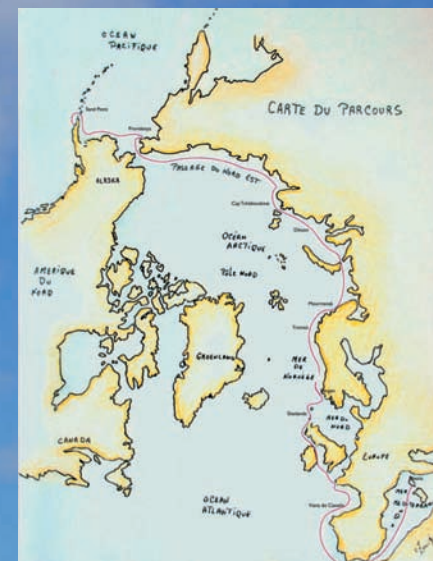


Par la route des glaces

Le Manguier, de Corse en Alaska

Philippe Hercher, Karine Huet

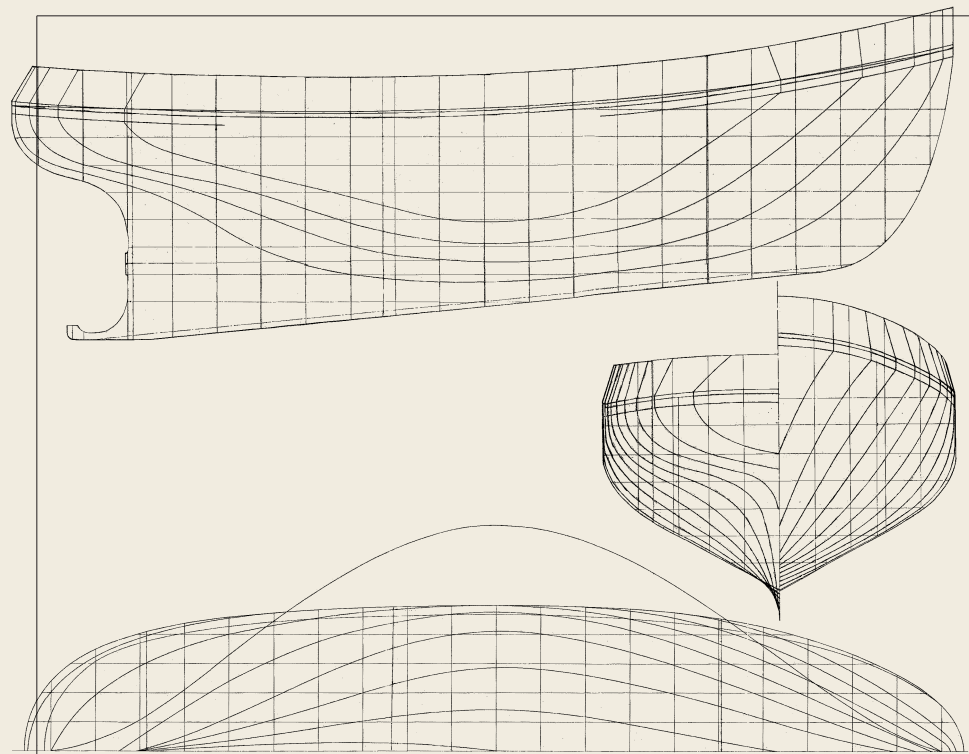


Sauvé du ferrailage, remis en état et doté de voiles d'appoint, le « Manguier », ancien remorqueur de la Marine nationale, a appareillé de Bastia le 29 avril 2009 pour le Pacifique. Au menu, la fameuse route maritime du Nord. Voyage au cœur de l'Arctique sibérien.

Tout le monde s'accorde pour dire que nous sommes confrontés à des problèmes environnementaux sérieux : réchauffement climatique, crise énergétique, pollution, surconsommation. Comment agir ? Après avoir visité moult bateaux, du voilier traditionnel au petit cargo, en passant par le chalutier désarmé, j'ai* trouvé ma réponse en 2002 à Toulon : le *Manguier*. Cet ancien remorqueur de rade de la Marine nationale, formidablement bien construit aux Chantiers et ateliers de la Perrière à Lorient, en 1968, était destiné à la casse.

En 1957, après réfection de la base navale de Toulon, la Marine s'était lancée dans un vaste programme de construction de navires de service. Les remorqueurs portuaires de 250 chevaux portaient des noms d'oiseaux (la *Macreuse*, le *Toucan*, etc.). Ceux de 700 chevaux, dont le *Manguier*, destinés au remorquage en rade, reçurent des noms d'arbres. Les plus puissants, les 1000 chevaux, affectés au remorquage côtier, affichaient leur bravoure et leur ténacité (le *Lutteur*, le *Courageux*, etc.). Le *Manguier* a été désarmé à la fin des années quatre-vingt-dix, victime de l'évolution des modes de propulsion. C'est alors que je le rachète aux Domaines... pour gagner le Pacifique!

Au boulot! Remorqué jusqu'en Arles, le *Manguier* est confié aux fins de restauration pour partie à une équipe enthousiaste et généreuse, et pour l'autre... à certains professionnels moins généreux et enthousiastes. En premier lieu, le moteur Marep-Grosshans-et-Ollier (MGO) 12 cylindres est remplacé par un "petit" Baudouin 6 cylindres de 450 chevaux. Les *volos* – ces arceaux qui enjambent le pont pour empêcher le câble de remorque de s'accrocher quelque part – et le croc de remorquage sont débarqués, et, sur le pont arrière entièrement dégagé, on construit une cabine de 10 mètres par 4 afin de pouvoir accueillir des équipes de dix à douze personnes, scientifiques et artistes. L'association Exploration Pacifique est créée en 2003, dans l'objectif de dresser un inventaire du plus vaste océan du monde.



Le Manguier, avant tout une aventure humaine

Le projet est passionnant, trop ambitieux sans doute. Quelques financements sont glanés, mais insuffisants pour larguer les amarres. Le projet s'étirole et entre dans une longue période de sommeil. Le *Manguier* prend ses quartiers à Bastia, d'où est origi-

naire son capitaine. Après mûre réflexion, une nouvelle phase de travaux est engagée, visant à transformer le remorqueur en "bateau alternatif". Mais il faut se rendre à l'évidence: les équipements alternatifs (panneaux photovoltaïques, capteurs solaires, lampas à LED, éoliennes, etc.) coûtent cher, très cher. Aussi, porterons-nous nos efforts sur le gréement (lire en encadré page ??), jusqu'à l'appareillage du 29 avril 2009.



Le *Manguier*, c'est avant tout une aventure humaine. De Corse en Alaska, une trentaine d'équipiers se sont succédé à bord. Cinq d'entre eux ont réalisé l'intégralité du périple: moi-même, Cécile Zawieja, peintre du bord et animatrice de la cambuse, notre fille Agathe, mousse et ambassadrice de la vie en mer auprès des enfants du monde, Judith Puzzuoli, matelot confirmé, attachée à la gestion des stocks et à la communication, et Philippe Rigaud, historien et scribe.

Notre parcours côtier – Pays basque, Bretagne, Écosse, Irlande, Norvège – a permis des rotations fréquentes d'équipages. À Tromsø, une nouvelle équipe a embarqué, pour la route du Nord: France Pinczon du Sel, navigatrice aquarelliste et Éric Brossier, par ailleurs skipper du *Vagabond*, appelé à porter la double casquette de pilote des glaces – obligatoire dans ces zones, et en principe de nationalité russe – et de photographe. Leur petite fille Léonie, deux ans, les accompagne. Quant à Karin Huet, écrivain du bord copieusement munie de plumes et de carnets, elle a assuré la chronique quotidienne du bord, tandis que Tristan Monbureau réalisait des prises de vue.

Nous avons prévu une série d'escales afin de rencontrer des professionnels de la mer et discuter avec eux des questions d'économie de carburant et de protection de l'environnement marin. Ces réunions se complétaient d'une visite du bateau et d'un rituel apéritif corse pour finir. L'une des étapes les plus marquantes a été sans aucun doute celle de Kilmore Quay, dans le Sud-Est de l'Irlande. Accueilli comme un frère dans la flottille de pêche, avec ses énormes bouidins avant et arrière, le *Manguier* n'eut aucun mal à venir à couple des plus gros chalutiers. Des inscriptions ornaient pourtant le port: "Fishermen are not criminals", "Friends of France, enemy of Ireland". La conséquence des accords européens en matière de quotas et de zones de pêche. Les pêcheurs, venus nombreux, se sont montrés très intéressés par ce que nous faisons. Une classe de l'école de Kilmore acheva de mettre de l'ambiance dans le carré du *Manguier*.

Un remorqueur à voiles!



Avant passé l'essentiel de ma vie sur des bateaux à voiles, ma première pensée fut d'adopter un gréement et de la toile au *Manguier*. J'ai commencé par installer un mât de tapecul en mélèze de 8 mètres. Il avait le mérite de nous maintenir face au vent au mouillage, mais n'avait pas vraiment de rôle propulsif. Décidé à aller plus loin, j'ai contacté l'architecte naval Luc Bouvet, qui n'a pas hésité à plancher pour valider mon dessin de plan de voilure, me donner les indications afin de faire un test de stabilité – pour faire gîter un remorqueur, il en faut du poids! – et enfin calculer les



échantillonnages des espars et du gréement.

En septembre 2008, la lecture d'un article sur le retour de la voile dans la pêche m'a amené à contacter la société bretonne Avel Vor Technologies, de Moëlan-sur-Mer. Son idée d'un gréement entièrement automatisé est apparue très séduisante; un logiciel couplé à un anémomètre et à un système de vérins permet l'enroulement, le déroulement et le réglage des voiles de façon automatique. Mais le gréement de ketch reste encore "classique", et qui plus est financièrement inabordable: mâts en aluminium, gréement dormant Inox, enrouleurs de focs et de grand-voile... Je désespère de pouvoir installer ça à bord! Enfin la solution surgit avec Pierre-Yves Glorennec et Kevin Gendron d'Avel Vor ainsi que l'architecte naval Marcel Stagnol... Après plusieurs semaines d'échanges, nous entérinons le projet final: le *Manguier* sera gréé en goélette bipode. C'est simple, facile à réaliser, bon marché, efficace. Tout pour plaire. Coïncidence? Un

de mes héros d'enfance, Thor Heyerdhal, était parti sur le *Kon Tiki*, dont le mât n'était autre qu'un bipode.

Nos bipodes sont réalisés en temps record sur le port de commerce de Bastia. Ces tubes en acier soudés supportent un gréement en galva garni de trois voiles de récupération. Le gréement est mis en place le 6 avril 2009. Coût: environ 11 000 euros. Nous appareillerons trois semaines plus tard sans avoir eu le temps de faire une simple sortie dans l'avant-port pour tester le dispositif.

La propulsion mixte voiles-moteur poursuivait trois objectifs: une réduction de la consommation de gasoil jusqu'à 30%; la stabilité de route; la sécurité en cas d'avarie moteur. L'économie de carburant n'a pu être mesurée de façon rigoureuse. Entre autres raisons parce que le système d'automatisation Avel Vor n'a pu être prêt avant notre départ. Il a donc fallu opérer manuellement. En outre, il n'y avait pas d'enrouleur pour des questions de coût, une seule voile avait été taillée spécialement (le yankee) et les conditions météorologiques n'ont pas permis une utilisation optimale de la voilure. Dans les 26% de vent utilisable, seulement 47% ont été utilisés faute d'enrouleurs permettant

d'adapter la surface de voilure à la force du vent.

En revanche, l'expérience a été très positive pour ce qui est de la stabilité et de la sécurité, notamment en cas de panne machine, comme cela nous est arrivé au large du Portugal. Deux fois le moteur s'est arrêté, filtre à gasoil encrassé. Impossible de remettre en marche, le gasoil n'arrive plus! Un rapide coup d'œil sur la carte montre un port à 15 milles sous le vent, Viana do Castelo. C'est parfait. On met le cap à l'Est, vent de travers, 15 nœuds, on hisse les trois voiles. Le *Manguier* se faufile à 2 nœuds entre les bateaux de pêche. Pendant ce temps, je purge avec deux acolytes 40 litres de carburant marron et gélatineux avec les moyens du bord – en l'occurrence, des pichets de Ricard – pour le filtrer. Puis on concocte un petit système d'alimentation qui court-circuite la cuve journalière. À 4 heures du mat', après avoir parcouru une dizaine de milles dans la bonne direction, on remet en marche. Le Baudouin ronronne et le *Manguier*



s'amarre à couple d'un vieux remorqueur, au pied de Santa Lucia, à qui nous irons offrir un ex-voto! Nous réalisons alors combien nos mâts sont sécurisants! Après avoir démonté tout le circuit de gasoil, nous avons fini par trouver le coupable: un sac plastique, sans doute oublié par un soudeur lors d'un travail à l'intérieur des cuves, quatre ans auparavant... ■ PH. H



Au total, nous avons parcouru 10456 milles, au fil de cent neuf jours de navigation (plus soixante et un jours d'escales). La seconde partie de notre périple, véritable aventure dans l'aventure, nous a fait emprunter la fameuse route maritime du Nord, nous transportant au cœur de l'Arctique sibérien, ce que raconte ci-après Karin Huet.

Des pots de graisse d'oise, un fusil anti-ours, un téléphone satellitaire...

Le 20 juillet, le *Manguier* parvient à Tromsø, port de départ de moult expéditions arctiques. Les gardes-côtes tamponnent un avertissement sur le livre de bord et font réciter à Philippe Hercher la loi norvégienne: "Tout navire de plus de 25 mètres ou de plus de 50 tonneaux doit signaler chaque jour sa position aux autorités..." L'exotisme des voyages lointains consiste autant en chicaneries administratives qu'en intem-



péries horribles, chaleureux échanges culturels et sauvages géographies.

Le *Manguier* s'amarré près du Musée polaire: objets trouvés dans l'archipel de Nouvelle-Zemble, où Barents hiverna en 1596; réplique du kayak avec lequel Nansen tenta d'atteindre le pôle Nord, coupures de presse datant du printemps dernier, avec la photo

de la cale sanguinolente d'un des derniers phoquiens en activité. On y resterait trois jours, dans ce musée! Sauf que nous partons pour de vrai en Arctique! *Vagabond*, le voilier qui, en 2002-2003, a bouclé la première circumnavigation de l'océan Glacial Arctique sans hivernage, arrive du Spitzberg, où il vient de passer cinq années. Il frotte ses défenses contre les pneus du *Manguier*. Quelques heures. Le temps d'y transborder des pots de graisse d'oise – excellente contre le froid –, un fusil anti-ours, un téléphone satellitaire portable pour bateau, et son équipage. Éric Brossier sera notre pilote des glaces, car il s'est fait agréer par le ministère des Transports russe.

Peu de plaisanciers fréquentent l'Arctique russe: c'est qu'il y faut une sacrée ténacité! Le laissez-passer du *Manguier* pour le passage du Nord-Est a été reçu de l'Agence fédérale du tourisme au printemps, au terme d'un parcours

bureaucratique commencé par Phil à l'automne précédent. Ce n'est que le 23 juillet qu'ont abouti ses démarches pour obtenir l'invitation officielle indispensable à l'obtention des visas. On fait envoyer nos passeports à Kirkenes, dernier port norvégien avant la frontière.

L'inventaire des vivres est révisé, l'anémomètre neuf est en place. Aux quais de Tromsø, de robustes cousins du *Manguier* sont amarrés, qui n'iront sans doute jamais aussi loin: il y a là le Search and Rescue Boat, avec ses plongeurs habitués à libérer les hélices des chalutiers de leurs filets; et le gros remorqueur *Lupus*, commandé par Félix, un ancien élève de l'"hydro" de Marseille, qui a embarqué sa compagne Carole en guise de matelot. Ce qu'elle préfère, "pour l'adrénaline", c'est aller au cap Nord aider un tanker classé "glace" à transborder sa cargaison sur un tanker banal à destination du Sud.

Deux zélées donzelles de la douane inspectent les cabines

Relâchant chaque soir, ici à un ponton de bois, en vue d'un glacier des cimes, là dans une crique couronnée de rennes à sonnailles et ceinturée de moules sauvages, toujours naviguant par calme plat, toujours apercevant quelque rouge habitation, nous y voici bientôt, au cap Nord, le point le plus septentrional de l'Europe! Une falaise ainsi nommée par Richard Chancellor en 1553, qui, déjà, cherchait le passage vers la Chine.

À Kirkenes, le *Manguier* se met à couple d'un remorqueur hollandais, carré, bien échantonné, et de jeune génération, comme son patron et ses trois hommes d'équipage. Ils attendent des papiers pour partir travailler pour Gazprom en mer de Kara. Une bonne vingtaine de caseyeurs russes, amarrés en triple ligne, attendent, eux, avec un équi-

page réduit, le début de la saison de pêche au crabe en mer de Barents, le 15 août. "Kirkenes est le deuxième port de pêche russe", plaisante un marin. Mourmansk? C'est devenu trop compliqué d'y rentrer: il faut prévenir dix jours avant, confirmer quotidiennement, préciser l'heure du passage de la frontière, celle de l'arrivée au point pilote, etc.

3 août: noir lundi. Pas de passeports! Pendant que Phil tente d'en retrouver la trace, deux zélées donzelles de la douane, descendues dans nos cabines, saisissent la plupart des flacons de vins et spiritueux du bord. Elles jubilent: "On en fera du produit pour laver les vitres." Amende de 2200 euros. Nous étalons ces sales coups en mouillant dans un fjord voisin. Le Nord-Est vient à notre rencontre, sous la forme de crabes du Kamtchatka. Quatre par quatre, ils entrent dans un casier récupéré sur une plage de l'archipel des Shetland, que Tristan cale près du rivage, bouetté au hareng qu'il pêche à la cuiller.

Dans les années soixante, nous a expliqué un pêcheur de Kamoyvaer, des scientifiques russes ont tenté l'acclimatation de cette grosse araignée en mer de Barents. Ils ont si bien réussi qu'aujourd'hui ceux qu'on appelle ici les *king crabs* envahissent la mer de Norvège. Bien des pêcheurs artisanaux de morue et de lieu s'adaptent à leur capture. Orin de 150 brasses, casiers vastes comme des poulaillers, bouettés avec un hareng



enfermé dans une bouteille trouée: l'odeur suffit à attirer les crabes. Ils s'entassent parfois à vingt dans le piège. On les vend vivants, congelés ou cuits. Plus que l'épuisement de la ressource, les pêcheurs redoutent les effets de la prospection pétrolière à laquelle leur gouvernement consacre l'essentiel de ses deniers.

Mourmansk, porte de la Route maritime du Nord

Le vendredi, la poste nous appelle: les passeports! Éric reprend à zéro la procédure d'entrée en Russie. L'administration de la route maritime du Nord, créée en 1932 par les Soviétiques pour gérer le trafic marchand sur le chemin le plus court entre les deux



extrémités de l'URSS, dépend du ministère des Transports. C'est elle qui délivre les autorisations de s'engager dans ce que nous nommons le passage du Nord-Est. Le navire polaire français *Astrolabe*, parti du Havre en juillet 1991, fut le premier bâtiment occidental à pénétrer officiellement dans les eaux territoriales soviétiques depuis 1922. Son voyage jusqu'à Providenya, sur le détroit de Béring, marquait en principe l'ouverture de la route à la navigation internationale. Mais, la même année, le régime s'effondre. Une profonde récession provoque la diminution du trafic russe (grumes, minerais et hydrocarbures), la réduction de la flotte de brise-glace et l'abandon de la moitié des ports de la route du Nord. Aujourd'hui, à cause des perspectives économiques ouvertes par le réchauffement climatique, Moscou projette de revitaliser l'activité et de faciliter le trafic international.

Le pilote embarqué près de l'embouchure du fjord de Mourmansk est un ancien de l'Antarctique. "J'adore votre bateau!" dit-il en faisant risette à Léonie en bavarois. "Ceci n'est pas un lieu de loisir, pas un endroit pour des

enfants! C'est l'Arctique!", martèle Irina, notre agent portuaire. Elle déniche pour le *Manguier* une place à un angle de ponton hérissé de ferrailles rouillées, au milieu d'un va-et-vient de remorqueurs beaucoup moins pimpants que lui, qui lui donnent au passage de fraternelles bourrades. Nous flottons sur une mixture à base de pétrole, d'ordures et de tripes de poisson livides. C'est le port de pêche. Il a un faux air d'abandon, avec ses fondrières, ses immeubles décrépits, ses bicoques, ses chiens errants.

Éric réactive notre dossier auprès de l'Administration. Cinq jours après notre arrivée, elle nous envoie un commandant de brise-glace. "Qu'est-ce qui vous incite à tenter cette route avec un équipage aussi... beau?" demande-t-il, un peu scié par la majorité féminine à bord du *Manguier*. Puis questions de marin à marin, sur l'épaisseur des tôles, les compartiments étanches, la capacité à ressouder une pale d'hélice en bronze, la hauteur de vague que le navire est légalement apte à affronter. Vous avez une assurance spéciale en cas de pollution? Ensuite le commandant Babitch avertit que la banquise

bloque encore le passage au niveau du cap Tcheliousskine et des îles de Nouvelle-Sibérie, qu'il faut nous attendre à faire demi-tour, que nous arrivons tard en saison, que nous trouverons en Tchoukotka des vents de 40 nœuds... Enfin: "Vous entrerez en contact avec nous chaque jour à 0 heure et à 12 heures". Il nous quitte pour aller inspecter *Eshamy*, un yacht Amel en polyester venu d'Angleterre, le troisième bateau de plaisance candidat au passage cette année. Le premier nous devance d'une semaine: *Explorer of Sweden*, qui a embarqué Victor Boyarsky, le héros polaire. Quant à *RXII*, un 36 pieds norvégien, il passe incognito, avec pour objectif d'enchaîner dans la foulée le passage du Nord-Ouest.

Le 18 août, avec dans ses cuves 8 tonnes de fuel (acheté au même prix que le gasoil détaxé en France) et fier d'avoir obtenu "l'Autorisation", le *Manguier* descend l'impressionnant boulevard portuaire qu'est le fjord de Mourmansk. Porte-avions, supertankers, brise-glace défendus comme forteresses et un cargo nucléaire unique au monde semblent lui faire la haie.

Coup de vent en mer de Kara, ça déferle sur la timonerie

Yankee et artimon hauts, Baudouin "tonitruronronnant", le *Manguier* laisse la mer Blanche à tribord. Il fait beau, en poupe le rayon vert nous éblouit, si vert qu'il finit bleu. Des labbes à longue queue nous grincent au-dessus dans le détroit de Kara. La Nouvelle-Zemble est sur notre hanche bâbord.

21 août: cap au 60, sur l'île Blanche. Phil nous lit le bulletin météo envoyé par Babitch: 30 nœuds de vent de Nord pour le soir. Exact: à 21 heures, le remorqueur pioche à 9 nœuds dans les vagues. Ça cogne, ça déferle sur la timonerie, le hublot tournant rend service. On abat de 5 degrés. Les équipiers, las de sauter comme crêpes dans leur couchette, s'insèrent sur le plancher du carré entre banquettes et pieds de table. On ralentit. À 1 heure, l'anémomètre indique 27 nœuds. À 3 heures, boucan: la voile d'artimon claque, la bôme est cassée. Une heure



plus tard, à 40 milles de l'île Blanche, on met en fuite, moteur coupé. L'anémomètre marque 40 nœuds, le speedo 3,8 nœuds. Silence en timonerie. L'œil gauche guette en coin les creux – 3 mètres? 4 mètres? – de toute beauté. L'œil droit admire le nez du *Manguier* qui dodeline sur la crête avec l'écume puis s'affale. Les paumes jonglent avec les mancherons de la barre à roue. De temps à autre, un coup de roulis arrache un grognement à l'amas de corps gisant dans le carré. Pendant ce temps, dans l'invisible péninsule Yamal, que nous longeons, des mammouths décongèlent lentement.

Fantaisie de la route du 22 août. 9 heures: vent mollissant frais, on démarre le moteur, cap au 38. 11 heures: mer toujours forte, cap au 196 vers un éventuel abri, à 110 milles au Sud. 15 heures: vent du Sud, cap au 28. 17 heures: Phil fixe le point d'écoute de la voile d'artimon sur la bôme tronquée et renvoie, pour appuyer le bateau. 20 heures: lâbas à l'île Blanche, dit le fichier GRIB (*Gridded Binary*, logiciel météo) transmis par le routeur breton, le vent et la mer sont encore forts. "Que faire pour attendre?" Phil coupe le moteur, amarre la barre. Le *Manguier* pré-

sente son gros cul aux vagues. Doux berceement, pour la nuit. Le lendemain soir, à l'ancre dans 4 mètres d'eau vert-de-gris, nous nous reposons, à l'abri de l'île Blanche, enfin. La brume et le vent lugubre ont raison de notre désir d'aller à terre. Un bébé phoque gris lève vers nous des yeux naïfs.

Dickson, port sibérien, et bientôt les premières glaces

Il faut vidanger le Baudouin, acheter de l'huile. Malgré notre retard, arrêtons-nous quelques heures à Dickson! À ce quai de madriers écabouillés, émaillés de ferrures aléatoires, c'est d'abord l'étonnement devant le panorama. Hangars de bois fortement gîtés, terre charbonneuse, goulottes effondrées en planches, grues hors d'âge, gerbes de tubulures déboîtées, hamacs de câbles électriques entre des immeubles au crépi gercé, épaves rouillées échouées sur un ossuaire de troncs flottés, cheminée d'usine en brique et son toupet de fumée. Une machine dessous – bruit familier de gros remorqueur – bat comme un cœur... Au premier plan, seuls éléments qui ne semblent pas à l'agonie: une dizaine de canots à hors-bord et avirons, en métal bricolé. Le chef de l'Immigration arrive et nous pouvons débarquer. Malgré son aspect de ville fantôme, déjetée par le gel, le dégel, la fin de l'URSS et la désuétude de la route maritime du Nord, Dickson révèle une âme affable. Ses habitants sourient, saluent, s'enthousiasment. Le maire descend à bord déguster des produits corses, nous recevons des poissons frais





pêchés dans l'Ienisseï et des livres illustrés sur l'histoire locale.

Oscar Dickson était le mécène de Nordenskjöld, l'explorateur suédois qui ouvrit le passage du Nord-Est en 1878-79, à bord de *Vega*. À nous de tenter notre chance! Si nous réussissons, nous serons le huitième

voilier à moteur après lui. Aides à la navigation électronique et réchauffement climatique nous donnent de sérieux atouts. Le lendemain de notre escale à Dickson, enivrés de soleil, nous regardons défilier les îles Minina, aux amers de madriers, aux plages de neige et de bois flotté.

Le 27 août, 180 milles avant le cap Tcheliousskine, les glaces! Blancs îlots flottants, aux lagons verts ou bleus, parfois frottés d'embruns limoneux. Perchés dessus, goélands et phoques regardent le *Manguier* passer. À travers ce gracieux archipel, par vent nul, nous gardons aisément notre cap, sauf lorsque l'exaltation nous fait faire des crochets ou couper le moteur... Admirer en silence ceux dont l'Arctique porte le nom: les ours blancs! Leur truffe noire se tend un moment dans notre direction puis se détourne. Ils s'éloignent.

Peu à peu, l'archipel devient labyrinthe, continent fissuré où le remorqueur s'insinue à petite vitesse, dans des raclements nouveaux pour l'oreille. Vient le brouillard. Vient l'avertissement de Babitch: "Chenal de 2 milles entre pack et continent, mais très dangereux car fort vent de Nord annoncé". Éric confirme qu'un bateau pris en étau entre banquise et terre est voué à l'échouage. Revenir en arrière. Jouant parfois au brise-glace, le *Manguier* parvient à une anse d'eau libre, sous le vent de l'île Bianki, dans l'archipel Nordenskjöld, à 105 milles du cap Tcheliousskine.



liousskine. Il neige, des gouttes de glace décorent le plafond du poste avant, on met une couverture en laine au Baudouin, trois ours sur la rive écoutent Tristan jouer du bandonnéon sur le couronnement arrière. Cinq jours là, avec des excursions dans la toundra gelée et sur les plages, à ramasser du bois pour le poêle.

Eshamy est dans les parages. Parti sans autorisation, il s'est engagé dans le détroit entre cap Tcheliousskine et île Bolchevik - "C'est un peu le bordel", a téléphoné le skipper - puis s'est replié. Nous espérons un moment qu'il nous retrouvera mais il s'abrite le long du continent.

2 septembre. "C'est aujourd'hui que la partie se gagne ou se perd", lance Phil en démarant le Baudouin enrhumé. Nous parvenons à nous échapper de l'archipel englacé par le Sud. La carte reçue par un courriel de notre routeur montre que le vent, rabattant les glaces côté continent, a libéré un chenal le long de l'île Bolchevik. Il faut faire du Nord, à travers un pack dense, vigie dans le nid-de-pie, en liaison VHF avec la timonerie. Mais bien souvent on fait de l'Ouest, de l'Est ou du Sud! Dans les clairières d'eau libre, la mer, en train de geler, prend un aspect de méduse. Au coucher du soleil, nous longeons les falaises de l'île Bolchevik, sur des flots bleus, la banquise dorée à tribord. Dans la nuit, nous apercevons le brise-glace *Rossia*, en attente dans le pack. Passons le 78^e parallèle et doublons la pointe la plus Nord de tous les continents. Devant, la mer est libre.

Regret d'apprendre que l'Anglais a renoncé. Il fait de l'Ouest, après avoir eu du mal à se dégager du pack. Nous, un vent de 30 nœuds nous pousse avec des grains de neige dans la mer des Laptev, surfant entre les glaces et les morses.



Ne plus rencontrer de bateau, plus d'âme qui vive, silence radio

Les minuits ensoleillés sont un souvenir. Les jours raccourcissent, pas seulement parce que le *Manguier* met du Sud dans son cap. Le bateau sera-t-il forcé d'hiverner dans un port englacé alors qu'il n'y est pas préparé? "Vous devez enregistrer à Providenya votre sortie de la route maritime du Nord, nous a prévenu Babitch, et vous avez droit à une escale technique à Tiksi." Trois jours au quai de Tiksi, dissuasifs. Faute de permis spéciaux pour les "régions interdites", nous sommes consignés à bord. Capitaine et pilote sont menés sous escorte à la banque, à travers une ville délabrée qui a perdu les trois quarts de ses habitants depuis la fin de l'URSS. Brève animation dans le port à épaves: un petit navire hydrographique relâche et décharge quelques sacs de ciment et des boîtes de conserve. Eau non potable et gasoil cher arrivent au *Manguier* dans des réservoirs derrière un tracteur. Un dernier coup d'œil, à la jumelle, sur les bombardiers de

la base aérienne, et nous repartons. Il reste 1576 milles jusqu'à Providenya.

Effleurer un continent élusif. Ne plus rencontrer de bateau, plus d'âme qui vive, silence radio. Naviguer dans 7 mètres d'eau, à 20 milles d'une côte basse, invisible. Passer un détroit aux bords absents, se savoir en mer de Sibérie orientale. Dans l'archipel Medvezhii, les phares sont éteints. S'abriter sous une île embrumée. Trouver des jonchées d'objets entre les bâtiments de la station délaissée, des liasses de relevés météo, un ours qui observe. Une machine marquée du symbole nucléaire devant le phare déserté. La glace dort au cœur de la roche, les troncs



flottés forment d'épais gisements. Lever l'ancre, avancer de deux heures, encore une fois, l'horloge du bord. Se heurter à la banquise, côté terre, au Sud-Est, là où on veut aller. Contourner puis enfin voir des alpages roux surmontés de pics enneigés: le haut pays de Tchoukotka, le bout de l'Asie.

Elle souffle! Une baleine grise! Nous entrons dans une mer qui porte le nom d'un peuple indigène. Les Tchouktsches ont été les derniers à résister à l'emprise russe. Malgré le laminoir de la soviétisation, ils se répartissent comme autrefois en éleveurs de rennes et chasseurs de mammifères marins. Nous ne croisons que leurs ombres en baie de Koliouchine, où le *Manguier* se réfugie, l'étrave à toucher une langue de terre. La tourmente venue du large fouaille des fûts rouillés, des traces de chenillettes, comme partout, et une boule de bois de rennes enchevêtrés: une tombe. Le vent hurle. Fermerait-il sur nous une porte de glace? Non! Le 20 septembre, lorsque s'ouvre une fenêtre météo, la voie est libre. Le matin de l'équinoxe, nous jetons l'ancre au Sud du cap Dejnev. Le *Manguier* est sorti du passage du Nord-Est.



La vie fuse, dans le détroit de Béring. Jets des baleines poussés comme embruns par le vent, vol de grues retournant vers l'Amérique, lumières du bourg de Laurentia, touches de vert sur les pentes et même sur un névé littoral. La mer jaillit par les trous de serrures de la timonerie ensevelie sous les déferlantes lorsque nous quittons la protection rapprochée des falaises pour traverser une baie.

La baleinière est halée sur une glissière d'os de baleine

Fumée horizontale d'une haute cheminée. Nous mouillons au pied de Lorino, mille trois cents âmes. Une baleinière en aluminium, un 150 chevaux au cul, nous emporte au revers de la rive par un chenal sinueux à travers la toundra. Elle est emplie d'hommes aux yeux bridés et souriants. Les Tchouktches! Un jeune parle anglais: les gardes-côtes de Laurentia les ont prévenus, nous avons à peine le droit de poser le pied sur la plage, il reste une heure avant leur arrivée en Jeep. La barque est halée sur une glissière d'os de baleine. Au bord de l'eau, deux ou trois canots similaires sont échoués et, plus haut, trois fines baleinières à clins en bois, ainsi qu'un umiak en peau de morse. Les quatre coques vénérables sont percées d'un puits à hors-bord. Un umiak miniature tout neuf est posé dans l'un des canots en alu, avec sa courte pagaie: il doit servir d'annexe monoplace.

Entre les cahutes-ateliers de planches et de toile goudronnée, s'intercalent fagots d'avions, harpons, flotteurs, et des bacs sur patins – le mètre cube – pleins de matière animale, graisse et viande mêlées. Flaques de sang, tripes balancées par le clapotis, goéland perché sur un crâne avec ses fanons. Dans la montée de terre vers le bourg, des fosses sont creusées, coffrées de bois, où ferment du morse. Non loin se dresse le bâtiment récent d'une conserverie de viande de morse inactive. Selon Igor Zagrebin, directeur du musée de Providenya, ce projet végète depuis 2004. Problèmes environnementaux. Le morse est une espèce protégée et, même si les indigènes ont droit à une chasse de subsistance, la vente est interdite. D'autre part, les morses partent vers le Nord à cause du réchauffement climatique, le quota accordé n'est jamais atteint. Autre malheur: le quota de baleines grises est de cent trente-cinq par an pour toute la péninsule tchouktche. Or, depuis une dizaine d'années, une partie des prises est constituée de "baleines puantes". Pour une raison que les scientifiques n'ont pas encore élucidée, leur viande est immangeable.

Igor est le seul Russe que nous pouvons longuement écouter. Les gardes-côtes de Providenya, par humanité, dérogent à la loi: ils nous ont permis d'arpenter les deux rues faiblement animées de la ville et nous ont orientés vers le musée. La "famille Vagabond" et notre cameraman devant regagner la France en avion, sont autorisés à transiter. Mais il nous est interdit d'inviter qui que ce

soit à bord. Le *Manguier* est tenu de quitter le port dans les trois jours.

Le désagrément à longer le Kamtchatka et les îles Kouriles jusqu'au Japon pendant des milliers de milles sans contact avec les riverains, la mauvaise saison et la nécessité de trouver rapidement un port d'hivernage font bifurquer l'expédition. Bien que nous n'ayons aucune idée de ce qui nous y attend sans visas, le 26 septembre nous appareillons pour l'Alaska.

"Vous êtes le troisième navire étranger à venir jusqu'ici"

Avis des autorités russes: "Allez à Dutch Harbor, ce port ne gèle pas". Dutch, dans les îles Aléoutiennes, est, apprendrons-nous plus tard, le plus grand port de pêche des USA. Son maître de port nous écrit qu'il n'a pas de place. Celui de Nome annonce que son port est fermé en hiver et suggère Dillingham.

Celui de Dillingham déconseille d'hiverner chez lui et donne le contact de celui de King Cove. Lequel ne répond pas... Pendant que ces messages satellitaires papillonnent autour de sa petite antenne, le *Manguier* joue à chat avec les dépressions et traverse la mer de Béring. Cap au Sud-Est.

Nul signe des gardes-côtes américains. Ni en passant la frontière au Nord de l'île Saint-Laurent, ni sous le vent du village de l'île Nunivak, ni en doublant la station radar du cap Newenham. Le canal 16, muet, fait la sourde oreille. C'est inquiétant. Car, en revanche, le *Manguier* prend contact avec le fond. Deux milles au large de Nunivak, il tressaute longuement sur de la roche. Les cartes MaxSea (cartes marines électroniques) ne sont pas toujours très précises... Vent contre marée, entre hauts-fonds et falaises, Phil négocie chaque lame la main sur la manette des gaz, le remorqueur valdingue comme jamais. Émotion! Par un obscur instinct, le *Manguier* infléchit sa route vers l'Est de Bristol Bay, vers ce Dillingham décon-

seillé, cet estuaire vaseux de la Wood River – et que je talonne et retalonne! – à forts courants de marée. Il est question là-bas de fabriquer écologiquement de la glace, pendant l'été, grâce à l'énergie de ces marées, à bord de barges ancrées en des points propices de l'estuaire. De la glace pour conserver les saumons tout juste démaillés et les vendre illico, au meilleur prix. Nous débarquons sans nous en douter dans la première zone mondiale de pêche au saumon sauvage. La saison est brève: juin-juillet. Des centaines de bateaux sont tirés à terre. Aucune grue n'est suffisante pour le *Manguier*. Car, bien sûr, en hiver tout est gelé et les marées créent des crêtes de compression qui "twisteraient" un navire resté à flot. Loi de la nature.

Mais pour les lois humaines, ici au Far North, les Alaskans sont peu tatillons. On ignore tout, à Dillingham, des formalités d'immigration ou d'entrée d'un bateau. Cela n'empêche pas balades dans l'intérieur des terres, agapes, conférences et interviews. "Vous êtes le troisième navire étranger à venir jusqu'ici."

Avant vous, nous avons eu la *Resolution* de Cook, en 1778 – et encore, il n'est même pas entré dans la rivière! – et l'*Alcyone* de Cousteau." Le *Manguier* repart vers le Sud, gonflé à bloc: conserves maison de saumon, gras de bélouga congelé, cartes marines, conseils et Instructions nautiques. Après quarante heures de navigation ébouriffante, il embouque False Pass, entre Aléoutiennes et péninsule d'Alaska, et débouche dans le Pacifique.

C'est presque tout de suite à gauche. Le petit port de pêche de Sand Point, Popof Island. Les crabiers font leurs marées, leurs matelots un dur métier. Le *Manguier* flotte des jours paisibles en attendant le printemps. Mené avec expérience, fichier GRIB et prudence, il est devenu un vagabond de l'extrême. Après avoir traversé douze mers, l'ancien remorqueur de rade reprendra son voyage hors du commun pour effectuer une circumnavigation de la mer de Béring de juin à septembre.

* Philippe Hercher, son capitaine.
<www.navirelemanguier.com>

