

A l'aveuglette dans la vie suivante

Le tour des îles britanniques en 80 escales



A mes fils Eric-Gérald et Marc-Philippe.
A Arlette
A toutes celles et ceux, connus et inconnus, qui ont suivi ce voyage
au jour le jour sur Internet.

© **Pierre Lang, 2006-2007**

Ce carnet est soumis à la législation sur les droits d'auteur.

Tous droits réservés pour tous pays.

Editeur responsable : Pierre Lang, Avenue Clémentine 10, B-1190 Bruxelles

www.thoe.be

Sommaire

Le tour des îles britanniques en 80 escales	7
Avertissement	7
Début	7
Du continent au nord de l'Ecosse (en solo)	10
21 juin 2006 – Wemeldinge / Roompot	10
22 juin – Roompot / Ecosse ?	10
23 juin – Deuxième jour en mer	10
24 juin – Troisième jour en mer	11
24/25 juin – Une nuit de moteur	11
25 juin – Le but approche	11
25 juin – Arrivée à Peterhead	12
26 juin – Peterhead	12
27 juin – Peterhead	13
28 juin – Peterhead / Buckie	13
29 juin – Buckie / Wick	14
30 juin – Wick	15
1 ^{er} juillet – Wick	16
Refaire le monde ?	17
Qui suis-je ?	17
Tout bien réfléchi...	18
Les îles Shetland et Orcades (principalement en solo)	24
2 juillet – Wick / Stronsay (Orcades)	24
3 juillet – Stronsay / Kirkwall	25
4 juillet – Kirkwall / Quendale Bay (Shetland)	27
5 juillet – Quendale Bay / Scalloway	27
6 juillet – Scalloway	28
7 juillet – Scalloway / Papa Stour	32
8 juillet – Le tour de Papa Stour	33
9 juillet – Papa Stour / Gluss Voe (Northmavine)	33
11 juillet – Gluss Voe / Symbister Bay (Whalsay)	37
12 juillet – Whalsay	40
13 juillet – La grande lessive vole au vent	41
14 juillet – Départ des Shetland	43
Trois semaines...	45
15 et 16 juillet – Pierowall (Westray / Orcades)	46
17 juillet – Westray / Stromness (Mainland)	47
18 juillet – Stromness (Mainland)	48
19 juillet – Brouillard	49

20 juillet – Stromness / Côte nord-ouest	49
La côte ouest et les Hébrides (en solo)	53
21 juillet – Loch Inbair (mouillage)	53
22 juillet – Loch Inbair / Handa Island	55
23 juillet – Handa / Port Ness (Hébrides extérieures)	57
24 juillet – Port Ness / Stornoway	59
25 juillet – Journée off à Stornoway !	60
26 juillet – Stornoway / Shiant Islands	61
27 juillet – Shiant Islands / Skye	65
28 juillet – Portree (Skye)	70
Cinq semaines...	70
Les Hébrides (en trio)	74
29 juillet – Portree	74
30 juillet – Portree / Loch Maddy	75
31 juillet – Loch Maddy	75
1 ^{er} août – Loch Maddy / Canna	77
2 août – Canna / Rùm	77
3 août – Rùm	80
4 août – Eigg / Tobermory (Mull)	82
5 août – Sur place à Tobermory	84
6 août – Tobermory / Staffa / Lunga	85
7 août – Lunga / Iona	87
8 août – Iona / Oban	88
9 août – Sur place à Oban	89
10 août – Sur place à Oban	90
Les Hébrides du sud (en solo)	90
11 août – Oban / Colonsay	90
12 août – Colonsay	94
13 août – Colonsay	95
Edition spéciale « Etats d'âme »	97
14 août – Colonsay / Islay	102
15 août – Islay et le whiskey	105
16 août – Islay / Ayr (Ecosse)	111
17 août – Campbeltown / Ayr	117
De la côte ouest Anglaise à la Bretagne (en duo)	118
18 août – Ayr / Logan Bay	118
19 août – Port Logan / Saint Mary (Isle of Man)	120
20 août – Saint Mary / Holyhead (Isle of Anglesey)	122
21 août – Holyhead / Pwllheli	124
22 août – Pwllheli / Baie de Cardigan / Aberystwyth	127

23 août – Aberystwyth / Fishguard	130
24 août – Fishguard / Skomer Island	131
25 août – Skomer / Saint Agnes (Scilly)	138
26 août – Saint Agnes	139
27 août – Saint Agnes	142
28 août – Saint Agnes / Tresco	144
29 août – Tresco / Glénans	148
Fin	151
Glossaire	152

Le tour des îles britanniques en 80 escales

Avertissement

Texte technique

Cette présentation-ci indique qu'il s'agit d'une partie plus technique concernant plus spécifiquement la « navigation ». Il n'intéressera peut-être pas le lecteur non averti.

ATTENTION

CE CARNET N'EST PAS UN GUIDE DE NAVIGATION.

Le texte technique est à considérer comme une expérience vécue par l'auteur avec toutes les erreurs de perception et les aléas favorables ou défavorables que cela peut comporter.

L'auteur ne pourrait en aucun cas être tenu responsable de l'utilisation qui serait faite des informations que ce carnet de voyage contient. Si le lecteur utilisait une information quelconque de ce carnet pour naviguer, il le ferait à ses propres risques et périls et assumerait l'entière responsabilité pour les dommages et blessures éventuels causés aux biens et aux personnes.

Début

J'ai fait mes premiers pas sur le pont d'un voilier en 1997. J'avais 46 ans. Je ne connaissais rien à la voile ni à la navigation. J'ai juré que je ne serais JAMAIS propriétaire d'un bateau à cause de la lourde charge que représente le maintien en bon état d'un voilier.

Fin 1999, la vie que je menais comme ingénieur-informaticien ne me satisfaisait plus pleinement. Je rêvais en lisant des récits de tour du monde à la voile. Rien ne me démontrait que je serais plus heureux en changeant de vie et rien ne me prouvait qu'une vie de nomade me conviendrait mieux. Je me répétais en boucle « l'herbe est toujours plus verte dans le jardin du voisin » comme pour me convaincre de ne rien changer. Le sacro-saint « principe de précaution » m'enjoignait de ne prendre aucun risque. L'entretien lourd, fastidieux et onéreux d'un hypothétique voilier était une raison toute trouvée pour ne pas changer d'habitudes et ne pas m'aventurer dans l'inconnu. Je n'avais même pas besoin de penser aux dangers de la mer pour m'abstenir de toute initiative.

Tout cela n'a pas empêché mon énergie vitale en sommeil léthargique de se réveiller en un jour en sursaut. Il n'a pas fallu plus de trois mois pour convertir le jamais en essai. Qui peut dire si l'essai se transformera en toujours ?

Thoè, un joli monocoque de 13 mètres construit sur mesure selon mes spécifications et en partie sur mes plans a été baptisé à la Trinité-sur-Mer en août 2001, trois mois jour pour jour après mon anniversaire de 50 ans. Quel cadeau ! La main gauche, celle du cœur, offrait instinctivement ce cadeau à la main droite, celle de l'action, sans en avoir mesuré les conséquences. La tête allait-elle l'adopter ? C'était comme si l'un de vos amis vous offrait un joli petit bébé chien de garde. Si le cadeau restait petit et mignon, calme comme un ours en peluche, ce serait sympa. Mais le cadeau se métamorphose rapidement en objet encombrant et exigeant tout en devenant peu à peu le centre de gravité de votre quotidien. L'après cadeau n'est plus comme l'avant. Il marque le début d'une aventure inattendue.

Avec l'architecte naval Gildas Plessis, Charlie Capelle et son équipe de Technologie Marine – que je remercie tous au passage – nous avons tellement mis d'énergie dedans qu'il a gagné le premier prix du bateau en bois au Grand Pavois de La Rochelle en 2001 et alimenté l'inspiration de nombreux journalistes de la presse spécialisée en mal de sujets innovants.

Il ne faudrait jamais dire « JAMAIS » et il ne faudrait jamais dire « JE NE SAIS PAS » car aujourd'hui, Thoè et moi partons ensemble pour un premier long voyage, principalement en solitaire, dans des eaux qui ne sont pas réputées pour leur calme.

Si on la laisse vivre, la Vie nous mène parfois dans des sentiers inattendus. On est parfois surpris de voir derrière soi le chemin parcouru. L'angoisse de faire le premier pas se transforme en appréhension de faire les suivants. Si les pas sont petits, il y a souvent moyen d'avancer lentement mais sûrement dans des endroits qu'on imaginait hors de portée.

« Jamais » fait partie de la famille des mots-barrières que nous utilisons tous pour réduire comme une peau de chagrin les compétences que nous nous attribuons à nous-même. « Jamais » fait partie des mots-barrières que nous utilisons tous pour étouffer ou ne pas réaliser nos rêves. « Jamais » fait partie des mots-barrières que nous utilisons tous pour ne rien changer à nos habitudes, même quand nous ne sommes pas heureux. Pourtant, quand ce que nous faisons ne nous convient plus, faire n'importe quoi d'autre ne peut être que mieux puisque cela ne peut pas être moins bien ! Dans ce cas, changer ne peut être que bénéfique. Changer, c'est ce que les politiques placardent sur les murs des villes avant les élections. Malheureusement dans leurs actes, ils font généralement toujours plus de la même chose, à savoir le « changement dans la continuité ».

Depuis que je pense avoir intégré cela, je déprime quand je reste plus de quelques jours à Bruxelles. Chez moi, je m'enlise dans des sables mouvants virtuels. Je gaspille une partie de mon énergie pour refaire sans cesse surface au lieu de nager en eau libre. Chaque jour resté chez moi est devenu un jour pendant lequel je n'ai pas découvert un nouvel horizon. En réalité, mon vrai chez moi, c'est ailleurs. Précisément ailleurs.

J'ai passé les étés de 2002 à 2005 à m'habituer à porter dans mon dos ma nouvelle étiquette de futur navigateur et surtout à « apprendre » en naviguant d'île en île en Bretagne sud. Apprendre un peu plus que le minimum nécessaire de ce qu'il faut connaître pour devenir le skipper d'un voilier. Muer aussi. Jeter aux oubliettes, dans les limites du possible, ma vieille peau d'ingénieur et regarder pousser activement une nouvelle peau totalement inconnue. Né dans un autre monde, je n'avais pas la moindre référence à celui de la mer dans mon entourage familial ou amical proche. Muer est un processus hautement « énergivore » et souvent très inconfortable. Digérer les difficultés techniques et les appréhensions mentales.

S'abstenir dans le doute et rester immobile est plus « facile » que de risquer un pas vers l'inconnu. A l'inverse, s'apercevoir qu'on se sent très bien, seul sur l'eau, et qu'on est peut-être une autre personne que celle qu'on imaginait être, est une découverte sans doute plus difficile à avaler que l'apprentissage de la navigation. Les excuses qu'on invoque pour justifier de ne rien faire ne font que cacher une angoisse plus profonde. Celle d'accepter une nouvelle peau qui n'a rien de commun avec la précédente.

Ce récit est celui de ma première longue croisière principalement en solitaire, suite logique mais inattendue de ce qui précède.

Le but de ce périple n'est pas de tailler des milles pour tailler de la route. Ce n'est pas de rechercher la performance et encore moins de faire un exploit. Ce n'est pas non plus la recherche d'un quelconque dépassement de soi ni une initiative pour donner un sens à sa vie au travers d'une épreuve qui serait le pendant marin des chemins de Compostelle. Ce n'est ni un voyage intérieur ni un voyage initiatique. Le but est simplement de se balader de paysages en paysages avec sa nouvelle maison flottante, en évitant de prendre des risques tant pour le bateau et le matériel que pour l'équipage. Cela n'empêche pas un rendez-vous surprise ou une rencontre avec soi-même, comme toute expérience humaine. Dans ce domaine, qui ne cherche pas trouve quand-même parfois.

Cher ami lecteur, comme vous le verrez, mes préoccupations du départ concernent quasi exclusivement le bateau, la technique de navigation, la météo, bref en deux mots : faire marcher le bateau. Après les trois premiers jours de navigation en solitaire pour rallier l'Écosse depuis le sud de la Hollande, le récit deviendra plus « touristique » voire plus « personnel » et de plus en plus illustré de photographies, pour devenir un carnet de voyage... tout simplement. Il est multiple car la vie n'est pas un long fleuve tranquille, même en haute mer.

Rassurez-vous, en vous invitant à parcourir ce carnet, je ne vous invite pas à une interminable soirée diapo, mais à partager

un moment avec l'ambiance du bord. Ce journal est organisé comme la vie à bord. Nous naviguons d'une image à l'autre. Nous nous attardons si elle nous parle, sinon, nous zappons vers la suivante. Quand nous nous sommes suffisamment nourris de l'une nous passons à la suivante. L'important est de lambiner. L'important est le chemin lui-même, pas ce qui est au bout du chemin.



Une vague éclaircie se dessine. Je pensais avoir choisi un mouillage-étape sans intérêt particulier pour passer la nuit. En réalité, le site que je n'ai vu qu'à travers la pluie et deux paires de lunettes trempées est incroyablement beau.

La côte ouest et les Hébrides (en solo)



21 juillet – Loch Inbair (mouillage)

Matin

5^{ème} jour de brouillard. Il est arrivé à 9h30 en même temps qu'une grosse pluie, à l'instant même où j'ai fini de refermer la colonne de barre. Ma première activité du jour (la plus urgente) était d'essayer de réparer le sondeur. J'ai eu énormément de chance que le dieu de la pluie me permette de faire ce travail. Il aurait pu cependant me laisser quinze minutes de plus pour me laisser le temps de nettoyer le coffre avant d'y ranger tout ce que j'en avais sorti pour accéder à la cale qui se trouve sous la barre. Non. Il voulait se prouver à lui-même qu'il existe en contrôlant seul la situation. Tout a été mouillé. Il faudra des heures pour que cela sèche. Il ne faut pas être trop exigeant avec les dieux. Les dieux, ce n'est pas du tout mon truc.

Après remplacement d'un morceau du câble de raccordement de l'instrument, le premier test est positif. Comme je n'ai pas trouvé de défaut visuel sur l'ancien tronçon de câble, je crains que le problème persiste.

Dans ce climat-là, au milieu de nulle part, il n'y a pas d'autre chose à faire que de s'occuper à l'intérieur du bateau. J'avais prévu une journée de semi-repos suite à la journée d'hier trop pleine d'émotions, avec sans doute une visite du port de pêche d'en face avec l'annexe, mais il s'est évaporé dans un nuage qui n'a rien de divin.

Il n'y a pas plus de souffle de vent que de souffle divin. S'il y avait un souffle divin et des dieux, le dieu du brouillard ne me boucherait pas la vue. Je n'ai rien fait de mal et je ne mérite pas d'être puni, même par un dieu contrarié. Si je suis sur un bateau, c'est pour voir de l'air et du pays et ne pas me sentir enfermé dans un vase clos. C'est pour cela que Thoè, dont la cabine équivaut à un petit appartement bien équipé d'environ 10 m² au sol et 30 m² à hauteur des épaules, possède néanmoins 29 fenêtres et une terrasse de 10 ou 15 m². Ne vous imaginez cependant pas que Thoè soit une sorte d'aquarium avec l'eau à l'extérieur.

Réparations du jour

Sondeur. Il y a deux ans, le speedo ne fonctionnait plus. Il avait été raccordé au répéteur par une société de grande notoriété, qui a prolongé les câbles de 15 mètres fournis par Raymarine. Quand les câbles sont trop courts, il faut bien les rallonger. Mais cacher le raccord dans les tubes INOX de la colonne de barre, je ne suis pas d'accord. Les soudures avaient lâché et j'ai mis une journée pour remplacer inutilement tout le câble. Situation suffisante pour justifier de péter un câble.

Cette fois, le sondeur ne répond plus. J'ai supposé que le problème était le même et décidé de remplacer le bout de câble passant dans la colonne par le câble récupéré sur le speedo un an avant. Le raccord, présent comme je le supposais, ne présentait pas d'anomalie visible. L'avenir dira si la panne a été résolue. En tout cas, il semble avoir fonctionné normalement pendant toute la journée. Il faudra encore que je fasse une vérification avec le plomb de sonde. Affaire à suivre.

Batteries de service. Le parc de batteries de service montrait depuis longtemps des signes de mauvaise santé. Tension (électrique) trop basse. Manque d'énergie (capacité apparemment réduite de 75%), etc. Il semble que l'une des deux batteries en parallèle, morte, consommait la charge de l'autre qui elle semble encore fonctionner de façon acceptable. Affaire à suivre.

Dans 80% des cas, les pannes sont relativement faciles à réparer. Que ce soit à la maison ou en bateau. La plupart du temps, ce sont de stupides faux contacts, des écrous desserrés ou des problèmes similaires. Le plus difficile est généralement de les localiser et sans doute d'oser se mettre à l'ouvrage.

Après-midi

Le brouillard s'est timidement levé vers 14 heures. Je suis donc allé comme prévu au port de Kinlochbervie à un mille d'où nous sommes. Le moteur de l'annexe a superbement fait son travail.





Quand je suis arrivé au ponton, un souffle lourd dans mon dos m'a fait une grosse frayeur. Un phoque ! Il avait posé son menton sur le boudin de l'annexe ! Je me suis tellement saisi que je n'ai pas eu le réflexe d'essayer de le caresser. Ce phoque aime la compagnie des bateaux. Il rode dans le port. Quand il entend un moteur il va voir ce qui se passe.

Kinlochbervie est décrit comme un port de pêche bourré de bateaux, où les bateaux de plaisance ne sont pas bien-venus. La criée est aménagée comme le hangar d'un centre logistique comprenant environ vingt six portes d'un côté et autant de quais d'embarquement du côté opposé aux quais. Les poissons sortent des bateaux d'un côté et entrent dans les camions de l'autre. En réalité, l'activité actuelle y est nulle. Je n'ai rencontré personne qui ai vu un seul bateau moderne dans ce port. Tout s'est envolé.

En Ecosse, il n'y a pas que le temps qui est souvent gris. Les maisons le sont aussi. Elles sont tristement peintes en blanc, gris ou dans une autre teinte sans couleur.

Ce village répond à cette constatation. Son avantage par rapport aux autres est que les maisons sont réparties dans les collines rocheuses au lieu d'être placées en rangs d'oignons. C'est plus sympa.

En rentrant du port, le soleil s'est levé. Je me suis précipité sur le pont et ai fait la crêpe sur la plage avant. Un régal ! Il n'y a pas de vent. Le plan d'eau bouge suffisamment pour qu'on entende l'écoulement de l'eau entre les gros galets du rivage. Une sorte de gazouillis de temps en temps interrompu par le chant des oiseaux ou le léger clapot sous la voûte de Thoè.

En déchargeant mes photos du jour sur le PC, je constate que leur nombre est proportionnel à la météo. Je viens de battre mon record de prises de vues.



22 juillet – Loch Inbair / Handa Island

Temps gris. Pas de brouillard au menu d'aujourd'hui (chat échaudé craint l'eau froide). Soleil timide. Très petit temps annoncé : 5 nœuds d'est. Ce sera sans doute du moteur. Donc pas Stornoway qui est à 40 milles. Demain, le vent devrait se renforcer de secteur sud. Donc petite étape aujourd'hui et Stornoway demain. Il y a Loch Laxford juste derrière le coin et Loch Badcall Bay que quelqu'un m'a conseillé à Peterhead. Tous les deux forment un enchevêtrement de nombreuses îles et îlots caillouteux où il existe de nombreux mouillages bien abrités.

Petits travaux du matin

Contrôle. Le sondeur a fonctionné normalement depuis hier matin. La profondeur indiquée est correcte. J'ai vérifié avec le

plomb de sonde en le laissant descendre jusqu'au fond.

Confort. Imperméabiliser la capote (une « flaque » se met dans le creux et il pleut goutte à goutte sur l'échelle dans la cabine – I hate it).

Energie. Une heure de moteur pour, je l'espère, la santé retrouvée de la batterie de service. Elle est désormais seule comme moi, mais enfermée et solidement sanglée dans son parc, à côté de sa défunte sœur dont il faudra débarquer les 50 kg dès que possible. Elle laissera sa place à une caisse à outils, à du matériel de sécurité ou autre chose. Il faut que j'en discute avec le capitaine.

Mouillage. Le flotteur de l'orin* avait disparu sous l'eau car le bout s'était pris dans les algues ! Je remplace donc le flotteur par un plus gros.

Santé. Mettre de la crème hydratante sur les mains du capitaine devenues trop sèches à cause du frottement des bouts et de l'action du sel.

Handa Island



Cette île est une réserve naturelle, sanctuaire d'oiseaux.

Thoé est au mouillage devant une plage de sable blanc dans une eau turquoise, comme nous en rêvons tous. Le soleil est tellement présent et le ciel tellement bleu, orné de quelques cumulus de beau temps (je suis aux anges) que les gens d'ici trouvent qu'il fait trop chaud, même la jeune femme d'origine allemande responsable de la protection du site.

Elle travaille à durée déterminée et vit six mois par an sur cette île déserte, dans une maison inachevée, cachée à l'écart du sentier, dont le gros œuvre est à peine terminé. Une bénévole l'aide à accueillir et informer les touristes à propos de l'île et de ses habitants ailés.

Nous ne nous imaginons généralement pas comment vivent les gens qui nous accueillent quand nous visitons ce genre de lieu.

Quoique trop aseptisée à mon goût, le tour de Handa, qui dure près de 3 heures, mérite un détour. Le sentier est tondu et souvent pourvu d'un plancher (le sol est spongieux, humide, parfois boueux). Le paysage est magnifique en cette belle journée d'été.

C'est samedi. Un canot sert de navette toutes les trente minutes à une douzaine de visiteurs. Les touristes apprécient que tout soit préparé, organisé, balisé. Ils payent 2 £ pour la visite. Pour ceux qui viennent par leurs propres moyens, le tarif n'est pas imposé.

23 juillet – Handa / Port Ness (Hébrides extérieures)



Beau temps, vent de S et SW, mer belle. Journée de voile comme on les aime en perspective. Sauf que pour aller vers le sud, il faudra faire du près. Avec 10 nœuds de vent, cela rallonge le trajet mais ne diminue pas le confort. Le bateau gîte peu et, passant bien dans la vague, il ne tangue ni ne tape pas.

Beau temps ? On ne dirait pas sur la photo ! En quittant Handa, beau temps entrecoupé de passages nuageux et de belles lumières matinales. Il est 9 heures heure locale.

Mon plan initial était de rallier Stornoway, la capitale de Lewis, sur la côte NE des Hébrides extérieures. J'irai peut-être plus au nord pour me balader jusqu'au phare de Butt of Lewis, la pointe extrême Nord de l'île. C'est une façon de remettre à demain le bord que je ne ferai pas aujourd'hui.

De musarder. Le vent soufflera bien un jour du nord-ouest !

Il fait superbe en mer. Je porte cependant une polaire (il fait 18° dehors et 22,5° dans le bateau). Les cordons de nuages préfèrent s'accrocher au-dessus des terres. On les voit aussi bien sur l'ouest de l'Ecosse d'où je viens que sur l'est des Hébrides où je vais.

Le large mouillage de Port Ness, très ouvert sur le large, est très mouvementé, surtout avec 20 nœuds de SE.

La promenade de Port Ness au phare de Butt of Lewis, le point le plus au nord des Hébrides vaut le détour. Les ciels sont aussi prenant que le paysage.





A deux pas à l'est du phare se trouve la magnifique petite crique de Port Sto, située dans un cadre champêtre, avec sa jolie grange et ses moutons.

J'ai commis l'erreur de vouloir déplacer Thoè dans cette crique. J'ai sous-estimé sa taille et été obligé d'amarrer Thoè aux rochers. Pire, j'ai eu peur d'avoir sous-estimé sa profondeur. N'ayant qu'une confiance très relative dans mes calculs de marées, basés sur des hypothèses et non sur des données fiables issues d'instructions nautiques, j'ai finalement préféré m'enfuir, constatant de minute en minute que la crique se vidait comme une baignoire dont on a retiré le bouchon. Dans la précipitation de ce départ avant la catastrophe, j'ai laissé l'ancre pendante taper contre l'étrave. Quelques petites bosses à réparer sur le nez de Thoè. Le prix d'acquisition de l'expérience. Retour à Port Ness.

