

Triangle Atlantique - Etape 2

De Horta (Faial) à St Pierre et Miquelon

21 mai 2015 – Vers 10 h, Adeline, Christian et moi atterrissons sur Faial en provenance de Lisbonne ; 20mn plus tard Serge et Benoît arrivent à leur tour en provenance de Terceira. Humeur des agences de voyage en ligne ! Le temps de récupérer la voiture louée et nous filons vers Horta pour déposer les bagages à la Casa do Lado.

Le temps est couvert, mais le plafond est assez élevé : décision est prise de monter à la Caldeira l'après midi. Mais auparavant, passage sur CLEA II amarré au fond de la marina en 3ème position à couple puis déjeuner rapide au « Café Sport », lieu mythique pour les marins en escale à Horta



La caldeira présente un dénivelé de 500m environ entre le fond, 578m d'altitude, et le Cabeço Gordo, 1043m d'altitude.



Nous en faisons le tour en empruntant un sentier de 8km, accidenté et parfois étroit.

Le soir, rencontre de l'équipage descendant, pot, repas en ville à Porto Pim ...



22 mai - Surprise, le temps est magnifique. Seuls quelques nuages barrent le Pico dont on aperçoit le sommet au dessus. Au programme tour de Faial



Petit arrêt à Varadouro en bord de mer : comme souvent aux Açores, les installations balnéaires sont dans une coulée de lave.



Ensuite nous filons vers Capelinhos. Un paysage lunaire nous attend, résultat de la violente éruption sous-marine du 27 septembre 1957, qui pendant 13 mois, a enseveli l'ouest de Faial sous des mètres de cendre.



Plus de 50 ans plus tard, avec l'érosion, les maisons du petit village de chasseurs de baleine de Comprido réapparaissent.

Et le phare désaffecté, enseveli jusqu'au premier étage par l'éruption a retrouvé une lanterne : un musée sous-terrain consacré aux volcans a été construit., formant un ensemble remarquablement intégré dans le site.





Retour sur Horta par la côte nord en passant par la plage noire de Porto da Faja, au pied des falaises.



Et dernière soirée « tourisme » à Faial en profitant du soleil couchant sur le Pico.

23 mai – Passation d'usage avec Antoine, puis nous entamons la préparation du bateau. Dès 7h30, Christian et Benoît sont allés au port récupérer de la glace pilée. Puis longue visite du supermarché ! Nous devons approvisionner pour au moins 15 jours, ce qui représente un beau volume pour 7 personnes. Vers midi nous récupérons Jean et Antonio à l'aéroport. Équipage complet !



Le reste de la journée est consacrée au rangement et aux vérifications impératives avant une longue traversée.

24 mai – Après une matinée consacrée aux derniers préparatifs et formalités, nous appareillons sur le coup de 14h. Il faut se faufiler au travers des bateaux à couple dans la marina. Enfin en mer ...



Au passage, poussés par un vent d'E 15 nœuds, nous profitons de Capelinhos sous un autre angle, qui nous permet de voir les falaises du cratère.



25 mai – Après une traversée rapide et agréable nous atteignons le petit port de Lajes das Flores. A 09h30, nous sommes amarrés au ponton le long du mole de la petite marina récemment construite.

Dans la journée « Souque à Bloc », voilier breton en route pour la France s'amarré derrière nous.

Accueil très sympathique du capitaine du port.



Malgré le long mole et une entrée étroite, un peu de ressac rentre par vent de NE dans la marina de Flores. Bien que nous n'ayons qu'une quinzaine de nœuds de vent, les pontons ondulent ... ! Le capitaine du port nous explique qu'ils sont retirés l'hiver, et les bateaux de pêche grutés sur le quai.

L'après-midi, visite à pied de Lajes et de ses environs, ce qui nous permet d'admirer quelques fleurs bien que nous soyons encore tôt en saison, d'apprécier le temps changeant des Açores ! Flores la bien nommée !



26 mai – Nous avons réservé deux taxis pour faire le tour de l'île. L'un des chauffeurs a passé plusieurs années en banlieue parisienne avant de retourner dans son île natale ; la communication sera facile et nous permettra d'appréhender la vie et les difficultés de la terre la plus éloignée de l'Europe continentale. En route ...



Le lac de Caldeira Funda



Le petit village de Lajedo au dessus de l'océan



La caldeira effondrée de Ponta da Faja
Au large l'îlot de Monchique, point le plus occidental de l'Europe !



Le nouveau port de Santa-Cruz offre une protection bien faible : les bateaux de pêche sont grutés sur le quai dès l'arrivée.



L'entrée peu accueillante de l'ancien port rappelle la passe de la Malouine à l'Aber-Wrac'h : tout droit entre les récifs !



Le port lui même est minuscule : un bout de quai et un slip pour pouvoir tirer au sec les barques . A l'horizon on aperçoit l'île de Corvo avec son sommet dans les nuages.



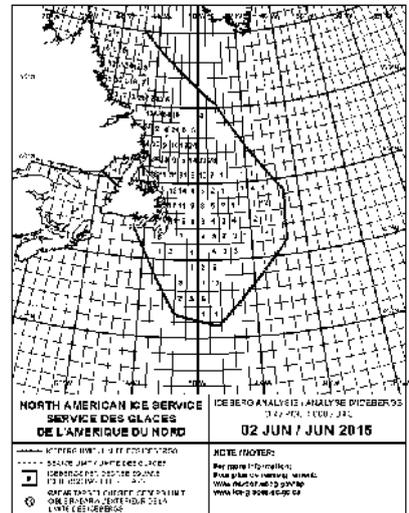
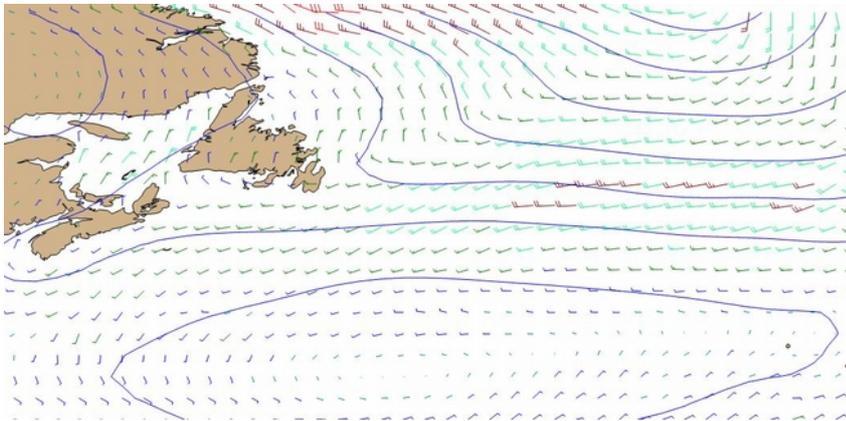
L'église de Santa-Cruz en basalte noir et crépi blanc typique de l'architecture baroque des Açores. A l'intérieur, une belle collection de statues de saints, certaines habillées d'étoffes

De 1960 à 1994, Flores a été un poste avancé du Centre d'Essai des Landes. Période de prospérité qui a vu un développement important de l'île. Avec le départ du CEL, les choses sont devenues plus difficiles et l'île a aujourd'hui du mal à retenir ses jeunes.

27 mai - Le plein des réservoirs d'eau fait, nous quittons Lajes peu après 9h, Antonio est à la barre. Temps ensoleillé, vent NE 15-20 nœuds, idéal pour un début de traversée. Échange VHF avec « Souque à Bloc » parti un peu avant nous mais pour la Bretagne. Flores s' éloigne à contre-jour.



Mais ce vent favorable est trompeur. Devant nous, un énorme anticyclone s'étend jusqu'à la longitude de Terre-Neuve. De plus, les glaces descendent encore très au sud, jusque 41N-48W. Nous ferons donc route à 260° pour rester sur le flanc sud de l'anticyclone et bénéficier d'un peu de vent portant avant de contourner la zone des glaces et remonter vers la Nouvelle-Écosse, notre objectif.



Fichier grib du 29 mai et carte des glaces du 2 juin

28 mai – Le vent faiblit en milieu de journée et nous faisons route sous voile et moteur.

30 mai – Toujours petit temps, grand soleil, et au moteur depuis 48h ! La température de l'océan monte : 23°5 d'après le thermomètre du sondeur.

Nous profitons de ce temps calme pour transvaser tous les jerrycans de gazole dans le réservoir du moteur. Et c'est l'occasion d'un bain au large, expérience toujours particulière.

L'AIS fonctionne et nous signale plusieurs cargos croisant notre route, MSC Tamara, 20,4 nœuds ..., Ingrid C ...



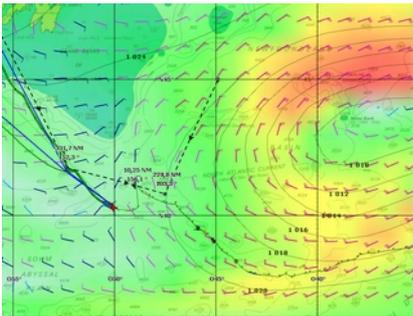
La vie est rythmée par quelques rituels, livre de bord toutes les heures, échanges de mails le matin pour la météo et le message sécurité avec le club. L'occasion de recevoir une invitation de Xavier D., qui remonte des Antilles, pour partager un punch à son bord : il est encore à plus de 100M de nous, ce sera pour une prochaine fois !

Et deux fois par jour, envoi de la position avec la petite balise SPOT confiée par l'équipage précédent, ce qui permet d'afficher la position du bateau sur le site internet du GIC.



1 juin – Le temps change, et en milieu de journée le vent s'établit W à SW force 3 ; nous faisons maintenant route sous voiles pour notre plus grand plaisir. Au coucher de soleil des nuages apparaissent sur la ligne d'horizon. Un SMS d'encouragement nous annonce le changement ! Les fichiers grib prévoient effectivement le passage rapide d'une dépression le 4 juin avec un vent fort pendant quelques heures.

3 juin – Arrêt intempestif du moteur à 3 h du matin. Au lever du jour, remplacement du filtre du décanteur, purge et redémarrage. Dans la journée le vent s'établit SW 15 nœuds, annonçant la dépression. Grâce à l'AIS les cargos que nous croisons ne sont plus des anonymes : le MAERSK KLEVEN fait 318m et file à 20 nœuds, le MAHA fait route au 102°... Manifestement tous ces navires contournent les zones de glace dont nous sommes proches maintenant.



4 juin – Tôt le vent s'établit W, et forçit 30-35 nœuds avec des rafales nettement au delà de 40. Le bateau commence à taper dur, il faut ralentir. Nous ne pouvons faire route vers le N en raison du risque des glaces et la route SSW nous éloigne. Nous passons sous grand voile seule à 2 ris. Le bateau avance tranquillement à 3 – 4 nœuds dans une mer forte. En fin d'après midi le vent passe NW en faiblissant et nous remettons en route.

7 juin – Comme prévu, le vent a tourné par le N et maintenant il est S 20 nœuds, idéal pour la route. Dans la nuit nous avons rencontré notre premier banc de brume épaisse. Dans le lointain une corne de cargo.

Mais rapidement elle se dissipe. Vers midi nous démarrons le moteur pour recharger les batteries. Fumée blanche. La pompe à eau de mer fonctionne bien. Est ce dû à la température de l'eau de mer qui est maintenant tombée à 12° ? Au bout d'une heure de charge nous arrêtons le moteur. Contrôle du liquide de refroidissement : bas. Contrôle du niveau d'huile : deux doigts au dessus du maximum. Ça sent la rupture de joint de culasse. Une goutte d'eau sur le bouchon de remplissage de l'huile lève le doute. Appel au GIC pour organiser la réparation à St Pierre, encore à 250M et que nous atteindrons dans 2-3 jours.

Plus de charge batterie : l'heure est donc aux économies d'électricité. Tout est éteint sauf la girouette-anémomètre-loch et les feux de route la nuit. Le PC Maxsea est utilisé le matin pour les prises de météo et les messages sécurité, le traceur Raymarine, 5 mn par heure le temps d'avoir le point GPS. Mais nous avons aussi en secours deux PC et une tablette chargés, avec cartes et logiciels de navigation, ainsi qu'un GPS à pile, nous ne sommes pas inquiets !

8 juin – Le vent est remonté NW puis N 25-30 nœuds. CLEA avance bien, mais malgré le grand soleil, il fait froid : la température de la mer est tombée à 10°.

En début d'après midi, le vent, passé secteur E, faiblit nettement.

9 juin – Grand soleil, petit temps, spi, ambiance vacances, mais pour la baignade, il y a mieux, l'eau est toujours à 10°.

En fin de journée St Pierre est à moins de 100M.



10 juin – Grand beau temps toujours. St Pierre est en vue.
 Dès que nous avons du réseau, nous appelons Alain Letournel le mécanicien qui doit réparer le moteur. St Pierre est un petit monde et les nouvelles vont vite. Dix minutes ne sont pas écoulées qu'Emmanuel Chaigne, le directeur de l'Ecole de Voile Municipale nous appelle sur la VHF et nous guide pour éviter les filets de surface dans les passes. A l'arrivée, il nous attend sur son canot pour l'accostage sous le soleil au ponton Eric Tabarly.

Visite de la police et de la douane pour les formalités d'arrivée, ... qui nous renseignent aussi sur les bonnes adresses de la ville. Accueil qu'il sera difficile d'oublier.

Rapidement Alain Letournel vient à bord et entame le démontage du



moteur. Le joint de culasse est bien coupé. Sous la table à carte il y a toutes les pièces du moteur. Plus question de bouger maintenant !

Soudainement la brume tombe ...
 Changement d'ambiance.
 Nous partons fêter la traversée au Feu de Braise : au menu homards bien sûr !



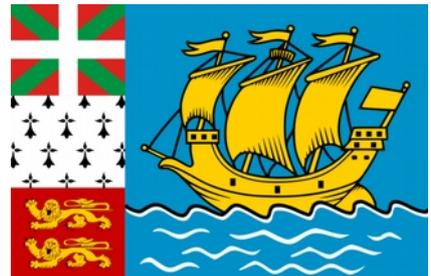
A défaut de Nouvelle-Écosse, c'est l'occasion de visiter ce morceau de France aux portes de l'Amérique.

St-Pierre est l'île principale, la plus peuplée 6000 habitants et la plus petite : 26 km². A l'origine, elle est habitée par des pêcheurs bretons, normands et basques. La communauté basque est très active à St Pierre, fronton, trinquet et jeux basques après le 15 août.

Le drapeau de St Pierre illustre ces origines avec la « Grande Hermine » de Jacques Cartier qui prend possession de l'île en 1526.

Mais St Pierre et Miquelon ont été très disputés avec les Anglais jusqu'en 1815.

St Pierre est la seule rade de l'archipel, mal abritée des vents de NE et avec des fonds de tenue moyenne.



L'île aux Marins a été occupée par les pêcheurs de morue. Désertée aujourd'hui, on y trouve encore quelques bâtiments anciens et les graves sur lesquelles séchaient les morues



L'île aux Marins



Graves



Cimetière de l'île aux marins

La pêche à la morue, représentée sur l'immense (60m²) peinture de Gaston Roulet exposée au musée de l'Arche puis la période de la prohibition où St Pierre servait de base arrière à la contrebande furent des périodes de grande prospérité pour l'archipel. Avec la disparition des morues et le moratoire de 1992, la situation est devenue difficile.



Détail du tableau de G. Roulet



La pointe aux Canons



Rue de St Pierre



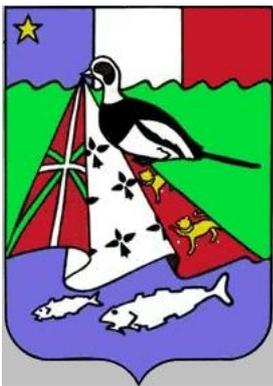
Treuil à doris

14 juin – Embarquement sur le « Cabestan » pour Miquelon. Nous avons retenu pour deux nuits à « l'Auberge de l'Île » tenue par Patricia et Claude Orsiny. Accueil chaleureux, excellente table, grand confort des chambres ... Et c'est par un « Bienvenue en Acadie » que Patricia nous reçoit, car Miquelon est un peu une terre acadienne !

Miquelon, 600 habitants-216 km², est constitué de trois îles reliées par des isthmes, Langlade, Petite et Grande Miquelon, peuplées à la fin du XVIIIème siècle par des Acadiens déportés du Canada.



L'Auberge de l'Île



Le Mémorial du Grand Dérangement construit contre l'église, commémore le souvenir de cet épisode douloureux de notre histoire. On retrouve des monuments semblables construits entre 2005 et 2010, dans plusieurs points du Canada.

Le blason de Miquelon rappelle les origines de la population avec le drapeau tricolore frappé d'une étoile dorée de l'Acadie, les drapeaux basque, breton et normand, le « kakawit », oiseau abondant qui assura la subsistance des premiers habitants, le vert couleur d'espoir et de ténacité, le bleu de la mer ...



Le Mémorial du Grand Dérangement



A l'origine, les Acadiens étaient des cultivateurs et Miquelon compta plusieurs fermes disparues aujourd'hui car la terre est trop pauvre. Il ne subsiste qu'un peu d'élevage et les activités principales sont la pêche et le tourisme.



Le village de Miquelon, et au fond Grande Miquelon



Une forêt boréale recouvre en grande partie Miquelon et Langlade ; c'est un écosystème fragile qui se développe difficilement en raison de la pauvreté du sol et de la rudesse du climat.

Le lièvre d'Amérique introduit en 1881 pour assurer la subsistance des îliens et le cerf de Virginie introduit en 1953 se sont parfaitement adaptés et largement reproduits. Aujourd'hui, ils ont envahi les sous-bois, déséquilibrant cet écosystème qui fait maintenant l'objet d'un suivi de la part des scientifiques qui s'inquiètent du déclin de la forêt.



Forêt boréale



Lacs et tourbières



Cap du Nid à l'Aigle



Entre Grande Miquelon et Langlade, le « Grand Barchois » abrite une colonie d'un millier de phoques avec beaucoup de jeunes. Au large, devant la passe, les orques rodent nous a-t-on dit.



Chapelle de Langlade



Chevaux en liberté entre Langlade et Miquelon

Le village de Langlade n'est plus aujourd'hui qu'un lieu de villégiature pour les St Pierrais.

19 juin – Adeline, Christian, Benoît, Serge et moi filons à l'aéroport pour rejoindre St-Johns et passer quelques jours sur Terre-Neuve. Nous croisons Bernard G. et son équipage qui arrivent avec les pièces pour réparer le moteur. Alain Letournel se met tout de suite au travail et CLEA II pourra partir le dimanche midi. Jean et Antonio rejoindront le lendemain Paris via Montréal. Fin d'un beau voyage.

Quelques conseils locaux :

- Ne pas se promener en vendant du cheese,*
- Ne pas chier devant la porte,*
- Ne pas se moucher avec des mailloches,*
- Ne pas turluter pour avoir de bonnes relations.*

Pierre R.