

Les fjords de Terre-Neuve

Le Groupe international de croisière organise chaque année des navigations sans frontière pour découvrir de nouveaux horizons. Après la traversée depuis les Açores, les équipages se succèdent à bord du Dufour 455 pour découvrir la côte dentelée de Terre-Neuve.

Texte et photos : Groupe international de croisière

APRÈS 1 500 MILLES, et quatorze jours de mer, nous distinguons la silhouette de Saint-Pierre-et-Miquelon et la pointe de Terre-Neuve à l'horizon. Quelques cargos sortent au loin du Saint-Laurent. Nous avons eu en mer une avarie moteur – de la fumée blanche sortait de la descente – et nous prenons donc contact avec l'école de voile de Saint-Pierre pour anticiper notre arrivée, sous voiles. Le responsable nous conseille de prendre la passe sud de la digue sud. Une arrivée par le nord se ferait via le passage entre l'île aux Marins et l'île aux Vainqueurs, encombré de filets de pêche. L'arrivée dans la première passe se fait sous grand-voile seule et sans encombre. Une annexe vient à notre rencontre. C'est l'école de voile qui vient nous aider pour l'accostage au ponton. Sympta. La logistique du club a été d'un sacré soutien, notamment pour régler cette avarie moteur. L'Indium nous a permis de communiquer avec le chantier V102 de Caen et le GIC afin d'organiser la remise en ordre du moteur. Toutes les dispositions d'intervention étaient prises avant d'arriver à Saint-Pierre. Un sacré luxe. À notre arrivée, le mécanicien est intervenu pour diagnostiquer une rupture du joint de culasse ! Qu'à cela ne tienne. Ce temps de réparation nous permet de découvrir Saint-Pierre, Miquelon et Langlade. Un mal pour un bien... touristique. Nous visitons donc l'île aux Marins, premier lieu d'établissement des pêcheurs normands, bretons et basques au ^{xix}^e siècle où ils pratiquaient la chasse baleinière. Au cours du ^{xix}^e, l'archipel connut un bel essor grâce à la pêche à la morue. Mais, logique de cause à effet, la surpêche entraîna le déclin de l'espèce et le gouvernement mit alors en place des quotas, avant d'interdire totalement la pêche en 1992. Les petits villages isolés, uniquement accessibles par la mer, tombent en ruine. Ce que l'on sait moins en revanche, c'est que pendant la Seconde

Guerre mondiale, le général De Gaulle ordonna à l'amiral Muselier d'occuper les îles en décembre 1941, afin d'éviter la mainmise des Américains et des Canadiens. Ce fut le premier territoire « France libre ». Voilà pour le topo historique !

FJORDS ET PORTS DE PÊCHE

Lorsque le moteur ronronne à nouveau, nous larguons les amarres pour aller découvrir les fjords de la côte sud de Terre-Neuve, direction Fortune, au Canada. Il faut savoir que dans ce coin, les marées ont un marnage très faible (entre 0,50 et 1 m). Mais des dépressions se forment sur la côte canadienne et passent, assez vite – et assez creuses, soit au nord, soit au sud de l'archipel. Des bancs de brouillard



Au sud de la Nouvelle-Écosse, North West Cove est un havre de paix.

LE GIC, C'EST CHIC

On vous parle souvent du Groupe international de Croisière, ce club qui permet à ses adhérents de naviguer sur toutes les mers du Globe, à la fois sur des bateaux de location comme sur le voilier du club, un Dufour 455 GL. L'avantage de la formule collective est de naviguer plus loin, avec des équipages confirmés. Cette saison, *Cleo II* s'en est allé par exemple pour une rando balistique, avec cap sur Londres, puis Kiel, Kalmars, Helsinki, Saint-Petersbourg, Riga, Stockholm jusqu'à Copenhague. Les équipages se succèdent à bord pour des croisières de deux à trois semaines. Les années précédentes, les équipiers du GIC ont pu découvrir les rivages danois, suédois et norvégiens, ils ont pu débarquer en Écosse ou ont pointé l'étrave du Dufour aux Açores... Bref, ils ont vu des mers et des pays ! Plus d'informations sur le club sur le site : www.gic-voile.fr.



très denses peuvent se former, en fonction de la température de l'air et des eaux issues du courant froid du Labrador qui descend du nord. Nous avons de la chance, la température se maintient autour des 15° et nous n'avons pas de brouillard. Les sites canadiens waterlevels (www.waterlevels.gc.ca/eng) et meteo.gc.ca/marin sont d'un grand secours. De Fortune, nous nous dirigeons vers Harbour Breton par un temps un peu maussade et 15 nœuds de vent. Le parcours entre Harbour Breton et la baie Hermitage nous incite à prendre un raccourci. Nous franchissons Pass Island, une passe étroite entre la terre et une île, reliées par un câble électrique à 20 m de haut. Notre tirant d'air étant de 19 m, nous ralentissons en surveillant, un peu inquiets, notre tête de mât. Ça passe. Nous empruntons ensuite Little Passage, un très joli passage de 100 m de large qui sinue au pied des montagnes, avec des cascades, puis Lampidoe Passage, bordé des mêmes paysages mais plus rectiligne. Nous mouillons à Northwest Cove, une anse calme, bordée de verdure et habitée par des phoques mais aussi des moustiques. Ensuite, direction McCallum, un joli petit port de pêche dans une anse circulaire. Les pêcheurs nous donnent une morue de 8 kg et nous achetons huit homards. Nous sortons en zigzag à travers les roches de la passe sud. Après une visite du fjord de Hare Bay, nous passons la nuit au ponton central à François, un petit hameau niché au milieu d'une baie circulaire au pied des montagnes, sous la brume. Nous montons au sommet de la falaise qui surplombe le village, par un chemin de planches. Splendide ! Nous poursuivons notre route vers Rencontre Bay puis nous mettons le cap sur La Hune Bay, et visitons Deadman Cove, un très joli mouillage. Grey River et Jerts Cove sont des fjords bordés de falaises rocheuses qui s'élèvent à 300 ou 400 m au-dessus de la mer. Un spectacle assez impressionnant. Puis nous traversons vers les Îles Ramea situées à 20 milles au large où nous nous amarrons au quai de Ship Cove. C'est un quai tout neuf, qui

vient tout juste d'être inauguré. Nous sommes même le premier voilier. Il y a de l'électricité mais pas encore d'eau. Nous apprécions les douches de l'auberge Eastern Outdoor. Nous faisons route ensuite sur Burgeo, port du ferry, puis le petit port abandonné de Grand Bruit. Une cascade plonge dans le port, les maisons sont fermées, rideaux en place, cafetière sur la fourneau. Vent de nostalgie. Le gouvernement canadien encourage, depuis les années soixante, via son « resettlement program », les regroupements de villages.

HOMARDS ET MORUES POUR TOUS !

Les balises d'accès au port ont été supprimées. Ici, des castors construisent un barrage et deux pêcheurs viennent séjourner l'été pour pêcher le homard. Après une courte escale à Rose Blanche, le temps d'une marche dans les criques et jusqu'au vieux phare de pierre, nous mettons le cap sur Port aux Basques. Nous arrivons au moment de la fermeture des services, à 16 heures. La capitainerie est fermée, mais notre skipper est déjà au shipchandier pour négocier la clef du robinet d'eau, l'ouverture des douches, et se renseigner pour savoir où trouver du gazoil. Nous faisons le plein à la station-service avec quatre bidons et revenons en taxi. Puis, nous faisons le plein de propane à la quincaillerie qui remplit notre bouteille, sous pression et au poids. Et enfin, nous trouvons huit homards pour la bordée, of course ! Les prévisions météo annoncent deux dépressions assez creuses, qui se succèdent, 35 à 45 nœuds de vent de sud-ouest, dans le nez à l'aller pour rejoindre les Îles de la Madeleine. Nous abandonnons cette route pour une option nord. Nous quittons Port aux Basques via le Cabot Straits, passons le cap sud-ouest de Terre-Neuve, cap de Raye, puis remontons vers le nord. Nous entrons le lendemain midi dans Bonne Bay, puis nous naviguons dans Bras de l'Est et mouillons dans Lomond Cove pour déjeuner.

Le vent se lève et nous empêche de débarquer. Le soir nous nous amarrons au quai de Norris Cove, avec 25 nœuds dans la girolette. Nous achetons huit homards au pêcheur. Ça devient une excellente habitude ! À noter qu'aucun réseau téléphonique classique ne passe sur Terre-Neuve, sauf à St-John. Mais heureusement, notre balise Spot a permis à nos proches de suivre notre croisière. Prochaine étape : Rocky Harbour. Nous ressortons de la baie pour aller nous amarrer au quai intérieur de ce joli port. Nous profitons de cette escale abritée pour partir en randonnée dans le parc national du Gros Morne. Des chemins sur des planches de bois y ont été aménagés, sur un terrain humide. De rares fleurs y poussent ainsi que de belles fougères. Nous verrons un orignal, un élan du Canada, s'échapper devant nous avec son petit. Nous revenons vers le sud et pénétrons dans la magnifique baie des îles composée de plusieurs îles, boisées ou nues. Nous accostons au ponton dans la crique de Wood Island, avec une entrée assez étroite et peu profonde, entre deux barres rocheuses. Nous quittons Clia pour une randonnée à terre. C'est l'occasion de boire un apéro avec des natifs des lieux. Ici, chaque famille possède sa barque en aluminium, remontée sur une pente en bois. Le lendemain nous poursuivons l'exploration de la baie, avec un vent régulier qui forcé en soirée. Nous entrons dans Middle Arm, jusqu'à Penguin Harbour, joli mouillage



“ Dans l'ensemble, la navigation autour de Terre-Neuve peut être brumeuse mais dégagée, c'est un havre de paix ”



▲ Belle prise (suprême des pêcheurs) à McCallum ! Une morue de 8 kg pour quelques repas.



▲ Amarrage au quai Eric Tabarly, à Saint-Pierre. L'archipel Saint-Pierre-et-Miquelon est aujourd'hui une collectivité française d'outremer en Atlantique Nord.



▲ Pendant la traversée, nous alternons spi asymétrique le jour et génois tangonné la nuit.



▲ Jean Cabot aurait posé le pied à Bonavista, à l'est de la péninsule, en 1497. La ville s'est largement développée grâce à sa proximité avec les zones de pêche et de chasse aux phoques.



▲ L'île aux Marins a connu une sacrée prospérité avec la pêche à la morue.



« Les amarrages sur ponton en bois sont plus communs que les mouillages »

dans la verdure, puis nous remontons à Wood Island par 30 nœuds de vent. Pour notre dernière journée de navigation avant la relève d'équipage, nous remontons Humber Arm et nous terminons notre croisière dans Pleasant Cove, une marina située à 5 km de Corner Brook. Le commodore du club nous accueille. Dernier plein de homards, pour saluer Terre-Neuve comme il se doit. Un autre équipage occupe désormais Célia avec l'objectif de découvrir l'île en passant par le nord. Nous partons de Corner Brook dans la Bay of Islands, située à l'ouest de Terre-Neuve côté embouchure du Saint-Laurent, et plus précisément d'Allen's Cove Marina, seul endroit permettant de laisser le bateau à un ponton dans la zone.

DES ICEBERGS TABULAIRES EN VADROUILLE

Nous faisons l'avitaillement à Corner Brook même. Nous ferons ensuite quatre escales sur cette côte assez inhospitalière avant de rejoindre Red Bay. Voici donc dans l'ordre nos arrêts : Wood Island où nous faisons une fameuse récolte de cépes, Rocky Harbour où nous clôturons dignement la saison de pêche au homard, Port aux Choix qui nous permettra de découvrir la civilisation des paléo-esquimaux du Dorset et les cippripèdes jaunes et enfin Flower's Cove, bienvenu après une navigation dans une brume épaisse et la pluie. Le temps se dégage et nous permet une belle traversée du détroit de Belle-Isle avec gros icebergs tabulaires en vadrouille. Nous avons de la chance car le détroit est réputé pour ses conditions difficiles. Une brume dense, fréquente en été, des courants forts mais aléatoires et des vents éventuellement forts. Nous constituons l'attraction locale de Red Bay et allons saluer la mémoire de nos cousins



Widess Bay est le sanctuaire des oiseaux où une colonie de guillemots de Troï a élu domicile.

baleiniers basques dont l'histoire, vieille de 400 ans, est retracée dans deux petits musées construits à la suite de la découverte du *San Juan*, un baleinier coulé en 1565. Nous attaquons ensuite la seconde traversée du détroit de Belle-Isle et la descente vers l'est et le sud de Terre-Neuve : à Griket, nous entrerons grâce à une (très) vieille carte française – les machines électroniques s'obstinent à nous faire naviguer sur la côte. Nous nous prenons plusieurs fois dans les lignes de filet à capelan qui ont l'idée étrange de faire un réseau en étoile qui barre l'entrée du port. Ensuite, à nous le French Shore avec peu de vent dans le nez : Fleur de Lys (prononcer fleur de lit...) avec son growler échoué au milieu de la passe où nous allons visiter, sous une pluie battante, la carrière d'extraction de la pierre à savon datant des esquimaux du Dorset. Belle traversée jusqu'à l'île de Fogo où nous faisons une balade, là encore avec des températures estivales. La descente vers Bonavista se fera dans la brume avec du vent portant et des festivals

de baleines qui vaquent à leurs occupations sans nous prêter la moindre attention. Nous restons une journée dans ce port qui abrite, entre autres, une reproduction du bateau de Giovanni Caboto arrivé là en 1497. Puis, nous devons nous frayer un chemin dans un troupeau de baleines pour pouvoir entrer à Trinity, où nous retrouvons de l'activité touristique. Nous nous dirigeons vers le sud de Conception Bay en longeant Beccaleau Island, la plus grande réserve d'oiseaux de l'île. L'occasion de réaliser de belles prises, notamment une morue de 5,5 kg ! Nous faisons ensuite un arrêt à Long Pond, au Royal Newfoundland Yacht-Club afin de préparer le bateau pour la passation qui se fera à St-John's, le temps de faire le tour du Cape St-Francis, dans des conditions musclées. Dernier conseil, emportez « The Cruising guide to Newfoundland », un guide en anglais à destination des plaisanciers très fourni en plans et conseils précieux. Les « Instructions Nautiques du Service Hydrographique du Canada » est aussi bien documenté. ■