

Ils ont traversé l'Atlantique en bateau-stop

Beaucoup rêvent de franchir l'Atlantique à la seule force du vent. Pour les novices fauchés, le bateau-stop, au départ des Canaries, où le recours à la bourse aux équipiers sont en vogue.

REPORTAGE

La transat, pour beaucoup, c'est un rêve. C'est aussi un terrain de jeu facile avec peu de dangers en mer et peu de manœuvres, qui attire une foule de novices sans expérience de voile. D'octobre à mars, dans les ports des Canaries et du Cap-Vert, ces derniers constituent la majorité des équipiers à embarquer en bateau-stop. En moins d'une semaine, du moins pour les filles - les garçons doivent être plus patients car ils essuient plus souvent des refus -, ces voyageurs souvent sans le sou trouvent un voilier à bord duquel embarquer pour une traversée de l'Atlantique.

Montrer sa motivation et son utilité

Si faire du bateau-stop paraît simple, ça l'est bien moins une fois au port. « Le premier obstacle sera d'atteindre le ponton, souvent clos par des portails automatiques. Parfois les bateaux sont au mouillage, il faut donc attendre que les skippers viennent à terre pour les aborder ou alors trouver une annexe pour aller jusqu'à eux. Ensuite, il faut réussir à se vendre en temps qu'équipier malgré son manque d'expérience, explique Sarah, 22 ans. La motivation, l'adaptation et le feeling avec l'équipage sont les plus importants. Si vous avez des compétences spéciales en menuiserie, plomberie, électricité, vous avez d'autant plus de chances d'être embarqué. »

Une transat, même en bateau-stop, ça a un coût. La plupart des capitaines demandent une participation à la caisse de bord. Pour la nourriture, les frais de port, l'essence, l'eau, les communications satellitaires et les frais de douane, le montant s'élève à environ de 500 euros. « Cela doit être négocié avant le départ. Attention, certains capitaines demandent une participation à la journée, ce qui revient en général à beaucoup plus cher », conseille Lila, 27 ans.

Bien que n'ayant pas un sou en poche, Sarah souhaitait se rendre au Brésil. Un accord a été trouvé avec le capitaine, un Australien parti faire un tour du monde à la voile avec sa femme et sa fille : il l'a prise gracieusement à bord du voilier familial en échange d'un gros travail de ponçage et de vernissage de l'extérieur du bateau, d'aide à la vaisselle, de cours dispensés quotidiennement à sa fille et de huit heures de quart par jour. « Finalement, je n'ai pas fait grand-chose en navigation : presque tout était automatique. J'ai juste appris quelques notions de réglage des voiles et les nœuds essentiels », déplore-t-elle un peu.

C'est le bémol de la transat. Dans l'océan, les fonds marins sont très profonds ; les dangers et les manœuvres rares. Pour qui veut réellement apprendre à skipper, rien de tel que le cabotage le long des côtes. Cela n'empêche, cette traversée de 17 jours a été globalement une expérience fantastique qui lui a appris la patience. « En mer, le temps, c'est comme les vagues, on en a tellement qu'on ne sait plus quoi en faire, en hérit Christophe, 26 ans. L'enfer, la solitude, la chaleur sont le véri-

table mal de mer. »

Si beaucoup de bateau-stoppeurs reviennent de leur transat enchantés et en parlent comme d'une folle et enrichissante expérience, pour d'autres, l'aventure s'est révélée moins plaisante. C'est le cas de Clara, 31 ans. « La transat, c'est une expérience de vie. Ça aurait pu être génial, ça ne l'a pas été. » La cause ? Une erreur de casting.

Sa place à bord d'un voilier, elle l'avait trouvée sur le web, via la bourse aux équipiers. Quelques contacts écrits et une discussion téléphonique au cours de laquelle le capitaine avait l'air cordial et correct l'avaient convaincue d'embarquer sur son bateau.

Mais une fois à bord, elle a déchanté. L'homme était alcoolique, intrusif et attiré comme une mouche par les femmes jeunes. « Des photos de nu de ses multiples jeunes maîtresses tapissaient la cabine que je partageais avec une coéquipière, une jeune fille de 22 ans qui n'avait jamais fait de voile auparavant. Il y rentrait sans frapper. »

A cela se sont ajoutés des gestes déplacés et des paroles offensantes de la part du capitaine mais aussi de son second. L'humeur à bord était constamment à l'orage. Autre déception : les deux navigateurs, millionnaires, n'avaient rien de loups de mer. « Ils étaient nuls à la voile et ne prenaient pas soin de leur bateau. Même l'exercice de sauvetage dit "de l'homme à la mer", ils ne l'ont pas réussi. Si j'étais tombée à l'eau lors de la transat, j'y serais restée. »

Etre préparé au pire

« En acceptant de partir avec des inconnus, on s'attend à ce que ça puisse mal se passer », explique-t-elle, fataliste. Mais cette traversée malheureuse de 18 jours ne l'a pas refroidie pour autant. Quelque temps après avoir posé le pied en Martinique, elle embarquait pour les Grenadines en bateau-stop. ■

LAETITIA THEUNIS

A SAVOIR

Quelques précautions à prendre

Traverser l'Atlantique à la voile n'a rien d'anodin. Entre les Canaries et les Caraïbes, le bateau se retrouvera à trois jours de navigation de la première terre. Cette distance peut parfois poser des problèmes. Certains « sites marins » recommandent de s'en remettre à des skippers professionnels. Mieux le bateau est tenu, plus ses passagers ont de chances de s'en sortir. Les prix sont revus à la hausse : 3.000 euros pour une période de 30 jours (compter environ 100€/jour, caisse de bord incluse). Soit bien plus cher que le « bateau-stop » qui coûte 500 euros. Ce blog insiste aussi sur la nécessité de penser à budgétiser le billet d'avion pour le retour ainsi que la souscription d'une assurance voyage.

L.TH.



Même le bateau-stop a un coût. Il est nécessaire de bien négocier les conditions et le montant avant le départ avec le Capitaine. © D.R.

exemple Les Glénans, une transat aux petits oignons

Pour ceux que l'aventure du bateau-stop rebute, il y a les transats organisées. Chaque année, en hiver, la fameuse école française de voile des Glénans affrète deux voiliers pour traverser l'Atlantique toutes voiles dehors. Ne monte pas sur le pont qui veut. Pour faire partie de l'équipage, il faut démontrer de bonnes compétences de navigation et être doté d'une psychologie particulière. Se retrouver à huit à partager un petit espace durant trois semaines sans jamais pouvoir aller « faire un tour » pour calmer des nerfs enflammés par la cohabitation, ce n'est en effet pas facile pour tout le monde.

« La transat, c'est avant tout une aventure humaine », pointe Héloïse, 26 ans. A l'automne dernier, aux Canaries, elle a vécu un rêve en embarquant sur le voilier des Glénans, direction la Martinique. Seule fille à bord, cadette d'un équipage comptant sept hommes âgés de 26 à 65 ans, elle assure que la force de leur groupe était justement son hétérogénéité. « Il y avait une bonne ambiance. Concernant la répartition des tâches à bord, ça s'est fait sans règle, on a tous tourné à tous les postes. »

Répartition des tâches

Et tous ont été, en duo, de quart durant 4 heures toutes les 10 heures durant 21 jours. « Ça permettait d'avoir des sessions de sommeil suffisantes et de faire autre chose que de barrer ou de tenir à

l'œil le cap, la carte et le logiciel qui détecte les bateaux autour de nous pour éviter les croisements et les collisions. »

Chaque jour à minuit, le navigateur en faction devait faire un point manuel. « Le chef de bord nous a appris à naviguer au sextant, à faire tous les calculs à la main, pour être capables de gérer la situation si l'électronique tombait en panne. »

Un apaisement

Qu'est-ce qu'on ressent quand on est seul sur l'océan sans aucune terre où accoster à moins de trois jours de navigation ? « Beaucoup d'apaisement d'avoir du temps à ne rien faire avec rien à faire. Je suis interne en médecine et ma vie professionnelle est une course en permanence. Là, on avait du temps pour se poser, s'isoler à l'avant du bateau, lire et réfléchir, juste laisser voguer son esprit avant de revenir à la vie avec l'équipage, laquelle était assez intense. »

Son plus beau souvenir ? « Un bain au milieu de l'Atlantique, juste au niveau du rift ! Il n'y avait quasi pas de vent, on avait enlevé les voiles, avec juste un petit support moteur au cas où. C'était magique, raconte-t-elle. Ce qui m'a plu aussi, c'était la nuit et la vue des cieux étoilés absolument magnifiques. »

Alors que le début de la transat avait débuté par une journée de grosse houle avec des creux de 5 mètres qui ont retourné les estomacs les plus marins, elle

s'est terminée sous un orage violent. « Les dernières heures de navigation ont été rudes, reconnaît-elle. Mais ce qui m'a le plus choqué en arrivant en Martinique, et c'était partagé par l'équipage, c'était la gêne du bruit. Il y avait une soirée sur le pont, on était abrutis par la foule et le bruit. Le décalage était fort par rapport à la vie qu'on a passée en mer pendant trois semaines. »

Mais le plaisir de pouvoir enfin prendre une douche à l'eau douce et d'avoir une communication téléphonique avec les proches a vite pris le dessus. En mer, le courrier se faisait en sens unique et de façon parcimonieuse. Chaque membre de l'équipage ne pouvait envoyer qu'un e-mail à deux personnes tous les jeudis. Par contre, le téléphone satellitaire était utilisé quotidiennement pour télécharger le très léger fichier météo envoyé par la base des Glénans à Paris.

Le prix de ce rêve est accessible. Pour les 4 semaines de voyage (une semaine de préparation aux Canaries, 3 semaines de transat), Héloïse a déboursé 1.500 euros. « C'est une super expérience, d'avantage humaine que technique, et basée sur l'anticipation des problèmes. On vérifie en permanence le matériel, on apprend à voir les usures avant que ça ne casse et à les réparer. » C'est résolument une bonne école pour qui rêve de se lancer dans un voyage au long cours. ■

L.TH.