

Vers le Canada - Mars à Juin 2015

Ça y est, j'ai retrouvé mon cap'tain. Il est arrivé une petite quinzaine de jours avant le départ prévu pour superviser le remplacement de toute l'électronique ruinée par la foudre. Ma mousse n'arrivera que plus tard, une fois les travaux finis... elle se la coule douce, parfois...

Il a fallu changer pratiquement tout sauf le radar... Malheureusement, l'électronicien a eu des problèmes de santé juste au retour du cap'tain... du coup, une semaine de retard...

Finalement, ma mousse est arrivée juste quand il fallait. Le matériel était changé, il ne restait plus qu'à installer les cartes marines sur la Navnet (lecteur de cartes électroniques). Et ils n'ont pas été trop de deux pour arriver au bout de cette épreuve : Navnet avec une mémoire ridicule, chargement des cartes sur l'ordinateur interminable, puis chargement (également interminable) des cartes sur de petites cartes SD 2 gigas maximum (il n'y avait à bord et dans pratiquement tous les magasins que des 16 ou 32 gigas). Nous avons fini par trouver les bonnes chez Walmart qui est leur Samaritaine et donc où l'on trouve tout...

Restait à charger sur la Navnet la carte déjà chargée deux fois et à lui faire admettre le code qui lui est attaché et qui permet au vendeur de s'assurer que la même carte ne pourra pas être chargée sur deux fois sur des Navnet différentes. Bref, des procédures très compliquées qui ont occupé cap'tain et mousse pendant trois jours pleins. A l'époque où on va sur Mars, il paraît invraisemblable d'être confronté à de pareils problèmes simplement pour charger une dizaine de cartes marines... Apparemment, la Navnet a baissé d'un cran dans l'esprit de la mousse. Le cap'tain y tient toujours car c'est apparemment une des seules solutions pour superposer l'image radar et l'AIS sur la carte électronique...

Miracle, nous avons fini par partir avec quinze bons jours de retard... mais mieux vaut tard que jamais...

Mais, car il y a bien souvent des "mais" en bateau... après avoir essayé avec Sylvie et Jean François André sur Cordova (ils ont passé l'hiver à côté de En-Dro et attendent d'être mis à l'eau) de faire marcher sans succès BLU (radio amateur) et pactor (modem entre ordinateur et radio), l'unanimité s'est faite autour d'un dernier dégât foudre sur ces appareils. En Dro s'est du coup dirigé vers Cambridge où se trouvait un spécialiste de ces liaisons un peu compliquées.

Nous sommes restés une dizaine de jours à Cambridge, le cap'tain a eu l'air de dépenser beaucoup de dollars car quand on parle électronique, on parle d'abord dollars... et au final, après avoir changé la BLU la boîte d'accord d'antenne et tous les câbles on se retrouve au même point en sachant seulement qu'il y a peut-être un problème de masse d'antenne. Là, c'en est trop pour le cap'tain qui décide de partir quand même, nous pouvons naviguer sans cela.

L'escale aura permis quand même de faire quelques menues réparations et améliorations. Le cap'tain en a profité pour sortir la chaîne d'ancre et repeindre ses maillons qui lui permettent de savoir la longueur de chaîne mise à l'eau.



Nous partons vers le nord, comme d'habitude. Petit arrêt dans la Choptank river pour retrouver Cordova qui a enfin retrouvé son élément liquide. Nous passons deux jours très tranquilles dans deux mouillages de cette rivière reculée. Granary Creek où nous étions les seuls, était un abri formidable comme seuls les dérivateurs intégraux peuvent atteindre avec leur 1,10 m de tirant d'eau.



Mais les meilleures choses ont une fin, il nous faut partir et continuer notre remontée. Passage par les Kent Narrows avec tout ce qu'aime la mousse : un pont ouvrant suivi à 10 m par un pont fixe à 65 pieds bien sûr sans échelle de tirant d'air (et on en fait bien 64.5 avec notre nouvelle antenne VHF qui n'est plus baissée contre le mât), suivi par des sondes sur la carte à 0.9 mètres pour nous qui faisons entre 1.10 m et 1.20 m ce qui ne le fait pas forcément. Bon, on sert les fesses et on y va. J'irai bien voler jusqu'en haut du mât pour voir si cela

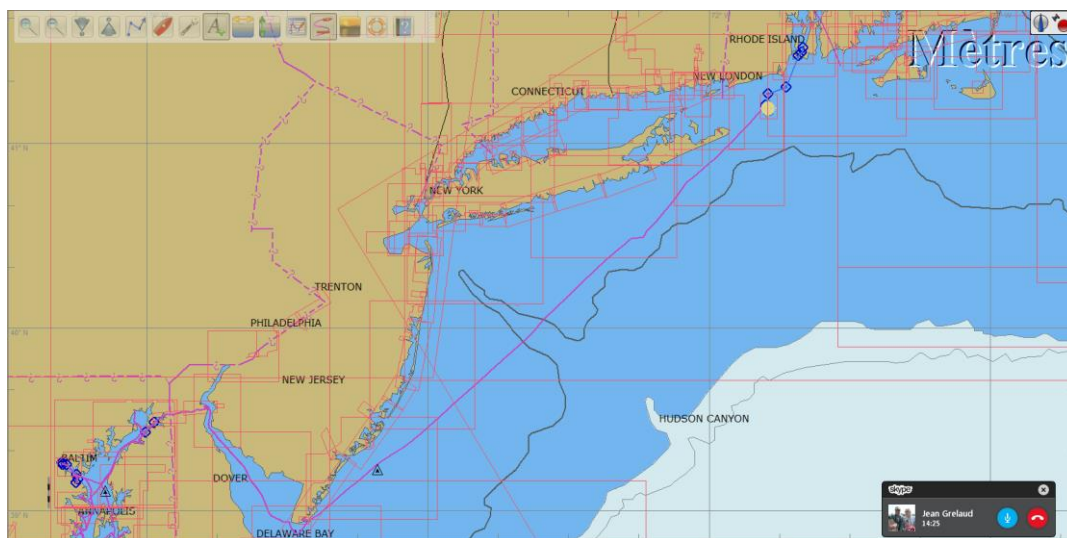
passé mais on m'a mis dans un coin d'où je vois tout mais pas la tête de mât...

Et ça passe !!! Direction le canal que nous atteignons le surlendemain. C'est bien sûr le C & D canal (Chesapeake et Delaware) qui fait 14 miles de long et nous a fait économiser 250 miles je crois s'il avait fallu descendre jusqu'au sud de la Chesapeake pour rejoindre l'océan. Nous l'avions passé en septembre dernier mais seulement jusqu'à Delaware city, son extrémité est. Puis nous avons fait demi tour pour revenir en Chesapeake où nous avons finalement laissé le bateau. De très gros cargo passent par là, nous y avons vu aussi d'énormes barges avec des pousseurs qui rejoignent les grandes villes de la Chesapeake : Baltimore, Annapolis, etc... Cette fois ci, notre entrée dans le canal est retardée par un gros porte conteneur de 192 m. Le dispatcheur du canal nous a fait attendre sa sortie en nous parlant de brouillard qu'il n'y avait pas. Mais le cap'tain voyait sur sa carte l'AIS de ce gros porteur avançant dans le canal.

Un petit arrêt à Delaware city que nous avons découvert en septembre dernier. La bonne fenêtre météo se présente assez vite : pour une journée seulement un vent de nord qui passe au sud dès le lendemain. Pas d'hésitation : nous partons tôt le matin, poussés par un fort vent de nord, pour descendre les cinquante milles de la Delaware Bay. Passage du Cape May sans trop de problème même si nous avons le courant dans le nez et arrêt dans le port du Cape May pour une nuit bien méritée. Mais le Cape May n'est pas du tout abrité de ces vents de nord et le cap'tain passera une partie de sa nuit à surveiller son mouillage : pas de problème majeur mais une nuit en pointillé...

Dès le lendemain, le vent ayant tourné comme prévu, nous quittons sans regret le Cape May et pointons directement vers le nord. Le cap'tain a décidé de shunter New York à l'aller, nous nous y arrêterons au retour puisque, paraît-il, c'est une destination incontournable !!!

Une traversée de deux "dodos" en mer ce qui est un peu beaucoup pour la mousse mais c'est aussi le plus simple et nous fait directement arriver dans le nord, au bout de Long Island.



(La trace de notre route en rose)

En fait, le cap'tain nous garde Long Island pour le retour et nous atterrissons sur Block Island, petite île extrêmement touristique à 3 milles au bout de Long Island mais vide de touristes en ce 16 mai la saison n'étant pas encore commencée. Sur cette côte sans Gulf Stream l'été arrive beaucoup plus tard que chez nous. Le temps de se reposer de la traversée et d'une petite ballade en vélo à terre et c'est reparti pour Newport où nous arrivons le lendemain du départ de la Volvo Race.

Ici, je retranscris directement les élucubrations du cap'taine sur nos problèmes de marina à Newport, il s'agit réellement des :

« *Pieds nickelés en Amérique* »

Newport, la «Mecque de la voile» est aussi un des ports les plus chers des Etats Unis. Mon équipage cherche donc dans les livres une marina bon marché et croit l'avoir trouvée : c'est Navy Marina, la marina de la Marine Américaine où on ne peut rentrer que si on est officier de marine. Le cap'tain se souvient opportunément qu'il est officier de réserve de la Royale, une marine de l'OTAN, et demande par téléphone s'il peut avoir l'autorisation d'y séjourner avec femme et bateau. Le harbour master confronté à un nouveau problème de règlement n'en sait rien. Le lendemain la réponse semble pouvoir être positive : on nous dit de nous présenter devant l'entrée et d'attendre l'autorisation par VHF . Nous arrivons devant une zone militaire interdite délimitée par des bouées et demandons par VHF l'autorisation d'entrer. Banco ! autorisation accordée, à nous la place à quai à 1,50 dollars par pied au lieu des 4,50 minimum ! Arrivée sympathique dans la base militaire, le harbour master nous prenant nos amarres en nous souhaitant la bienvenue puis remplissage de la paperasse administrative avec photocopie des passeports avec leur visa et de la carte d'officier de réserve du captain, du cruising permit du bateau...Et l'équipage de EN-DRO de jouer le jeu impeccable : rentrée des pavillons au coucher réglementaire du soleil au son du clairon dans les hauts parleurs, hissage des couleurs le lendemain à 8 heures au son du Stars and Stripes. C'était beau comme à Brest.

C'est le lendemain matin en voulant sortir de l'enceinte militaire pour aller à bicyclette faire des courses à terre que commencent les problèmes. Pour rentrer il faut un laisser passer que l'équipage d'En-Dro n'a pas. Dans le bureau de la sécurité militaire où le cap'tain et sa mousse passeront plus d'une heure et demie en enquêtes et interrogatoires divers, chacun eut sa surprise : l'équipage de découvrir qu'il aurait fallu faire une demande officielle au moins 3 semaines à l'avance car la marine US aurait fait une enquête préalable d'au moins 15 jours ; et le 4 galons de la sécurité militaire de découvrir que malgré les procédures draconiennes mises en place après le 11 septembre 2001 un quidam pouvait entrer en bateau dans une base militaire en demandant gentiment la permission. C'était fâcheux. En-Dro était irréprochable, tous papiers en règle, demande d'entrer et autorisation reçue entendues en VHF par les gardes côtes. Inflexible, - En-Dro fut gentiment mais fermement expulsé de la navy marina - mais philosophe, le commandant de la sécurité militaire dira que cet événement aura eu un côté positif, celui de réviser la procédure de contrôle d'accès et de la rendre plus efficace. Fin des aventures militaires de l'équipage en terre étrangère.

Nous nous retrouvons finalement dans une marina de ville chic et chère, mal abrités, sur des pontons branlants et au prix fort pourtant. Tant pis, ce ne sera que pour une nuit, une fois nos courses faites. Il s'agit de trouver des guides de Nouvelle Ecosse et de Terre Neuve et de faire réparer la pédale du vélo du cap'tain qui a tellement appuyé dessus qu'elle est pliée...

Dès le vélo remis d'aplomb et la cambuse pleine, nous mettons les voiles. Sans toutefois avoir trouvé aucun guide du Canada. West Marine, le shiplhandler américain incontournable s'arrête à la frontière et ne vend aucun guide du Canada... Si on ne les a pas trouvés à Newport, on ne les trouvera nulle part ailleurs ici, inutile de chercher avant le Canada.

Nous continuons donc le long de la côte pour passer par le Cap Cod Canal, route directe qui nous évite un large tour. C'est un très court canal (6 Milles) que nous passons malheureusement contre le courant.

En effet, l'idée première du cap'tain était de mouiller avant le canal et de le passer seulement le lendemain matin à la bonne heure de marée. Il faut dire que ce canal qui n'a pas d'écluse n'a pas la même hauteur d'eau des deux côtés : en effet, les marées ne sont pas hautes à la même heure à chaque bout du canal et la différence de hauteur d'eau entraîne un courant alternatif dans un sens puis dans l'autre qui peut aller jusqu'à 4 nœuds. Mais le seul abri possible du fort vent de sud-ouest est tellement encombré et l'accueil tellement frais que le cap'tain décide d'aller directement à la marina bien abritée à la sortie du canal. Il est nettement plus lent de passer contre le courant mais En-Dro a suffisamment de puissance pour avancer quand même et nous nous retrouvons amarrée au ponton de Sandwich. Sympathique marina située à un endroit stratégique de la péninsule de Cap Cod. Cap'tain et mousse vont ainsi arpenter ce coin de terre en vélo pendant deux jours : coin de terre au sens premier du terme, entre canal et mer, coin de terre lagunaire, très bien aménagé pour la promenade avec un «boardwalk»



passant sur la rivière et permettant un «circular tour» intéressant (mon équipage est fan de circular tours). Ce boardwalk est fait en planches, comme tout ici (où on ne connaît pas le ciment !) et comme tout ici, la population participe : en l'occurrence, tous les volontaires ont donné une ou plusieurs planches du boardwalk, chaque planche donnée étant gravée à la demande du donneur, ce qui fait que l'on regarde presque plus les planches que le paysage, extraordinaire pourtant.



Puis départ pour Boston dont l'équipage pense que les prix des marinas doivent être prohibitifs, ce sera donc une nuit au mouillage dans la baie devant la ville dont nous ne verrons rien si ce n'est quelques gratte-ciel dans le lointain. Peut-être au retour... Un dernier saut de puce jusqu'à Rockport, dernière escale avant le Canada. Là encore, En-Dro se retrouve au mouillage, non pas par crainte d'un prix excessif mais parce que le port de Rockport est minuscule et que de toute façon, même dans le port,

les bateaux sont seulement amarrés entre des bouées. Pas de ponton, donc pas de possibilité de mettre les vélos à terre au grand regret de ma mousse.

Rockport était un petit port de pêche très actif et est maintenant une petite ville très touristique. Un peu comme au Croisic, la pêche ayant bien diminué, le tourisme a pris le relais et on y trouve galeries d'art, antiquités, boutiques new-age, restaurants multiples et variés, bref, tout ce qu'il faut pour tirer du touriste un maximum d'argent dans le moins de temps possible...



Nous devons partir des USA avant le 5 juin, date de fin de notre cruising permit et attendons la bonne fenêtre météo. Après trois jours de mouillage à Rockport, elle nous a semblé favorable et En-Dro part à l'assaut du Canada. Assaut pacifique avec un bon vent de sud-ouest mais qui commence comme une bataille contre une mer très hachée et houleuse. La mousse passera beaucoup de temps sur la couchette, heureusement que le cap'tain assure, lui, sans problème. Le deuxième jour, pour l'arrivée au Canada, le vent est complètement tombé et la brume se met de la partie. Navigation très stressante au moteur dans une brume épaisse et les lobster pots (les casiers à homard) qui sont en très grand nombre et particulièrement dangereux pour les hélices avec une grosse bouée principale et une plus petite écartée d'une dizaine de mètres, permettant sans doute de les attraper plus facilement. Mais quand le but est au contraire de les éviter, on ne voit pas les choses pareillement. Et inmanquablement,

la brume les rendant difficile à voir, nous passons entre les deux bouées ce qui procure certaines sueurs froides au cap'taine et à son mousse.

La chance était avec nous quand même puisqu'au moment où la visibilité diminuait vraiment et le soir tombait, un vent léger s'est levé. Le gennaker a pu être établi, les moteurs arrêtés et En-Dro a continué sa route à 3 noeuds sans trop se soucier des casiers dont la rencontre se signalait périodiquement par un petit bling-bling-bling sur la coque, le temps que la boule passe et puis plus rien quand le filin avait dégagé sur l'arrière. La vitesse était lente mais au moins, plus de risque d'être arrêté avec un filin dans l'hélice.

Re-stress à l'arrivée dans la Ria de Shelburne, port d'entrée au Canada dans le sud-ouest de la Nouvelle Ecosse. La nuit était presque passée, c'était l'heure de sortie des pêcheurs qui, brouillard ou pas brouillard, sortent de chez eux à fond la caisse nous occasionnant sueurs froides et poussées d'adrénaline en fonction des bruits de moteur se rapprochant à nous toucher parfois. Heureusement que le cap'tain n'a plus beaucoup de cheveux et qu'ils sont déjà blancs...

Finalement, nous avons accosté au ponton de Shelburne au petit matin du samedi 30 mai, entiers, avec nos deux hélices, en remerciant nos anges gardiens de leur protection très rapprochée... Et nous avons appris que le dimanche 31 était le jour de fermeture de la pêche au homard et qu'en conséquence, tous les lobsters pots devaient avoir disparu ce jour là à minuit !!!

C'était notre premier matin chez les cousins canadiens.

Entre les moments trop agités où de veille intense dans la brume, la mousse a eu le temps de lire un livre passionnant trouvé au hasard des bibliothèques de buanderies des marinas livre écrit par un inconnu pour elle, Mr Longaberger, qui a fait fortune dans les paniers. Cela ne s'est pas fait tout seul et a demandé de sa part une certaine dose de travail et surtout de constance dans l'effort voire même d'obstination incroyable, alors que tout le monde lui disait d'arrêter... Il a fini à la tête d'une entreprise considérable, qui emploie je ne sais plus combien de milliers de personnes au travers de tout les états unis et principalement en Ohio où il a construit son usine en forme de panier dont les anses à elles seules pèsent plusieurs tonnes...

Son histoire est la success story américaine typique, d'un gars qui a cru dans son truc et est arrivé au bout de son idée en partant de rien, on pourrait dire même de moins que rien (fils d'ouvrier, 5ème de 12 enfants, bègue et épileptique, sans aucun diplôme) il a réussi à monter une affaire formidable à partir de principes simples comme on voudrait en entendre plus souvent en France.

En demandant Longaberger Newark sur GoogleMaps on voit des image du panier qu'il a tenu à faire construire, monstrueux mais amusant. Le premier architecte contacté lui a dit qu'il était impossible de construire un tel bâtiment. Il a tenu bon disant que de toute façon, il trouverait quelqu'un pour le lui faire. Il n'a pas lâché, a fini par trouver le bon architecte qui lui a construit le panier de ses rêves dont tous les grands médias américains ont parlé, ce qui a été pour lui une pub extraordinaire, le faisant connaître instantanément de toute l'Amérique.

L'Ohio n'est malheureusement pas au bord de la mer, sinon mon équipage y serait sûrement allé. Mais Newark n'est décidément pas sur la route d'En-Dro. Si un jour vous passez par là vous nous raconterez.

GoelanDro,
heureux de rencontrer des collègues francophones