

MICHEL BOUGEARD

Le damné de Pennou-Pell

Roman

Suivi d'un glossaire et d'une carte

La Découvrance
éditions

2008

Ce roman est une œuvre de pure fiction. Les noms, les personnages, les lieux et les événements de mer et de terre sont le fruit de l'imagination de l'auteur. Toute ressemblance avec des personnes réelles, vivantes ou décédées, serait, bien sûr, pure coïncidence...

Ce roman est dédié
A l'amour d'une mère,
A mon père,
Ce *ship-lover*.

A mon oncle Pierre,
Qui m'a appris la Mer.

A mon épouse, Marie-Laure,
Mon cœur d'attache, fabuleux trésor.

A mes trois filles vénérées et jolies,
Qui me poussèrent à écrire ce récit.

A Alain B. et à Jean-Michel P.,
Qui à la voile m'ont initié...

A toute ma famille, chérie.
A mes amis, réunis.

A Alain C., marin chaleureux,
Illustrateur talentueux.

A ces modernes galériens, gens de voile,
Souqueurs d'écoutes, torcheurs de toiles,
Marins hors normes,
Qui défient le Horn.

A tous les marins en mer,
Et, aussi, à ceux qui sont à terre !

A vous, mes très chers lecteurs,
Pour vous, ce rêve de bonheur,
D'évasion et de bonne aventure,
Avec une grande bouffée d'air pur.

Et enfin, à cette putain de bouée Pennou-Pell !
Ah que oui ! je me la rappelle !...
Objet de mon ressentiment,
Qui me nargua si longtemps.
Malgré tout le mal que je pensais d'elle,
Je lui dois assurément une fière chandelle !



PREMIÈRE PARTIE

Chapitre 1 Matsu

La tension était palpable sur la passerelle du méga-porte-conteneurs *Reder-Mor* depuis son arrivée à la *fairway buoy*, la bouée d'atterrissage marquant l'entrée du chenal de Chiwan. Il n'y avait pas un souffle d'air dans la baie, en cette fin de nuit estivale. La mer était d'huile, la nuit de Chine.

Une chaleur moite baignait d'humidité les conteneurs empilés sur huit niveaux en pontée de ce géant des mers. Bien saisies, twist-lockées, verrouillées entre elles, les « boîtes » n'avaient pas bougé d'un pouce durant ce long voyage d'Europe vers la Chine. Les barres et les ridoirs maintenaient serrés « à bloc » les trois premiers plans, évitant que baies et piles ne s'effondrent comme un château de cartes quand la mer se faisait houleuse, furieuse ; le vent, rugissant.

L'atmosphère était orageuse, poisseuse. Au loin dans le nordet, vers Hong Kong, au-delà de la presqu'île de Kowloon, des éclairs verticaux striaient l'horizon.

Le bateau-pilote n'était pas encore venu à la rencontre du *Reder-Mor*. Slalomer de nuit avec ce mastodonte, entre les jonques et la multitude de navires au mouillage ou en pêche au lamparo, était un exercice des plus périlleux, même s'il était devenu habituel à l'approche des ports encombrés d'Extrême-Orient.

La radio portable VHF d'une main, une paire de jumelles de l'autre, le commandant Samson Le Gonidec arpentait la passerelle à grandes enjambées, maudissant en breton du Léon ce pilote qui n'était pas au rendez-vous.

— Mais qu'est-ce qu'il fait ? Un somme ? Vous avez bien eu un contact avec lui en soirée, lieutenant ?

— Oui, commandant, de même qu'avec le bureau du port. Tout était OK, *berthing on arrival*, accostage à l'arrivée, au terminal de Chiwan, poste 6, tribord à quai, m'ont-ils dit. Confirmation a été faite, il y a une heure, au second capitaine.

Le lieutenant Gourcuff, qui venait de prendre son quart, était surpris par le ton employé par le commandant. Sans doute celui-ci était-il de mauvais poil, ce matin-là, ce qui était inhabituel chez lui. Gourcuff ne s'en inquiéta pas outre mesure, tandis qu'il scrutait en vain les abords du chenal balisé, à la recherche du bateau-pilote impatientement désiré, tout en gardant un œil sur l'écran radar, qui ne lui était pas d'un grand secours, tant les échos étaient nombreux.

Avant de se rendre sur le gaillard, pour mouiller l'ancre si l'attente s'éternisait, le second capitaine tentait sa chance une nouvelle fois, répétant inlassablement les mêmes messages laconiques : « Chiwan Pilot, Chiwan Pilot, le *Reder-Mor* vous appelle... », en alternance vers la station de pilotage et le *Chiwan Port Control*, sur le canal 10 de la VHF. La réception était brouillée par les appels continus des autres navires au mouillage sur rade, à l'entrée de la rivière des Perles. L'orage qui menaçait depuis la tombée de la nuit ne facilitait pas la propagation des ondes.

Loïk Skedur se tenait discrètement dans un coin de la passerelle plongée dans une totale obscurité. Breton de souche, il ne connaissait pas Samson avant cette traversée. Il habitait pourtant à Melon, petit village finistérien du bord de mer, absorbé par la grosse bourgade de Porspoder. Loïk était le seul passager embarqué pour ce voyage vers la Chine. Et pas n'importe quel passager ! Pas un de ces touristes lambda qui gênent, sur une passerelle, les officiers de quart par des questions saugrenues, de préférence durant les manœuvres de port. Non, rien à

voir, le docteur Skedur était un personnage attachant, haut en couleur, surprenant, non seulement médecin de profession, mais aussi cap-hornier de distraction...

En retraite depuis une décennie, cet ancien praticien d'un hôpital parisien aimait s'évader de son manoir en pays breton par des voyages au long cours. Il en était ainsi à son cinquième périple payant sur des cargos, et comptait à son actif deux tours du monde, avec un passage du Horn sur un porte-conteneurs anglais !

Il était de ce fait le seul du bord à avoir doublé ce caillou mythique, d'où son surnom de « Loïk le Cap-Hornier ». Ce qui avait le don d'agacer fortement Samson, qui, depuis sa prime enfance, rêvait de doubler le « Cap dur », le *Stiff Cape* des anglophones. Sous cette jalousie de façade, le commandant aimait bien son toubib. Pour lui, Loïk était un « terrien pas comme les autres », et puis un pékin qui aimait autant les navires de commerce et les marins ne pouvait qu'être foncièrement bon et forcer son admiration.

Dans son coin, Loïk participait lui aussi à la veille, à sa façon, discrètement. Il passait des heures et des heures sur la passerelle à contempler la mer, sa paire de jumelles personnelles en bandoulière. Il embarquait aussi avec son propre sextant, s'adonnant aux joies de la navigation astronomique. Courageux et consciencieux, il se faisait réveiller pour les points d'étoiles à l'aube naissante et ne les manquait pas au crépuscule. Il lui arrivait parfois de déjeuner prestement, pour ne pas rater le passage du soleil au méridien ! Par ailleurs, il voulait toujours se rendre utile, donnant un coup de main au lieutenant chargé de l'infirmerie, pour établir les inventaires et quand il fallait soigner un membre de l'équipage. Il était assurément un excellent élève officier plus qu'un passager...

Loïk avait de plus une manie assez surprenante : un petit carnet à la main, il consignait tout ce qui se passait à bord, tout ce qu'il faisait, et même tout ce qu'il mangeait, collectionnant ainsi les menus de chaque jour ; il indiquait également la précision de ses points astronomiques par rapport aux données GPS, etc. Il gribouillait à longueur de temps. Tout au début, cette marotte bien innocente avait intrigué et inquiété

le commandant. Samson s'était empressé de lui demander le pourquoi de cette écriture forcenée, même s'il se doutait bien que cette façon de tout coucher sur le papier n'était pas destinée à faire un rapport à l'armateur breton du *Reder-Mor*, mais simplement à rédiger son propre journal de bord. Loïk Skedur confia au capitaine qu'à terre il procédait de même. Invité chez des amis, il lui arrivait de copier dans son carnet le menu concocté par son hôtesse, sans spécifier pour autant s'il notait la cantinière !

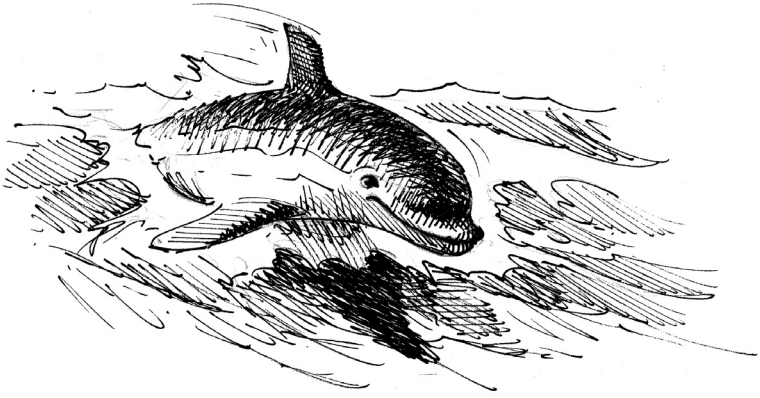
Sur le porte-conteneurs, Samson le considérait comme un membre à part entière de son équipage. A tel point que, s'il l'avait connu avant l'embarquement, au hasard d'une rencontre, du côté de Melon-Porspoder-Argenton, à l'heure de l'apéritif, à la terrasse du *Bar de l'Océan* ou du *Keravel*, il serait intervenu auprès de son armement pour que le voyage de Loïk fût totalement gratuit. Il est toujours utile d'avoir un médecin sur un bateau, et une expérience d'urgentiste pouvait éviter bien des tracas, voire de coûteux déroutements, en cas de maladie ou de grave accident en plein océan, du moins pour assurer les premiers secours.

— Commandant, le bateau-pilote, par quatre quarts bâbord, à deux milles environ !

L'annonce du timonier de quart était triomphale. Il avait réussi la prouesse de distinguer les deux feux, blanc sur rouge, de la pilotine, frères lueurs vacillantes se confondant avec les lumières de la terre et les lamparos des pêcheurs.

— Bravo Fanch, tu as des yeux d'« oiseau belligou » ! C'est beau d'être jeune. Mais, dis-moi, es-tu sûr que ce n'est pas plutôt la petite lumière rouge d'un bordel à terre ?

Surpris, mais respectueux de la fonction de commandant, le timonier Lagathu ne répondit pas à cette blague douteuse. Il savait que le « vieux » était mal réveillé et inquiet à l'approche du port, et qu'il valait mieux le laisser se défouler et évacuer son stress, quitte à subir son humour un peu lourd. Samson était anxieux et s'efforçait de détendre l'atmosphère comme il pouvait, persuadé que sa plaisanterie allait installer un climat serein sur la passerelle.



Chapitre 7

Matsu-Express !

Samson maîtrisait à merveille sa monture. La chevauchée était fantastique, avec déjà d'enivrantes glissades. Plus de trente nœuds de moyenne sur la houle d'ouest traversière ! Pas de doute, le maxi-trimaran avait un fort, un très fort potentiel ! Le vent d'ouest-nord-ouest était encore frais, cran six sur l'échelle de l'amiral britannique Francis Beaufort ; mais, fort heureusement, Eole restait stable en direction.

Vers dix-sept heures, avant l'approche du crépuscule, l'heureux skipper décida de ralentir, légèrement, par prudence naturelle, pour cette première nuit ; vingt-cinq nœuds devraient suffire pour les douze heures à venir ! Le trafic maritime est dense au large de la mer d'Iroise, et les rafales dans les grains fraîchissaient à trente-quatre nœuds. De nombreux bateaux de pêche étaient en mer, profitant de l'embellie toute relative. Il leur fallait remplir les cales à poissons, après deux semaines de disette ; les valeureux pêcheurs ne pouvaient se permettre de rester cloués au quai pour cause de fortes et interminables intempéries.

Samson se devait d'être vigilant : plusieurs navires marchands avaient perdu des conteneurs après le virage d'Ouessant, et quelques pontées de bois du Nord avaient été malmenées par les tempêtes. Les étraves en carbone du trimaran ne résisteraient pas à un choc frontal

avec une épave, quelle qu'elle soit, ballot de planches de sapin du Nord ou conteneur flottant entre deux eaux.

Le radar de *Matsu* était en marche depuis le départ, son skipper régla la zone d'alerte sur six milles, pour avoir le temps de réagir en cas d'alarme soudaine durant son demi-sommeil. Il savait que sa première nuit de course allait être animée et très courte, sinon blanche. Vitesse et trafic ne font généralement pas bon ménage, si la veille n'est pas au rendez-vous. La méfiance la plus élémentaire s'imposait pour Samson.

Une mauvaise nouvelle vint troubler la quiétude du marin. Bien installé dans la baignoire, il entendit grésiller sa VHF ; sur le canal de sécurité était diffusé un AVURNAV (avis urgent aux navigateurs) : le canot d'Haude de Kérangall venait d'être retrouvé vide, dans les rochers, au pied du fort de Bertheaume, près de la pointe Saint-Mathieu. Une veille attentive était demandée à tous les navires se dirigeant vers Brest ou sortant du port du Ponant. Samson s'en voulait de ne pas avoir réagi, lorsque le cafetier et son videur de serveur l'avaient brutalement virée du bar camarétois. Accident ou suicide ? Pour lui, il n'y avait pas de doute : elle avait mis fin à ses jours. « Bon sang, elle s'est suicidée, c'est sûr ! Elle était ivre hier soir, complètement au fond du trou, et le patron du bistrot n'a pas été sympa avec elle. Il l'a carrément jetée dehors. Nous et les autres clients, nous n'avons rien dit, nous n'avons rien fait, pour lui venir en aide. Non-assistance à personne en danger, voilà ce dont on pourrait nous accuser ! Nous aurions dû l'emmener avec nous au restaurant, pour lui remonter le moral. Ah ! je n'ai pas assuré, quel imbécile je suis ! »

Et, comme un malheur ne vient jamais seul, la sonnerie de son téléphone satellitaire Iridium retentit, elle aussi. C'était Alan, son frère et fidèle second.

— *Bad news*, frangin ! Mauvaise nouvelle... Le comité de course Phileas Fogg m'a appelé pour te réclamer un droit d'inscription de cinquante mille euros. Ils veulent aussi savoir si tu as utilisé et testé toute ta garde-robe de voiles lors de ton parcours de qualification.

— Qu'est-ce que c'est que ce bazar ? Je m'étais mis d'accord avec

leur président pour les verser à mon retour. Ils sont gonflés, ils savent bien que je n'ai pas cette somme ! Ils devraient comprendre que ce trophée n'existera plus l'an prochain. Pourquoi ne sont-ils pas conciliants avec le tout dernier participant ? Vu mes pauvres finances, ils devraient comprendre ma position. Défends-moi auprès d'eux ! S'ils ne veulent rien savoir, tant pis, je courrai en dehors du Phileas Fogg Trophy ! J'en ai rien à cirer. Il y en a d'autres qui l'ont fait avant moi et qui ont battu le record, le ramenant à cinquante-huit jours en équipage. Peut-être bien que ça porte chance ! Tu peux le leur rappeler.

— OK, bien compris, je vais essayer de les convaincre. Comment c'est au large ?

— Plus que parfait. Je n'en reviens pas, un départ sur les chapeaux de roue, vent de travers, grand-voile haute et gennaker, j'ai l'impression de voler au-dessus de l'eau. Entre les grains avec rafales à trente-cinq nœuds, la brise est soutenue et régulière d'ouest-nord-ouest. J'ai de bonnes glissades sur la houle. Je savoure. J'aime être en mer, mon frère, tu ne peux pas savoir ce que tu rates ! De plus, la météo est superlimpide ; dès demain, je ne devrais avoir que du portant jusqu'à l'équateur ! Tu te rends compte ! Je suis sur une autoroute, sans limitation de vitesse, et j'ai toutes les chances de rejoindre l'équateur en un temps record. Ouessant-la Ligne en une semaine, c'est possible, si je négocie bien le Pot au noir. Paol m'a dit que la zone de convergence intertropicale n'était pas très étendue en ce moment, elle est par six degrés de latitude nord. L'anticyclone des Açores est costaud, idéalement placé, et engendre des alizés bien soutenus au sud des îles Canaries. Je suis chanceux. Après on verra si l'anticyclone de Sainte-Hélène est lui aussi bien situé. Je croise les doigts.

— Je suis content pour toi. Maman sera moins anxieuse, quand je lui donnerai de tes nouvelles, en lui assurant que tout baigne pour toi et ton bateau. Papa a déployé son planisphère au mur pour suivre, jour après jour, ton périple. Il a déjà « plotté » sur la carte toutes les positions des derniers records ! Je voudrais bien être à ta place, mon frère. *La Dépêche du Finistère* et *Le Courrier de l'Ouest* ont rapporté ton départ en page départementale et dans la rubrique sports, avec

Table des matières

Première partie

Chapitre 1 Matsu9
— 2 Texas Street.	27

Deuxième partie

— 3 Pennou-Pell	53
— 4 Matsu ! Le retour...	64
— 5 La fille de Camaret	76
— 6 Le grand départ	86
— 7 <i>Matsu-Express !</i>	105
— 8 Pot au noir et pot aux roses...	119
— 9 Passagère clandestine	135
— 10 Coup de tonnerre sur Brest même	153
— 11 La félicité avant l'enfer	167

Troisième partie

— 12 Les chouchous des médias.	183
— 13 Hauteurs circumzénithales correspondantes	199
— 14 Le bel oiseau blanc du premier de l'an.	207

Quatrième partie

— 15 Ah ! l'Indien !...	230
— 16 L'été indien...	250
— 17 Trans-Pacific Express	264
— 18 Dur, le Cap dur ? Pas si sûr....	284
— 19 Dernier tango après les rock'n'roll latitudes.	299
— 20 La samba brésilienne...	312
— 21 Le sprint final...	334

Cinquième partie

— 22 Que la victoire est belle !	348
— 23 La grande boucle est bouclée !	372

Sixième partie

Épilogue	385
Post-face	391
Glossaire	393

Trophée Phileas Fogg — Parcours de <i>Matsu</i>	405
---	-----