

D'AUCKLAND AU JAPON

6 000 milles dans le Pacifique

Après le tour de la Nouvelle-Zélande, nous retrouvons Joël et Christian, les propriétaires néo-calédoniens de *Jade*, un Selene 66. Il y a juste un an, ils ont entrepris une remontée du Pacifique pour rejoindre le Japon, via le Vanuatu et la Micronésie. Le capitaine raconte. Texte Joël Marc - Photos Jade



C'est à la fin du mois de juin 2015 que nous appareillons d'Auckland, à bord de *Jade*, notre Selene 66 acquis un an auparavant. Après un formidable tour de la Nouvelle-Zélande, nous nous apprêtons à prendre le grand large pour gagner le Japon à quelque... 6000 milles dans le nord-nord ouest, soit une transat aller-retour ! La première étape d'une longueur de 1300 milles nous conduit à Port Vila, la capitale de l'archipel de Vanuatu, voisin et proche cou-

sin de la Nouvelle Calédonie – et pourtant si différent. La traversée se serait passée sans histoire avec un alizé bien établi d'une bonne vingtaine de nœuds poussant le bateau par sa hanche tribord dans une houle régulière de 2 à 3 m, si nous n'avions eu un problème de bulles d'air dans l'alimentation de fuel en provenance du «day tank» (lire l'encadré page suivante).

Une population affable et souriante

Nous réglerons à Port Vila ce problème technique, le seul vraiment qui nous ait préoccupés pendant ce convoi. Le Vanuatu c'est la Calédonie d'il y a cinquante ans. Ancien condominium franco-britannique (ça c'est quand même original et il en reste des traces), ce pays mélanésien de 250 000 habitants répartis sur de nombreuses îles souvent très étendues est indépendant depuis 1980. La plus grande île, et la plus riche, Espiritu Santo, avait fait à l'époque sécession, souhaitant rester française. Les politiques en ont décidé autrement. La révolte a été matée par des troupes papoues, bras armé en réalité de l'Australie, ce qui n'est un secret pour personne. Aujourd'hui, le pays fonctionne tant bien que mal. Pauvreté, paradis fiscal, pavillon de complaisance, corruption... Le cocktail est dé-



Jade est un Selene 66 acheté d'occasion en Nouvelle-Zélande. Départ d'Auckland en juin 2015 pour un périple qui le conduira jusqu'au Japon.

Les propriétaires du Selene 66, Joël et Christian, peu après avoir pris possession de *Jade*. Les deux capitaines se partagent le bateau à tour de rôle et planifient ensemble leur navigation.

tonnant. On dit pourtant que ses habitants sont les plus heureux du monde. Il est vrai que l'accueil y est très chaleureux. La population affable et souriante ne semble pas se plaindre franchement de son sort d'autant qu'elle jouit d'une nature généreuse. Difficile ici aussi de mourir de faim.

Un redoutable volcan en activité

Toutefois, frappé en janvier 2015 par l'effrayant cyclone Pam qui a ravagé l'archipel, le pays n'aurait pas pu s'en sortir sans la solidarité internationale. Les Chinois sont omniprésents, construisant des ▶

Au fait...

Jade / Selene 66
Lancé au milieu des années 2000, le Selene 66 est en réalité un Selene 62 doté d'un plus grand cockpit. Le trawler a été fabriqué chez Jet-Tern, un chantier chinois créé en 1998 par Howard Chen, qui s'est forgé en quelques années une renommée mondiale. Sorti des chaînes de montage en 2009, *Jade* est équipé d'un monomoteur Cummins QSM 11 de 610 ch à 2300 tr/mn et de générateurs d'une puissance de 27 kW. Il est aussi pourvu de deux propulseurs avant et arrière.
● Long. 22,10 m ● Largeur ● 5,69 m
● Tirant d'air 1,96 m ● Capacité carburant 12 000 l.



► routes, des aéroports, des bâtiments administratifs. Aujourd'hui, Port Vila est flanqué d'un gigantesque building en forme de volcan, un «centre de conférences international» semble-t-il. Les dispensaires dans les îles, autrefois tenus par des médecins militaires français ou des coopérants australiens ou néo-zélandais, sont aujourd'hui aux mains de médecins venus de Pékin qui n'ont aucune notion d'anglais ni de français ni même de bichelamar, le pidjin local... Pauvres patients incapables de se

faire comprendre ! Mis à part ce constat, le pays est magnifique. Venant du sud, on mouille à Port Résolution sur l'île de Tanna, premières loges d'un spectacle naturel permanent apporté par un redoutable volcan en activité.

Statues sculptées dans les fougères

Le Yasur, c'est son nom, crache sa lave sans interruption. Il faut d'ailleurs être très prudent car des bombes incandescentes sont aussi

Une voile de fortune sur une pirogue familiale près des îles coralliennes de Maskelyne, au Vanuatu. La population est extrêmement démunie.

projetées à des altitudes vraiment incroyables et des accidents mortels sont parfois à déplorer. Le cratère est probablement le plus accessible au monde. Il offre de nuit une vision magique. Mais c'est à Ambrym, au nord de l'île d'Efate où se trouve la capitale, que l'on atteint l'extraordinaire : on y découvre une immense caldera de cendre noire au relief plat qui conduit, après une longue marche, à deux cônes encore plus actifs que celui de Tanna. Impossible d'y accéder sans un guide et sans avoir «fait la coutume» avec le chef de la tribu proche. Près du rivage, de très beaux villages de cases sur fond de cendres noires et de végétation dense vous accueillent. Avec un peu de chance, vous pourrez admirer ces artistes d'art éphémère qui dessinent sur le sable des arabesques d'une extrême complexité au moyen du seul index et ce,

Sur l'île de Tanna, dans l'archipel des Vanuatu, nous grimpons jusqu'au bord du cratère du Yasur, le volcan en activité connu pour être le plus accessible au monde.



Carburant et problèmes de filtration

Le day tank est une pièce maîtresse pour assurer une bonne filtration du carburant, mais il peut parfois jouer des tours.

Le bateau est bien équipé en matière de fuel et de filtration : deux énormes réservoirs de 6 000 l chacun et un day tank de 600 litres, qui n'est malheureusement pas en charge par rapport au moteur et à peine à son niveau lorsqu'il est plein. Tous les jours donc, nous remplissons ce day tank par l'excellent «Esi system», qui pompe le fuel dans l'un ou l'autre des deux réservoirs principaux pour alimenter le «day tank» à travers un filtre de deux microns et un système d'aimant destiné à détruire les bactéries. Autrement dit, le carburant en provenance du day tank est parfaitement assaini. Il est ensuite aspiré par la pompe à fuel du moteur cheminant à travers deux filtres Racor et puis par le propre filtre du moteur. Peu de chance alors d'avoir un fuel pollué ! Néanmoins, j'ai constaté, en quittant Auckland, que de fines bulles d'air venant du day tank pénétraient dans les filtres Racor avec le risque de les remplir puis de passer dans le circuit moteur. Dans un premier temps, nous avons resserré toutes les jonctions accessibles, puis j'ai rempli alternativement chaque filtre avec du fuel issu d'un jerrycan. J'ai ensuite réalisé que, lorsque je mettais le day tank en pression (avec la pompe de transfert Esi system), les bulles disparaissaient. On avait alors un doute sur l'événement du day tank qui aurait pu être bouché mais impossible de le vérifier en mer. J'ai enfin observé qu'en plaçant tous les réservoirs en communication directe, ce qui équivaut à mettre en permanence le day tank en pression, le problème était réglé. ■



La salle des machines du Selene 66 avec, en son centre, le bloc Cummins. Un day tank de 600 l sert à assainir le carburant.



Au cœur de la forêt d'Ambrym (Vanuatu), une statue géante fait corps avec la végétation.



Espiritu Santo et ses îlots satellites dans l'archipel des Vanuatu. Ses plages sont réputées pour être parmi les plus belles du monde.

sans jamais lever le doigt. Dans la forêt quasi impénétrable, je suis de près le fils du vieux chef Blongmiel, son successeur coutumier, qui veut me montrer ses statues sculptées dans le tronc spongieux d'immenses fougères arborescentes. Il coupe à coup de machette la brousse dense en bordure du sentier puis me dit : «Non, c'est pas là, on va voir plus loin.» Lui-même ne sait plus où sont ses propres sculptures !

Noix de coco et beaucoup de coprah

En voilà une enfin qui s'offre à notre regard émerveillé : couverte de mousse verte, elle est encore attachée à la partie supérieure du tronc. Nous en décou-

Une case traditionnelle sur l'île d'Ambrym dans l'archipel du Vanuatu. La végétation est luxuriante.



vrons ensuite une multitude, certaines couchées, d'autres debout. Ils sculptent sans arrière-pensée mercantile, pour leur plaisir uniquement et par respect de leur tradition. Ils en sont fiers. Et si j'en achète une finalement, il s'agit da-

vantage d'un troc. Inutile de demander la facture ! Face à Ambrym se dresse la grande île de Mallicolo, au sud de l'archipel corallien des Maskelyne. Mon associé et moi-même étant médecins, nous traitons quelques bobos et ►

► problèmes dentaires. À Norsup, la plus importante cocoteraie du Vanuatu produit d'énormes quantités de coprah mais aussi du cacao. Le bétail y est aussi de grande qualité. Un de mes amis, directeur de la compagnie qui produit l'électricité au Vanuatu, a eu l'idée de faire tourner les groupes électrogènes à l'huile de coprah. Voilà un débouché de plus pour la «filiale cocotiers», et ça marche très bien ! Plus au nord, un groupe d'îlots habités, à quelques encablures de la côte.

Rites et cérémonies coutumières

Les familles préfèrent y vivre sans doute pour la salubrité de l'air marin plutôt qu'à terre où ils se rendent tous les jours pour travailler les ignames, tarots, patates douces et manioc de leur lopin de terre. Le trafic entre ces îlots et la terre est incessant. Des passeurs assurent le transport des passagers et de leur charge pour une somme modeste. À l'intérieur des terres, deux groupes primitifs vivent retirés du monde : les Small et les Big Nambas (namba désignant l'étui pénien que portent ces hommes pratiquement nus). Nous avons eu le privilège d'assister à des cérémonies coutumières et des danses rarement observées. Poursuivant notre route, nous arrivons à Espiritu Santo. La capitale de cette grande île, Luganville, mérite le détour. Elle se distingue par sa longue rue principale bordée d'innombrables échoppes où l'on trouve absolument de tout. Elles sont tenues par des Chinois installés ici depuis bien longtemps. Santo est aussi connue de tous les plongeurs pour une superbe épave à proximité immédiate du rivage et du tombant récifal. Accessible,



Les médecins de Jade au boulot sur l'île reculée de Maskelyne, au Vanuatu. La population des forêts dispose d'un accès aux soins limités, voire nul.



Rencontre avec un tiki abandonné dans la jungle d'Ambryn. Difficile de savoir de quand date cette sculpture.



Sur l'archipel reculé de Malekula, le capitaine Joël entame la discussion avec le chef de la tribu primitive des big Nambas, qui vivent quasiment nus.

L'île de Norsup possède la plus importante cocoteraie du Vanuatu. La culture de la coprah est capitale dans la vie économique de l'archipel.



elle gît à une vingtaine de mètres de fond pour la proue. La poupe en revanche est sans doute à plus de 70 mètres de profondeur. Prudence de rigueur mais quel spectacle que ce paquebot transformé en transport de troupes par les Américains pendant la guerre du Pacifique.

Des volcans encore en activité

Après avoir sauté sur une mine, le bateau fut dirigé vers le rivage dans un réflexe salvateur de son commandant qui sauva la vie de son équipage à l'exception d'un seul homme. Après Santo, nous mettons cap sur les Banks, le groupe d'îles le plus au nord de l'archipel. Les habitants vivent sur les flancs de volcans en activité qui les contraignent, lorsque la menace est trop forte, à être évacués pour des mois voire des années sur l'île voisine. La plus fameuse est Gaua. Sa caldera est envahie par un lac et le cône actif se situe en son milieu si bien qu'une éruption pourrait provoquer une explosion comme celle du Krakatoa en Indonésie. Notre dernière visite au Vanuatu est toujours pour l'île de Ureparapara, tout au nord. On pourrait imaginer le *Nautilus* et le capitaine Nemo venir chercher refuge dans ►

Jade amarré cul à quai dans la marina de Port Vila, capitale du Vanuatu.



Portrait d'une jeune femme de la tribu des small Nambas, sur l'île de Malekula.

L'art du dessin éphémère est très répandu sur l'île d'Ambryn. Les artistes réalisent leurs œuvres avec l'index sans relever une seule fois leur doigt. Il s'agit le plus souvent de représentation d'animaux ou d'œuvres très graphiques.



► un tel endroit : imaginez un volcan parfait à l'abri des regards, baigné par l'eau du large via une entrée étroite. La cachette idéale.

Un paradis sur terre, hors des cyclones

C'était bien avant les satellites et les drones ! Le village de l'île n'est repérable de loin que par quelques volutes de fumée montant vers le ciel sombre. Les gens vivent dans une extrême précarité et s'éclairent encore

avec une mèche d'étoupe allumée dans une demi-noix de coco remplie d'huile de coprah. Mais quelle gentillesse ! On ne peut échapper à la cérémonie du «kava», le plus puissant qu'il m'ait été donné de boire car extrait de la racine d'une sorte de poivrier fraîchement coupé sur les flancs du volcan. L'impression d'anesthésie buccale est immédiate et l'effet ébrié se produit rapidement. À boire avec modération. Malheureusement les habitants d'Ureparapara en consomment tous les soirs. Ils deviennent alors apathiques et somnolents. La route suivante nous conduit à travers les îles Salomon,

où nous décidons de ne pas relâcher, préférant faire un stop de quelques jours plus au nord en Micronésie, sur l'atoll perdu de Kapingamarangi. C'est une étape de 1200 milles dans un régime d'alizé léger et portant. Il faut imaginer un anneau de corail avec, au sud, quelques motus couverts de cocotiers et deux îlots habités. Nous sommes à plusieurs centaines de milles de l'île capitale Pohnpei qui fait

partie des Etats Fédérés de Micronésie. La population ne voit pour ainsi dire jamais personne. S'il existe un paradis sur terre tel que pouvait l'imaginer Rousseau c'est bien ici. On est quasiment sur l'Équateur, hors de la route des cyclones. Alizé et beau temps quasi permanents. Les Micronésiens, mi-polynésiens, mi-asiatiques, sont organisés en société très structurée. Tout le monde a une tâche à accomplir (pêche, culture, coprah, entretien des parties communes) et le village est d'une propreté exemplaire. Des dessalinisateurs solaires individuels produisent environ trois litres d'eau douce par jour à partir de l'eau de mer.

De très fréquents typhons

L'électricité est fournie par des panneaux photovoltaïques, installation suffisante pour l'éclairage, la radio et l'Internet (une parabole est placée sur le toit de l'école). Le lagon est très poissonneux, l'eau claire et délicieuse. Les pirogues peintes, abritées sous des farés en feuilles de pandanus, sont équipées de voiles bien taillées. Des épaves d'avions japonais et de patrouilleurs américains disséminées dans le lagon rappellent la folie des hommes. Comment est-ce possible dans un tel endroit ? Après une navigation sans histoire de ►

Garage à canots dans le lagon de Kapingamarangi, un atoll perdu de Micronésie où vivent moins de 350 habitants.



Isolée de tout, la micro société de Kapingaramangi est très structurée. Tous ses membres ont une activité quotidienne à accomplir.



Le wharf du village de l'atoll de Kapingamarangi en Micronésie. La «ville» la plus proche est à plus de 300 milles de distance !



Jade dans le lagon de Kapingamarangi avec, au premier plan, quelques enfants du village. L'atoll est un anneau récifal quasi parfait de 11 km, mais la population est regroupée sur deux îlots de 300 m de long sur 200 de large !

► 900 milles, nous arrivons à Guam où vit Jean Lescure, l'un de mes plus vieux amis, ancien propriétaire d'*Isatis*, un voilier Méridien avec lequel il a baroudé de l'Antarctique à la Georgie du Sud puis en Alaska et au Japon avant de rencontrer sa future femme originaire de Guam. Le problème principal de cette contrée est la fréquence des typhons. Bien que ce soit déjà l'automne, nous ne sommes pas à l'abri d'en subir un. Les prévisions de la NOAA sont néan-

moins excellentes jusqu'à sept jours avec une assez bonne probabilité. Guam est une escale technique avec changement d'équipage, approvisionnement et plein de fuel. L'île grande comme Ibiza est d'un faible intérêt. C'est une succession d'hôtels internationaux pour Asiatiques qui viennent ici en masse passer quelques jours de vacances sous les tropiques pas bien loin de chez eux. Guam est la plus grande base militaire américaine du Pacifique. Sa situation est hautement

stratégique. Ici, le débarquement en 1945 fut particulièrement sanglant. Le périple à travers le Pacifique sud s'achève par une dernière navigation de 1300 milles jusqu'au Japon, but de notre prochaine croisière.

Des bateaux de pêche et des cargos

Là les conditions changent car, de direction sud-est en hémisphère sud, l'alizé s'oriente nord-est au nord de l'Équateur et donc nous nous retrouvons vent trois quarts arrière dans une mer formée. Pour parer l'incident, nous immobilisons à bord les objets susceptibles de prendre leur envol ainsi que les fauteuils. Point négatif en revanche, la consommation moyenne de fuel grimpe fortement en raison du clapot et d'un courant contraire. Pour maintenir une «vitesse fond» de 7,5 nœuds, je suis contraint de pousser le régime moteur à 1400 tours au lieu des 1250 traditionnels. La conso passe de 2,4 l/h à 3,2 l/h. À l'arrivée, nous aurons consommé pas moins de 4000 litres pour 1300 milles,



Guam fut la première île à être atteinte par Magellan en 1521, après sa traversée du Pacifique. Il a débarqué dans cette baie qui porte son nom.

Guam et son littoral de béton. L'île est devenue la station balnéaire des Japonais, qui sont à trois heures d'avion.



Le Japon, enfin ! Après un périple de 6000 milles, Jade touche au but. Une nouvelle aventure commence au Pays du Soleil Levant. La suite dans un prochain numéro de Neptune !

soit 30% de plus que d'habitude ! Nous pénétrons dans les eaux japonaises sous la surveillance d'un navire de guerre. Les bateaux de pêche font leur retour alors que toute notre navigation s'est effectuée sur un océan vide à l'exception de rares cargos sur les routes commerciales reliant l'Asie au continent américain. L'AIS est bien pratique. Il permet d'identifier le navire avant même qu'il soit visible. On connaît son nom, sa vitesse, ses dimensions, sa cargaison, ses ports de départ et d'arrivée, et son ETA à la minute près !

Rester toujours à l'affût d'un accident

Mais restons vigilants ! La plupart des pêcheurs n'en sont pas équipés, si bien qu'il s'agit d'une fausse sécurité. La veille radar et visuelle est absolument impérative. J'ai toujours été sceptique quand j'entendais certains amis me dire qu'ils traversaient le Pacifique en allant se coucher à la nuit tombée pour se lever au petit jour frais et dispo, laissant le voilier aux bons soins du seul pilote automatique... ■