transformer l'eau de mer en eau douce.

16 Taud apportant de l'ombre sur le cockpit et pouvant être maintenu déployer en navigation.

17 Pilote automatique : équipement de permettant de conserver un cap programmé sans intervention humaine.

18 Sondeur : Équipement permettant de connaître la hauteur d'eau sous la coque.

19 Loch : Équipement permettant de connaître la vitesse de déplacement sur l'eau.

20 Cockpit : espace extérieur à une cabine d'où l'on gouverne un voilier.

21 Service Hydrographique et Océanographique de la Marine éditant l'essentiel des cartes marines françaises.

22 iSailor : Application de navigation maritime.

23 Logiciel de navigation freeware

03 - Le budget, maux de tête assurés

Tous ces noms sur la carte font « tilt » ... Mais... il n'est pas question de se contenter d'enfiler les ports comme des perles juste pour le plaisir de les mettre sur le livre de bord.

Tous ces lieux, nous avons une envie folle de les vivre pleinement, de prendre le temps de nous imprégner des atmosphères, des gens, des cultures.

Combien de temps cela peut-il prendre ?

La tentation de se jeter de suite sur mes cartes, règle CRAS dans une main, compas pointe sèche dans l'autre est forte, mais j'ai l'expérience des projets. Si je veux éviter de refaire dix fois la même chose pour récupérer des informations non prises lors d'une précédente recherche, il faut un peu de méthode, recenser toutes les données dont nous aurons besoin.

La fiche type Excel d'une étape prend rapidement forme : Points de départ et d'arrivée, distance, temps de parcours à cinq nœuds de moyenne, waypoints²⁴, courants et vents dominants à la période de passage prévue, temps passé à terre, périodes conseillées et déconseillées, formalités administratives, dangers et difficultés, points d'intérêts, références des cartes marines, postes de dépenses. Le tout standardisé pour pouvoir consolider les informations. Je ne doute pas que de nombreux marins se passeraient aisément de ce gadget. Moi... il me rassure.

Il est alors temps de rentrer dans le vif du sujet. Les soirées sur Open CPN s'enchaînent. Deux bons mois. Soixante-trois étapes, soixante-trois fiches. Quelques douches froides comme les 1000 € pour passer le canal de Panama ou pour mouiller aux Galápagos. Quelques places de port à un prix exorbitant également.

Que peuvent bien représenter ces 63 fiches. En temps ? En argent ? La rêverie n'est plus de mise. Consolidons.

13 mois... s'il n'y a pas de casse importante et donc de réparation longue. 13 mois si la moyenne de 5 nœuds est tenue. 13 mois si nous restons raisonnables et ne nous attardons pas plus que prévu dans des endroits que nous savons tous plus beaux les uns que les autres...

13 mois... Le choix de l'itinéraire fait basculer le périple d'un « voyage un peu long » à « l'aventure d'une vie ». La durée prévisionnelle du voyage le fait définitivement passer d'une virée en solitaire ou entre amis à une aventure en famille.

13 mois... Disons-le tout de suite, je n'y crois pas. Ce timing au chausse-pied n'est pas crédible. Il faudra plus de temps. Mais poussons l'exercice jusqu'au bout. Passons à la simulation financière.

En privilégiant les nuits au mouillage aux nuits dans les marinas, avec des ratios de 5 € par repas et par personne à bord, 25 € pour un restaurant de temps en temps, le gazoil, l'eau, l'électricité, 10 € par jour et par personne lors des passages à terre, une provision mensuelle pour maintenance de 300 €, les différents frais administratifs ... l'addition monte à 18.400 €.

Je n'ai pourtant pas l'impression d'être large. Je ne me pose d'ailleurs pas la question de réduire certains postes, car ce ne serait plus réaliste.

²⁴ Point de passage.

Il faut également intégrer l'achat du matériel nécessaire au départ, les provisions pour réparations et... les frais non liés au projet, mais qui continueront de tomber durant le voyage, comme l'emprunt et l'assurance pour la maison ou les différents impôts.

Vendre la maison permettrait de solder l'emprunt et donnerait de l'air, mais, sur ce point, je ne suis pas le seul à décider et Sandrine n'est pas sur cette longueur d'onde. Elle joue le jeu, me permet de vivre mon rêve, met l'intégralité de ses économies en provision pour financer notre retour à la Réunion ; je ne peux pas lui demander non plus de tout sacrifier pour ça. Je serai sans doute d'ailleurs très content de retrouver un havre confortable et familier à mon retour.

Tout mis bout à bout, nous sommes à 64.000 € de dépenses prévisionnelles. Sommes-nous capables de réunir les recettes nécessaires pour équilibrer ?

Oui ! En serrant les vis durant les trois mois précédant le départ, en mettant chaque centime de nos économies, et en intégrant le salaire que je percevrai durant les cinq premiers mois, mes cinq mois de congés et compte épargne temps... Ça passe... Nous disposons même d'une faible marge de sécurité.

Le temps nécessaire calculé pour réaliser le voyage correspond au mois prêt à la durée de notre autonomie financière. Quoiqu'il arrive, nous ne pourrons pas poursuivre le voyage au-delà des 13 mois prévus. Si les délais ne sont pas tenus, il faudra laisser le bateau en Australie ou en Nouvelle-Calédonie, rentrer à la Réunion et reprendre le travail pour remettre le compte en banque à flot avant de repartir terminer le périple.

Dans ma tête, je dresse déjà la liste des shunts possible pour récupérer du temps perdu. Gibraltar, Madère, certaines îles des Caraïbes, Fidji ou Tonga, Wallis ou Futuna, Brisbane. L'ultime sacrifice serait de tirer tout droit sur la Réunion depuis Bali en s'arrêtant aux Îles Cocos, délaissant ainsi Djakarta, Singapour, Pondichéry et Colombo.

04 - « Commercial », ça ne se décrète pas

Le projet est financé certes, mais la marge de sécurité est très faible et les bons restaurants et autres moments de relâche dans un port ne seront pas légion.

Par ailleurs, l'hydrogénérateur, le moteur électrique pour l'annexe ou le radar ont été écartés, mais s'il y a un moyen de se les faire financer... ils seront les bienvenus à bord.

Je monte donc la plaquette du projet, identifie près d'une centaine d'entreprises ou collectivités à contacter, rédige une belle lettre de motivation.

Dans le lot d'entreprises contactées : des acteurs locaux, d'autres internationaux, des professionnels de la mer bien sûr, mais pas que. L'aide demandée va du don financier au don en matériel d'anciens modèles, en passant par la proposition de tester en condition « grandeur nature » des produits sur lesquels ils travaillent encore.

Toutes ces entreprises ne sont pas situées en France et je mets les talents linguistiques de mon père à contribution pour disposer de versions anglaises et allemandes des plaquettes et courriers.

Ne faisons pas durer le suspense, clôturons ce chapitre rapidement : le projet restera entièrement autofinancé. Tout au plus aurons-nous obtenu quatre ou cinq mails de réponse déclinant poliment ma proposition de partenariat.

Un lobbying plus intense, des relances téléphoniques, un carnet d'adresses mieux rempli auraient peut-être permis de meilleurs résultats...

Je ne suis pas un commercial, je ne suis pas un homme de réseau et... je ne me referai pas. Pour tout dire, si j'ai pris du plaisir à réaliser la plaquette, la phase de démarchage, de vente de moi, de mon projet, et de mon rêve m'a ennuyé, rebuté même.

Par contre, je ne saurais trop conseiller à ceux qui ont cette fibre commerciale, et qui décideraient de se lancer dans une aventure du même type, de pousser cette recherche de partenaires bien plus que nous ne l'avons fait.

05 - Préparer le Rainbow ou comment palier son manque d'ubiquité

Plus que les arbitrages financiers, la grande frustration de toute cette période d'avant départ est certainement la préparation du Rainbow. J'imagine le plaisir, si ce n'est le besoin, qu'il y aurait eu à bricoler sur le bateau tous les week-ends, à faire le tour des boutiques d'accastillage pour l'équiper.

Mais voilà... le Rainbow est à Douarnenez, et nous à la Réunion. 10.000 km plus loin. Pas question de rentrer ne serait-ce que quinze jours, tous mes congés sont calés sur le projet et un billet aller-retour à 1.000 € serait un trou dans le budget que nous ne pouvons ni ne voulons nous permettre.

Tout se fait donc à distance. Plus de cinq mois pour obtenir le devis du chantier naval pour les différents travaux que j'avais repérés comme nécessaires en août dernier lors du convoyage du Rainbow sur Douarnenez : le remplacement des taquets bloqueurs²⁵, la révision électrique, le remplacement de la VHF²⁶, la fixation d'un bout de plafond dans la cabine arrière, la révision du moteur, l'installation de la BLU/ Navtex²⁷.

Rien de bien extraordinaire pourtant.

Un coup de fil au chantier tous les deux ou trois jours pendant cinq mois... Toujours une bonne excuse pour le retard : la sortie des bateaux pour l'hivernage, la préparation du salon nautique, le salon, les fêtes de fin d'année...

Heureusement, mes parents sont à Quimper. Ils peuvent passer de temps en temps voir ce qui se passe sur le bateau même s'ils n'y connaissent pas grand-chose. Mais surtout... surtout... ils peuvent réceptionner et stocker dans leur garage tout le matériel que nous commandons sur internet.

Et il y en a du matériel...

Bouteille de plongée, sextant, VHF, BLU, triples taquets, outillages, assiettes en mélaminé, jerricans, compas de relèvement²⁸, cartes marines, Tupperwares, salopette de quart, aussières²⁹ neuves, drisses³⁰, écoutes³¹ ...

La bouteille de plongée peut sembler superflue. Il n'en est rien. Je ne la prends pas pour le plaisir même si je ne boudrai pas les fonds remarquables qui se présenteront. Elle est là pour des raisons de sécurité. Une réparation sous la ligne de flottaison, une ancre à décrocher par dix mètres de fond...

Ce n'est pas moins de trente colis que mes parents réceptionnent entre février et juin 2017, avec, à chaque fois les rendez-vous à caler ou recalcr avec le transporteur lorsque ce n'est pas le retrait en magasin. Trente colis et une dizaine de passages chez Océan Diffusion à Quimper.

25 Taquets permettant de bloquer les drisses lorsque les voiles sont hissées et ainsi éviter que ces dernières ne redescendent.

26 VHF : Radio permettant de communiquer avec la terre ou entre de navire dans un rayon de 20 milles nautiques en moyenne.

27 Équipement permettant de recevoir les bulletins météorologiques jusqu'à 400 milles des côtes. Nous ne sommes jamais parvenus à faire fonctionner la nôtre.

28 Instrument permettant de se positionner en relevant des angles avec différents points connus à terre.

29 Cordage servant à amarrer le bateau.

30 Cordage servant à hisser (faire monter) les voiles.

31 Cordage servant à border (tendre) les voiles.

Je ne peux d'ailleurs évoquer cette boutique sans louer la gentillesse et les bons conseils de son équipe. À notre arrivée en Bretagne, le garage parental sera plein à craquer.

À cela s'ajoutent les trajets avec le petit menuisier en retraite qui veut bien vérifier les bois et confectionner une barre³² de secours.

Très clairement, sans mes parents, le bateau ne pouvait être préparé à temps.

Au moment d'écrire ces lignes, à deux mois du départ, je sais que nous n'aurons plus qu'à remplir le Rainbow de tout ce qui se trouve dans leur garage, à identifier la bonne place pour chaque chose et à nous familiariser avec le fonctionnement des nouveaux équipements.

Les douze jours entre notre atterrissage en métropole et le départ de Douarnenez qui pouvaient sembler déraisonnablement insuffisants devraient malgré tout suffire. De toute façon, nous n'avons pas le choix. Ils doivent suffire.

Le billet Hendaye-Paris d'Anton, les périodes météo favorables au moins jusqu'au Pacifique, nos 13 mois maximum... Toutes ces raisons n'ont pas la même importance, mais elles justifient toutes un départ le 12 août de Douarnenez.

Je suis complètement obnubilé par le volet nautique de la préparation, au point d'oublier des pans entiers de ce qui sera notre vie à bord durant un an. Heureusement, Sandrine veille au grain et comble mes lacunes.

Neel sera à bord. Un petit garçon de trois ans, cela s'occupe, s'éduque. Mon épouse se lance dans la recherche de matériel pédagogique, jeux en tous genres, activités, adaptés à la vie mouvementée et exiguë sur un monocoque de 34 pieds. À chaque nouvelle trouvaille ou idée, je suis partagé entre amusement et admiration. Où va-t-elle chercher tout cela ?

Sandrine s'occupe aussi du programme à terre. Alors que je n'ai fait que balayer rudimentairement les possibilités touristiques offertes par chaque pays et villes étapes, Sandrine pousse les recherches beaucoup plus loin, s'intéressant notamment à la dimension culturelle que je zappe quasi systématiquement à la lecture d'un guide de voyage.

Les guides... La bibliothèque de bord a pris un peu d'épaisseur depuis que ma petite femme s'est approprié cette thématique de la préparation. En lisant le programme concocté, je me dis qu'il va nous falloir quatre ans et non un.

32 Barre du gouvernail : équivalent du volant d'une voiture pour un bateau.

06 - La préparation médicale : piqure, suture et bouteille de vin

Dernier aspect de la préparation, le volet médical. Je n'ai pas trop d'inquiétude pour la partie côtière entre Douarnenez et Casablanca. En cas de blessure ou maladie sérieuse, la terre n'est pas loin, et avec elle, les médecins, ambulanciers, pharmacies et hôpitaux.

Une fois les côtes marocaines derrière nous, l'affaire se compliquera. Les périodes de 7, 10, 15, voire 25 jours consécutifs en mer vont se succéder. Or, sur ces traversées, en cas de coups durs nous serons seuls, je serai peut-être même tout seul sur les transocéaniques si Neel ne tient pas le choc des traversées au long cours. Le téléphone satellite permettra d'assurer une consultation médicale à distance avec l'hôpital Purpan à Toulouse, chargé des consultations en mer pour les Français, mais nous devons être autonomes sur un certain nombre de choses.

J'ai encore le souvenir de Bertrand de Broc devant se recoudre lui-même la langue sur le Vendée Globe au début des années 90. Heureusement pour lui, il avait le matériel nécessaire à bord et... il savait l'utiliser.

« *Maître à bord* » donne une liste précise et plutôt complète de tout ce que l'infirmerie doit contenir, mais sa lecture ne peut remplacer une formation.

Avec un « Capitaine 200 », sur un bateau à moteur, nous ne pouvons nous éloigner à plus de 20 milles de côtes. Le « Médical 1 », sorte de formation aux premiers secours, est donc suffisant. Pour une raison que j'ignore, le « Capitaine 200 Voile » fait tomber toute notion de limitation de distance des côtes. Il impose en contrepartie une formation médicale plus poussée, le « Médical 2 ». Cette formation faisait partie de ma feuille de route à plus ou moins long terme, il me faut l'avancer.

L'École d'Apprentissage Maritime du Port est à ma connaissance le seul institut à la dispenser à la Réunion et une cession est bien prévue en juin 2017. Le problème, car il y en a un... son coût. 1.400 € pour cinquante heures de cours.

Je ne suis pas prêt à me passer de cette formation que j'estime indispensable sur le plan sécuritaire et je commence donc à reprendre le budget, à le triturer, le reprendre, à chercher des économies de bout de chandelle.

La solution vient finalement de mon engagement à la SNSM. Avant d'appareiller pour un exercice, je discute avec un copain de l'association, médecin dans le civil, et lui montre le programme de la formation.

Sa réaction est immédiate : « Tu n'as pas besoin de cinquante heures pour ça. Passe à mon cabinet, on prendra deux heures et on regardera ensemble ».

C'est ce que j'ai fait. La semaine d'après j'étais chez lui. Le choix des aiguilles, les différents types de piqures à savoir faire, la prise de la tension, l'utilisation des bandelettes urinaires, l'interprétation des résultats, l'agrafeuse à suture, les points de suture, les pansements, les procédures de désinfection et d'utilisation du matériel. Pour une bonne bouteille de vin, tout le programme y est passé... en plus de deux heures bien sûr, mais bien moins que cinquante. Le moment le plus délicat restera l'entraînement à la piqure intramusculaire sur son biceps. Je dois reconnaître que je n'étais pas fier et avais vraiment peur de lui faire mal.

Je n'ai pas besoin du « diplôme » de cette formation dans l'immédiat, juste des connaissances. L'objectif est donc atteint. En sortant du cabinet, je me faisais la réflexion que ce que je venais d'apprendre pouvait servir à beaucoup de monde dans bien des situations. Une formation de la population ne serait pas un luxe.