



Mi-juin, nous sommes partis à trois bateaux reconnaître le parcours d'un challenge « naviguer léger » que *Le Chasse-Marée* et le Village bois du Grand Pavois envisageaient d'organiser. Après trois jours de navigation et cent milles parcourus entre Charron, en Charente-Maritime, et La Rochelle, le projet est validé : la première édition aura lieu en 2015 !

Cent milles dans les Pertuis

par Gwendal Jaffry

Charron, port du Corps-de-Garde, lundi 16 juin, 7 heures du matin. Tandis que j'émerge du fourgon où je viens de passer une nuit au son des drisses des voiliers posés sur le terre-plein, l'utilitaire de Jean-Yves Poirier déboule depuis la rue du Port, surmonté d'un kayak Hobie en rotomoulé. Quelques minutes plus tard, c'est Gilles Montaubin qui arrive avec son Brol (CM 257), un étonnant bateau qui doit autant au voilier qu'à la yole d'aviron pur. Quant à moi, je suis venu avec un Skerry de chez Arwen marine, le bateau que nous avons offert en 2011 pour les trente ans du *Chasse-Marée*, et que Didier Fauvel, son propriétaire, nous a gracieusement prêté.

La marée n'attendant pas – elle est pleine à 7 h 54 avec un coefficient de 98 –, chacun prépare aussitôt son canot. Gilles n'a quasiment que ses deux mâts à mettre en place. « Avec ces bateaux, me lance-t-il, la mise en œuvre, comme le rangement,



Ci-dessus : le Skerry, le Brol et l'Adventure Island à leur arrivée au port des Minimes. Page précédente : le Skerry du chantier Arwen marine, remporté par Didier Fauvel à l'occasion des trente ans du *Chasse-Marée*, est en passe de franchir le pont de l'île de Ré.

doivent être rapides. » Est-il besoin de rappeler que notre homme (CM 188), architecte et constructeur, connaît parfaitement son sujet ? Tandis que je charge le gréement, les appendices et les avirons du Skerry, Jean-Yves, journaliste et collabora-

teur du *Chasse-Marée*, remporte la palme de l'originalité avec son Adventure Island : une fois le kayak descendu du toit, on y insère un chariot qui se transporte à bord, puis on met en place un siège, quatre bras de liaisons, deux flotteurs, des trampolines, un mât entouré de sa voile et... un système de pédalo.

Il ne reste plus qu'à embarquer le petit matériel, les vivres, le couchage et les vêtements. Gilles dispose dans son Brol de deux coffres : celui de l'avant est étanche et le second, à l'arrière, permet d'enfermer tout ce qui ne craint pas l'humidité. Dans le Skerry, trois sacs étanches abritent toutes mes affaires ; deux sont amarrés contre le bordé en avant du puits, l'autre est saisi sur le pontage arrière. Quant à Jean-Yves, il va stocker lui aussi son barda dans les trois coffres du kayak, ainsi que dans un sac étanche et un bidon fixé au trampoline. Nous partons avec tout le nécessaire indispensable à trois jours de navigation en totale autonomie.

Ci-contre et en bas: les trois bateaux au départ de Charron, sur la Sèvre.

Au milieu: détail des cockpits de l'Adventure Island et du Brol. Sur le premier, remarquez le pédalier de type « Mirage Drive », ainsi que le puits de dérive décentré et la manette qui sert de barre à gauche du siège. Sur le second, notez les outriggers qui servent aussi à augmenter le couple de rappel, ainsi que le siège qui roule dans deux gorges du fond de cockpit.

Page suivante: en rouge, le parcours de la reconnaissance – trace GPS de l'Adventure Island – et en pointillé celui du challenge 2015.



À 8 h 30, les trois bateaux flottent sur la Sèvre. Une demi-heure plus tard, grâce au jusant, nous nous faufileons au milieu des plates de mytiliculteurs au mouillage. Une fois dépassé le port du Pavé, Gilles propose de mettre à la voile. S'il suffit à mes deux compères de dérouler la toile, je dois dresser le gréement à livarde – une configuration qui empêche de le conserver quand on marche à l'aviron – en veillant à ce qu'espars et manœuvres soient clairs. Étarquage de la drisse qui fait étau, reprise du cunningham, réglage de la livarde, capelage de l'écoute sur son rail en textile et installation de ses drosses de réglage... Nous y sommes! L'opération a pris un certain temps sur une mer presque plate et je m'interroge sur la capacité de ce bateau à passer d'un mode de propulsion à l'autre quand sévit un petit clapot...

Embarqué pendant la manœuvre vers le bord du chenal, dont on m'a signalé les hautes parois de vase, il est temps de virer lof pour lof pour revenir dans le droit chemin et me mettre en chasse de mes camarades, déjà loin devant.

C'est plein vent arrière que nous descendons à belle allure, et avec quelques surfs, vers la pointe de l'Aiguillon. Une fois celle-ci parée, on borde un peu pour mettre le cap vers la fosse de Loix sur l'île de Ré. Je trouve peu à peu mes marques sur le Skerry après avoir testé la position « à genoux au milieu », puis celle « assis sur le banc central » et, enfin, « assis sur les pare-battage » saisis le long du bordé, comme me l'avait conseillé Didier, à juste titre. À mesure que j'appréhende son comportement dans la vague, sa réaction aux surventes et que je

me familiarise avec le timon déporté – qu'on manie forcément à l'inverse de ce qu'il faudrait faire dans les moments où il faut réagir vite! –, je gagne en confiance et en sérénité. Devant, le Hobie s'éloigne un peu. Mais c'est surtout le Brol qui file depuis que Gilles a établi sa livarde-wishbone.

À 11 h 30, dix minutes environ derrière Gilles, je vire à mon tour la verte du Bucheron. Les trois bateaux font désormais route

sur La Flotte où nous attend notre bateau accompagnateur mené par Patric Harteveld, son propriétaire, Georges Houin, un de ses amis, et Jean-Marie Chauvet, l'organisateur du Village bois du Grand Pavois. Les Islates sont rapidement derrière nous et la vue de Saint-Martin est encore un souvenir frais quand je viens m'amarrer au cul de la vedette. Huîtres et rosé au menu, fromage, gâteau. On a vu pire dans un raid...



UNE COURSE DE 260 MILLES LE LONG DE LA CÔTE OUEST DE LA FLORIDE

Nautic, Paris, décembre 2013. Avec Jean-Yves Poirier, nous discutons du nouveau concours de plans que nous souhaitons organiser avec le Village bois. Il y a quatre ans, nous avons lancé le concours Naviguer léger dont le but était « d'encourager la création de bateaux qui contribuent à

une pratique du nautisme légère et économe en espace comme en ressources matérielles ».

Cette fois, le thème devrait être proche mais nous souhaitons pousser à la conception de bateaux davantage orientés vers la course. Pourquoi? D'abord, parce que la compétition oblige à faire du mieux possible et qu'en plus elle peut aussi amener les plus jeunes vers ces bateaux qui répondent à la

pratique de la plaisance et du littoral que nous défendons depuis toujours.

Dans les allées du Nautic, nous passons par hasard devant le stand du constructeur Hobie où trônent côte à côte deux étonnants kayaks de mer de randonnée – un monoplace et un biplace –, dotés d'une voile à enroulement et stabilisés par deux flotteurs. Surtout, chacun est doté d'un curieux système de pédalier qui actionne des nageoires, une invention que l'on doit à l'expert en foils Greg Ketterman... Jean-Yves évoque alors la présence de ces unités dans l'Everglades Challenge, une course de 260 milles qui emmène chaque année une centaine de bateaux le long de la côte Ouest de la Floride, entre St Petersburg et Key Largo, dans l'optique d'encourager la croisière côtière dans le respect de l'environnement à bord de petits bateaux propulsés à la voile et/ou à la seule force humaine.

L'idée n'est pas longue à germer: plutôt que d'organiser un énième concours de plans pour concevoir le bateau idéal selon un programme, pourquoi ne pas partir, cette fois, du programme et voir si la confrontation des bateaux dégagerait quelques caractéristiques intéressantes?

De retour à l'Abri du marin à Douarnenez, j'écris en ce sens à mes camarades. Quelques jours plus tard, nous nous retrouvons à La Rochelle dans les locaux du Grand Pavois pour affiner cette idée de raid. Jean-Yves est là bien entendu, avec Jean-Marie Chauvet et Gilles Montaubin. Peu à peu, le concept et le parcours – dans les Pertuis, habituel terrain de jeu de mes camarades – se mettent en place.

Un départ de Marans obligerait à emprunter une voie d'eau où il y a fort à parier qu'on devra naviguer à la seule force humaine: le genre du bateau est déterminé. Cette contrainte, ajoutée à la nécessité d'être autonome, empêchera la présence de grandes unités. Un parcours long de quelque 100 milles sur un plan d'eau parfois soumis à de forts courants et un clapot dur obligera à faire une navigation sérieuse. Un classement final encouragera chacun à être performant...

Jouable? Probablement. Encore faut-il valider tout cela. Rendez-vous est donc pris pour trois jours de navigation au mois de juin, si possible avec le Brol, l'Adventure Island, un kayak de mer doté d'une aile, et une unité plus traditionnelle, cela afin de tester différents styles de bateaux susceptibles de participer... et de briller!

JE DÉCOUVRE QUELQUES PIEUX DE BOUCHOT À PEINE ÉMÉRGÉS

Nous voilà donc au mouillage à La Flotte... Je vous l'accorde, en nous arrêtant ici déguster quelques huîtres, nous venons de commettre une sérieuse entorse au règlement. Promis, dans un an, aucun de vous n'aura droit à ce traitement de faveur! Finalement, c'est vers 14 heures que nous reprenons notre route. Une fois de plus, Jean-Yves et Gilles démarrent plus vite grâce à leur gréement qu'il suffit de dérouler. Travers bâbord amures, nous prenons la direction du pont de l'île de Ré que nous franchissons entre les deux premières piles de droite. Heureusement que le vent souffle à 15 nœuds quand je passe sous le tablier, car le courant de flot est déjà assez fort.

Quelques encablures plus loin, je vois Jean-Yves enrayer sa voile aux trois quarts. Quant à Gilles, il a disparu... Ah non, le voilà qui quitte la plage de Rivedoux. Un problème? J'apprendrai plus tard qu'il m'attendait... Espérons que cela ne se reproduise pas trop souvent, car cela pourrait devenir vexant! En route plein Sud, alors que nous sommes presque bord à bord sous La Pallice, la brise forçit, les rafales finissant même par devenir violentes pour nos petits bateaux. Avec 22 nœuds bien tapés d'Est, c'est la première fois que je m'assois sur le plat-bord, rêvant rapidement de troquer la barre franche que j'ai confiée au bateau accompagnateur contre le timon qui est très dur dans ces conditions un peu musclées.

Sous mon vent, Gilles est aussi contraint à deux ou trois reprises, comme moi, de choquer en grand. Ce n'est qu'une fois la pointe du Chay dans notre Est que la brise se stabilise autour d'une quinzaine de nœuds de Nord-Est.

Pour gagner l'île d'Aix et la pointe de Coudepont, nous passons à raser la zone des filières à moules dans son Ouest. Voile livardée, Gilles a de nouveau pris une belle avance, quand Jean-Yves demeure à trois

En haut : l'Adventure Island au large d'Ayré.

Les bras de liaison s'enfoncent dans les flotteurs, un sandow maintenant l'ensemble. Au milieu : la faible largeur du Brol autorise pourtant une jolie surface de voilure grâce à un bouchain dur.

En bas : légèrement modifié, le Skerry pourrait être un excellent bateau de raid.



Les bateaux à leur arrivée sur la plage de Boyardville. C'est ici que nous allons monter nos tentes pour la nuit... un choix qui s'avérera finalement discutable.

UN BATEAU QUI PASSE D'AVANTAGE DANS LA VAGUE QUE DESSUS

encablures de mon étrave. Désormais, la navigation est plus tranquille et je me mets à réfléchir aux modifications que j'apporterais à ce Skerry si c'était le mien. Car si la carène est excellente, comme en attestent les performances du jour – je pensais que le Brol et le Hobie prendraient davantage la poudre d'escampette –, le bateau serait parfait avec quelques améliorations.

Sous le banc central, un petit filet pourrait servir d'équipet pour une bouteille d'eau, quelques barres de céréales, la crème solaire... Et pourquoi ne pas monter plus haut l'avant et l'arrière pour créer des coffres étanches qui éviteraient l'usage de sacs? Certes, on ne pourrait plus nager à deux, mais cela n'empêcherait en rien d'étudier la possibilité de dormir à bord. Surtout, cela contribuerait à augmenter la flottabilité en plus d'accroître la hauteur de l'étambrai. Dès lors, on pourrait changer de gréement pour un plan de voilure bien plus efficace, le bermudien à latte forcé avec système d'enroulement de mes camarades de jeu me faisant de plus en plus rêver... Pour augmenter le couple de redressement, on s'assiérait sur le plat-bord, ce qui impliquerait de créer des passavants afin d'améliorer le confort tout en autorisant les coups de gîte...

Parvenu dans l'anse du Saillant, pour grappiller quelques longueurs, je décide de couper le plan d'eau plutôt que de respecter le balisage, fort de l'assurance que me confère mon ridicule tirant d'eau. Plein vent arrière, tribord amures, je découvre bientôt quelques pieux de bouchot à peine émergés et prompts à jouer les « ouvreurs de coque ». Ce soir, Jean-Marie me racontera en toute simplicité l'histoire de son frère qui a coulé en trois minutes après avoir tenté de traverser une telle zone en baie de l'Aiguillon...

Le courant portant dans l'Est, il faut serrer de plus en plus le vent à l'approche de Boyardville. Dans une brise faiblissante, je parviens à gagner sur Jean-Yves et Gilles, mais ils franchissent en tête le musoir de la jetée. Cent mètres plus loin, nous « beachons » sur la plage où nous allons passer la nuit. Il est 18h40 et nous venons de parcourir 42 milles depuis Charron.

Sitôt à terre, chacun y va de son commentaire. Le parcours? Parfait. Certes, nous avons bénéficié essentiellement de vent portant, mais la situation aurait été proche avec du vent de Nord-Ouest, le système le plus fréquent à cette saison. Les bateaux? Il y a du bon et du mauvais dans chacun, forcément, même si celui de Gilles ne semble guère souffrir de défauts. « Le concept "Rob-Roy" (CM 202) revisité a l'air de fonctionner, estime-t-il. J'aimerais néanmoins tester son redressement une fois desalé et j'aimerais bien aussi que quelqu'un y embarque à ma place pour me donner ses impressions. » Le Brol relève en effet de la catégorie « bateau mode d'emploi ».

Si tout le monde s'accorde sur l'excellente carène du Skerry et reste déçu par son gréement – mal adapté, trop petit, trop creux, trop lourd, etc. –, Jean-Yves fait remarquer que, pour sa part, il aurait mieux fait de partir avec une combinaison sèche. « L'Adventure Island passe plutôt dans la vague que dessus, s'exclame-t-il! Cela dit, je ne me suis jamais senti en danger, même si dans le clapot dur, certaines vagues cher-

Soigner sa navigation et son bateau est essentiel pour la sécurité et l'agrément d'une randonnée. Mais choisir le bon équipement est tout aussi crucial. À bord d'une unité légère, le volume disponible est réduit et la capacité de charge du bateau limitée. Cette navigation étant forcément proche de l'eau, seul un matériel adapté permet de se prémunir contre l'humidité, source d'inconfort, voire de danger. S'il n'existe aucune règle pour embarquer un équipement plutôt qu'un autre, le goût et le budget de chacun entrant largement en ligne de compte au moment de faire ses choix, nous vous proposons ici quelques exemples de matériels spécifiques répondant au mieux au programme.

NAVIGUER

L'électronique, toujours susceptible de panne, ne saurait dispenser de l'indispensable carte papier. Mais connaître en temps réel ses paramètres de navigation (cap, vitesse, route fond, etc.) n'est plus aujourd'hui l'apanage des seules unités de croisière. Si les applications pour smartphone sont nombreuses – cartographie, marée, courant, météo, etc. –, il faut toutefois noter que la résistance à l'humidité des appareils, de même que la lisibilité des écrans au soleil, sont nulles pour la plupart. En outre, leur autonomie en fonctionnement continu ne dépasse pas quelques heures.

La montre de navigation Quatix de Garmin offre, dans un boîtier de 82 g et 49 mm de diamètre, étanche à 50 m, une grande richesse fonctionnelle puisqu'elle intègre toutes les données de position et de route habituelles : marée, pression atmosphérique, compas, outils de régates (chrono départ, aide au virement de bord, etc.). Une prise USB permet de connecter l'appareil à un PC ou une tablette pour récupérer les fichiers traces et les afficher sur un fond de carte Google Earth. En mode GPS, l'autonomie dépasse les seize heures et l'écran noir et blanc reste lisible en toutes circonstances.

Une radio VHF mobile 6W, qui n'exige plus, en France, de passer l'examen d'opérateur radio, est aussi très utile pour rester en contact entre bateaux ou avec la terre et lancer une alerte si nécessaire. Garanties dix ans, les jumelles Steiner Navigator ont une excellente qualité optique pour un poids de seulement 520 g. Le dégagement oculaire élevé donne une visée confortable, même derrière des lunettes de soleil ou de vue. La Navigator est parfaitement étanche, avec un remplissage anti-buée à l'azote, mais comme elle ne flotte pas, il vaudra mieux la compléter par la courroie flottante optionnelle. Enfin, un anémomètre de poche peut aussi être utile. Très simple d'emploi, le TFA, alimenté par une pile bouton, affiche en lecture directe la vitesse instantanée, la moyenne du vent et ses pointes (dans toutes les unités), ainsi que la température et le facteur de refroidissement éolien. S'il résiste bien aux embruns, il faut veiller à le ranger dans un sac étanche entre deux mesures.

CONFORT ET SÉCURITÉ

En randonnée, la chasse à l'humidité est un vrai souci. Des sacs étanches sont indispensables pour transporter tous les équipements sensibles, vêtements, couchage et tente de bivouac. À bord, nous avons des sacs Uno de chez Cotten, un modèle de 60 l qui a très bien rempli sa mission avec une fermeture à glissière qui rend le volume accessible sur toute sa longueur, un système bien plus pratique que le classique sac à enroulement. Nous avons aussi du matériel Ortlieb, avec des tissus enduits d'une extrême robustesse et des fixations vissées non arrachables. Le modèle Big-Zip (140 l), également accessible sur toute sa longueur, est doté d'une fermeture à glissière étanche à l'immersion. Les poignées matelassées autorisent le portage en sac à dos, des sangles d'arrimage supplémentaires permettant de le fixer au bateau, un geste indispensable pour ne pas risquer de tout perdre lors d'un dessalage ! Les autres matériels ou la nourriture peuvent être placés à portée de main dans un bidon étanche, facile d'ouverture et très résistant aux chocs. Crème solaire, lunettes de soleil filtrantes et casquette figurent dans la panoplie des accessoires indispensables.

En situation d'autonomie, la gestion de l'énergie se pose avec acuité, car de nombreux appareils, notamment les smartphones, sont alimentés par des batteries internes, plus compactes et plus légères que les piles. Pour les recharger, une source externe s'impose, panneau solaire, batterie portable, mais aussi pile à combustible, comme l'Hydrogen Reactor de Brunton, premier équipement de ce type « de poche ». Le fonctionnement de cet appareil de 242 g est très simple puisqu'il suffit de visser dans son logement une cartouche basse pression d'hydrogène gazeux. Pour l'arrêter, on dévisse la cartouche qui correspond à trois recharges de smartphone ou de GPS. Le raccord à l'appareil à charger se fait par câble USB. Pour les gros utilisateurs, une unité de remplissage par électrolyse de l'eau sur secteur est disponible en option.

Les questions de sécurité sont importantes en randonnée car une petite unité n'offre qu'une protection limitée au vent et aux

vagues. Outre la liste réglementaire et recommandée de la zone côtière de 2 à 6 milles d'un abri, une protection personnelle sérieuse s'impose, combinaison sèche ou Néoprène, ainsi qu'une brassière, un compas... Il faut aussi un minimum d'outillage, comme un Leatherman Skeleton qui, pour un poids limité à 142 g, offre une panoplie d'outils d'usage courant : pince, lame de couteau mi-lisse mi-cran-tée, tournevis à empreintes interchangeable, mousqueton, décapsuleur...

Une lampe frontale est indispensable. Parmi les cinq modèles de la gamme Lago Pro, testés à l'unité et garantis trois ans, le Boxer 450 dispose dans un robuste boîtier étanche de tous les modes d'éclairages utiles en navigation : mode nocturne rouge, fixe ou clignotant, trois LED blanches à haute intensité avec deux puissances, mode SOS. L'alimentation avec trois piles AAA standard assure une autonomie théorique de 160 h. Par ailleurs, la lampe Navilight apporte une réponse aux différents types d'éclairage nécessaires en randonnée : feu de navigation ou de mouillage 360°, feu de détresse, frontale homme à la mer et vision de nuit. La grappe de onze LED à haute puissance, dont une rouge, ne pèse que 85 g, piles comprises. Selon le mode de fonctionnement, l'autonomie théorique varie de 36 à 380 h. Étanche jusqu'à 6 m de profondeur et flottante, elle est livrée en standard avec un bracelet réglable au bras ; des supports magné-



tiques et « clipsables » permettent de la fixer sur un vêtement, une casquette ou un gilet de sécurité.

Pour conserver à portée de main tous ses appareils mobiles, le harnais RCP1 de Coaxsher peut-être très utile ; il se porte sur la poitrine et reste compatible avec la plupart des brassières. Les étuis avant sont réglables pour pouvoir s'adapter facilement à toutes les tailles de boîtiers, une pochette zippée et des soufflets pouvant recevoir des stylos ou des batteries de recharge. La pochette intérieure permettra de conserver quelques papiers ou ranger une paire de jumelles, les bretelles de portage disposant de nombreux réglages anatomiques. La qualité des matériaux, boucles et tissu Cordura, et des finitions est telle que le baudrier est garanti à vie. Une version plus simple et moins chère, RCP1 Scout, est aussi disponible.

Enfin, puisqu'il faut le soir venu faire sa vaisselle, la bassine pliable de Yachticon pourra être bien utile. Souple et légère, taillée dans un robuste PVC enduit, elle est stable une fois remplie d'eau. Seul regret : pour faciliter son nettoyage, elle gagnerait à avoir ses coutures tournées vers l'extérieur et non vers l'intérieur... ■ Jean-Yves Poirier

Tous les renseignements et contacts sont disponibles sur <www.chasse-maree.com>, rubrique les Compléments du Web.

Ci-contre : le sac Big-Zip, de la marque Ortlieb, est aussi conçu pour se porter en sac à dos. Page suivante, de haut en bas : le Leatherman Skeleton et sa panoplie d'outils pour un poids plume, les jumelles Navigator de Steiner, la montre GPS Quatix en charge sur l'Hydrogen Reactor et, enfin, Jean-Yves Poirier portant sur le torse un harnais qui permet de conserver à portée de main tous ses instruments de navigation.





Le deuxième jour, au réveil, nous découvrons une mer et un ciel que la météo n'avait pas vraiment prévus... Ces conditions vont nous contraindre à retarder notre départ et donc à modifier le parcours.

chaient en tombant sur le flotteur au vent à le faire sortir de ses logements (il n'est retenu que par un sandow). Il manœuvre comme un kayak de mer, c'est-à-dire avec une stabilité de route élevée. Les virements de bord demandent donc de l'anticipation, de la place et surtout de la vitesse, car les appendices ont un profil mince qui décroche à faible vitesse. Je pense que la surface de la dérive gagnerait à être augmentée pour faire du cap, même si au près il suffit de pédaler pour gagner plusieurs degrés au vent!»

Le système de propulsion Mirage Drive semble en effet puissant et efficace, sans être trop fatigant. Toujours disponible, il peut aussi aider au virement. En revanche, et contrairement aux pagaies, il faut plus que le tirant d'eau de la coque pour avancer.

«Cela dit, poursuit Jean-Yves, ce bateau est étonnant. Il est très bien fabriqué bien qu'il s'agisse d'une construction en polyéthylène de grande série: alu à haute ténacité, mât carbone à enroulement et roulement à billes dans l'emplature qui permet un réglage au millimètre, drosses de gouvernail en Vectran insérées dans des tubes Téflon. Mais la commande de barre

manque de finesse. J'ai navigué à 5 nœuds de moyenne depuis Charron, avec des pointes à 7 nœuds, tout en étant confortablement assis. Heureusement, car à bord c'est position unique!»

LE SABLE FOUETTE LES TENTES ET REMPLIT LES BATEAUX

3 heures du matin. Le bruit de ma tente qui claque dans le vent me réveille. 4 heures du matin. Ce n'est plus seulement le bruit qui me fait ouvrir les yeux, mais la toile froide qui vient se poser sur mon visage... J'ai beau me dire que nous sommes dans un chenal qui contribue à renforcer le vent, j'entends aussi la mer rouler. 6h45. J'ouvre ma tente en même temps que Jean-Yves la

sienne. Gilles a pour sa part choisi de dormir à la belle étoile entre le Brol et le Skerry, dans une «insécurité plaisante» (sic). Un seul regard suffit à nous convaincre que nous pensons à la même chose: la météo avait dit 15 nœuds rafales à 20, pas 25 rafales à 35! Le sable fouette les tentes et remplit les bateaux. La mer est forte à l'extérieur du port. À l'unanimité, nous décidons de jouer la carte de la sagesse en reportant notre départ. Nous sommes là en reconnaissance, pas pour tout casser sous prétexte de réaliser un parcours.

C'est un peu avant midi, alors que la brise a molli, que nous appareillons finalement pour une route directe vers Fouras, presque pile dans le vent. Faute de temps, le détour vers Ronce-les-Bains est abandonné. Tandis que Gilles rame et que Jean-Yves pédale, je ne peux sortir du chenal qu'à la voile malgré le vent debout et l'étroitesse du plan d'eau qui se resserre à mesure que la mer descend. Car je ne vois pas du tout dresser le grément dans la mer agitée qui fait face au port, sans compter que le vent porte à terre. Arisé, le Skerry s'avère largement sous-toilé malgré la brise soutenue. Il vire mal –j'ai pourtant



L'Adventure Island et le Skerry dans le Sud de l'anse du Saillant. Le kayak navigue avec quelques tours dans sa voile, dotée de deux lattes forcées dont une qui agit comme une corne.

troqué le timon pour la barre franche, que je ne quitterai plus – et il ne se relance pas en sortie de virement...

Finalement, le bateau accompagnateur va me prêter main-forte et me passer une remorque. Plus tard dans la journée, Jean-Yves m'apprendra qu'il a lui aussi connu quelques péripéties, son trimaran percutant le musoir à deux reprises faute d'avoir donné suffisamment de puissance en pédalant, condition *sine qua non* de manœuvrabilité du Hobie.

Une fois dehors, et suffisamment au vent du port, je décide très vite de renvoyer la toile, car j'ai besoin de puissance pour passer le clapot dur. La manœuvre est simple. J'en profite pour descendre la bôme qui m'a semblé trop haute hier lorsque j'ai respecté les réglages «constructeur». Le Skerry sera plus élégant et surtout plus stable, tout en diminuant le risque de casser le mât. Quand je reprends la route, Gilles, voiles enroulées, est déjà loin, marchant vite et près du vent. Je me retrouve pourtant bientôt devant le kayak qui peine dans ces conditions. Deux bonnes heures durant, nous allons ainsi louvoyer jusque dans le Sud de Fouras,

avec heureusement le courant qui nous entraîne du bon côté.

Le secteur de vent étant par ailleurs favorable, les quatre cinquièmes de la route se font bâbord amures, une chance car sur la «bonne main» de ma voile à livarde. Dans cette mer particulièrement clapoteuse, le manque à virer n'est jamais loin et le quasi arrêt du bateau en sortie de virement –j'ai choisi de ne pas remplir les deux bidons de 20 litres que Didier a installés de part et d'autre du puits de dérive pour augmenter la stabilité et donner de l'inertie– lui fait prendre un grand coup de gîte chaque fois que la voile se regonfle. Sitôt reparti, il faut le laisser suffisamment gîté pour que la sole tape le moins possible, mais pas trop tout de même pour ne pas embarquer lors des surventes.

UN TAPIS ROULANT PARSEMÉ DE BATEAUX AU MOUILLAGE

Une fois paré l'île Madame et les grands parcs qui l'entourent, nous pouvons laisser porter en Charente. Gilles, qui s'était mis à l'abri de Fouras, nous rejoint. La mer s'aplatit, le vent se stabilise, les voiles sont débriées, les bateaux accélèrent. Une petite barre de céréales et vive les vacances? Pas vraiment... Une fois parvenus devant Port-des-Barques, nous devons à nouveau tirer des bords. Une heure durant, nous allons ainsi louvoyer de berge à berge. S'il faut désormais se méfier des «sorcières» –le nom local des risées–, il faut aussi veiller au courant qui transforme la Charente en tapis roulant parsemé de bateaux au mouillage qui sont autant d'obstacles.

Mais cette remontée est grisante. Sans clapot et dans cette jolie brise, le Skerry marche fort, laissant derrière lui le Hobie et parvenant à lutter avec le Brol. Sans compter que les rives du fleuve hébergent quelques fleurons du patrimoine: fort La Pointe avec son grand mur de défense circulaire, léché par les flots, la fontaine Saint-Nazaire où les navires s'approvisionnaient jadis en eau

douce, ou fort Lupin, bâti sur un site qui avait été pressenti en 1665 pour construire l'arsenal de Rochefort.

Bientôt, les nombreux carrelats annoncent la pointe de la Parpagnole et la fin du louvoyage. Par le travers du canal de Charras, on peut à nouveau débrider. Le vent faiblit. Devant le club de voile de Port-Neuf, les coffres de mouillage plongent jusqu'à devenir invisibles. La vigilance s'impose.

À Soubise, on repart pour quelques bords de près. Désormais en tête de flotte, je franchis le pont de la départementale, puis le majestueux pont à transbordeur du Martrou dont la nacelle effectue ses va-et-vient. La ville de Rochefort ne tarde pas à apparaître et avec elle le gréement de la frégate *Hermione* en fin d'armement dans une des anciennes formes de radoub. Il est temps de mettre aux avirons et aux pédales pour gagner le ponton situé à l'ouvert du port de plaisance. Depuis Boyardville, nous avons parcouru 22 milles. Et Jean-Yves n'en peut plus de pédaler...

Comme la veille, un débriefing est aussitôt engagé. Alors, serait-il excessif d'aller virer devant l'embouchure de la Seudre ? Nous sommes unanimes pour dire que Gilles l'aurait fait aisément – certes, avec un bon coup de fatigue à l'arrivée. Pour ma part, et avec le recul, je suis persuadé que c'est bien la sortie de Boyardville qui nous a posé problème. Nous avons probablement mal choisi notre escale pour la nuit. Dans un an, ce type de décision comptera pour beaucoup dans les chances de victoire. Cette nuit, nos tentes seront plantées dans un champ à l'entrée du port.

UN TERRIBLE CLAPOT CROISÉ ENTRAVE NOTRE MARCHÉ

Le lendemain matin, nous choisissons d'appareiller à 9 h 30, une demi-heure avant la renverse. Le temps que je prépare mon gréement en milieu de chenal – le vent porte sur le ponton –, mes deux camarades ont déjà fait de la route. Je ne les rattraperai pas avant Port-des-Barques. Au portant, dans une brise bien plus sage que la veille, nous progressons tranquillement, bientôt poussés par le jusant.

Quelques encablures après avoir vu un mini-bac départemental sortir des hautes herbes de la berge Sud pour s'enfoncer dans celles de la berge Nord, il faut se mettre à louvoyer. Le vent étant au même secteur que la veille, nous allons faire aujourd'hui l'inverse de ce que nous avons fait hier. Ce matin,



Ci-dessus : Gilles Montaubin franchit sur son Brol le phare du Bout du monde, en route vers les Minimes.

Page précédente : le troisième jour, les bateaux quittent Rochefort (et l'*Hermione*) pour La Rochelle en naviguant sur la Charente où l'on découvre plusieurs ouvrages défensifs tel le fort Énet (en bas).

nous rêvions avec Jean-Yves d'une navigation au son du clapotis des entrées d'eau ; nous voilà servis. Reste que les Pertuis ne vont pas tarder à nous faire payer l'addition.

À un demi-mille de Fouras, la progression se fait de plus en plus rapide et à une allure de plus en plus serrée. En tête, Gilles a mis le cap dans l'Est du fort Énet, situé à mi-distance entre l'île d'Aix et la pointe de la Fumée. Puis il abat à proximité du bâtiment : il vient de découvrir que le chenal qu'il connaît n'est plus praticable à cette heure de la marée. Il nous faudra donc contourner la balise occidentale du fort avant de nous mettre au plus près pour tendre vers la pointe de Coudepont. Et le cauchemar commence...

Un bon mille durant, un terrible clapot croisé, probablement dû à la confrontation de courants, va entraver notre marche. Nos petits bateaux manquant de puissance entre leur inertie faible et un vent mollissant, nous sommes chahutés dans tous les sens avec la désagréable impression de ne pas avancer. Quand le bateau accompagnateur annonce que 8 milles nous séparent encore de La Rochelle, le coup de massue est sévère... Pour me changer les idées, j'en viens même à calculer combien de temps il me faudrait pour y parvenir à la nage !

Heureusement, le courant dominant pousse dans le bon sens et, à coups de virements, nous gagnons peu à peu vers le continent où la mer est moins formée. Jusqu'à Aytré, le vent oscillera. Il se renforce ? Le moral remonte, la carène légère passant alors en force. Il mollit ? À nouveau, le bateau roule et tangue en créant une écume qui ne défile guère le long du bord... Une fois de plus, Gilles va prendre les devants et c'est à 15 h 15 qu'il touche la cale des Minimes au terme de 32 milles parcourus, suivi 20 minutes plus tard du Hobie, puis du Skerry. Le parcours de reconnaissance est bouclé.

TROIS JOURS, CENT MILLES ET UN OCÉAN DE LIBERTÉ...

Notre navigation ayant rempli son objectif, le concept et le parcours sont validés. Alors, et dans un an ? Au printemps 2015, les participants, volontairement limités à

vingt pour des raisons de sécurité, seront sélectionnés sur dossier, car ce type d'épreuve demande tout de même des compétences sérieuses. Ils partiront eux aussi de la Sèvre, mais de Marans, pour terminer leur périple à La Rochelle, après être passés par le Bucheron, Aix, Boyardville, Ronces-Bains. À Fouras, une ligne d'arrivée intermédiaire sera établie, les forts courants de la Charente pouvant injustement redistribuer les cartes.

La remontée du fleuve se fera hors course, mais pas sa descente où la voile sera interdite. Pour la sécurité de chacun, et pour pouvoir justifier du respect des marques et des contraintes horaires – la navigation sera interdite de nuit –, chaque bateau sera doté d'une balise de détresse. Enfin, chacun partira en totale autonomie. Trois jours, 100 milles et un océan de liberté... Rendez-vous en décembre au Nautic pour tous les détails ! ■

Remerciements : Savagers, Didier Fauvel, Patrick Hartevelde, Georges Houin, Bernard Ancel, Pierrick Garenne, ainsi que les ports de Boyardville, Rochefort et La Rochelle.