

### **Acte III ou le troisième voyage**

#### **Chapitre 11: descente de l'Amazone – Guyane - Trinidad**

*Brian prend la plume pour ce dernier chapitre de la campagne 2008-2009 de Caramel. Natif d'Écosse, notre ami équipier sait manier la langue de Shakespeare avec un humour tout britannique. Ceux qui ont la chance de lire l'anglais dans le texte se régaleront. Ceux qui ne l'entendent pas, liront la traduction française de Jean de Gargillesse, notre ami commun. Tout ceci est bien dans l'esprit de rencontre et de fraternité du sillage de Caramel.*



*A bientôt*



J'arrive au Yacht Club de Santarem à 8 heures du matin. A cette heure, il est désert et donne l'impression d'avoir connu des jours meilleurs, mais il y a bien longtemps. Toutefois, alors la matinée passe et

pendant que je lis et sommeille dans l'ombre, les employés accomplissent un miracle. Tout est nettoyé, la piscine se remplit et vers l'heure du déjeuner, avec les nappes blanches sur les tables, le Club a vraiment l'air chic.



La flotte du Rallye arrive juste à ce moment et Patrick descend à terre avec le dinghy accompagné de Jacqueline, l'équipière que je dois remplacer. Je m'aventure sur un quai ridiculement étroit et bordé d'un grillage agressif qui mène au dinghy. Je me cale à bord en cherchant mon équilibre et nous apportons mes bagages sur Caramel. Je pensais avec excitation que j'étais enfin sur l'Amazone mais en fait je n'y étais pas encore. Santarem est située sur le fleuve Tapajos près du confluent avec l'Amazone.

Nous revenons au Club pour déjeuner et je rencontre plusieurs autres participants du Rallye, en particulier Daniel mon compagnon

de bord. Ensuite nous accompagnons Jacqueline à son hôtel et visitons un peu Santarem.

La ville elle-même frappe d'abord par son aspect tiers monde, avec ses rues truffées de nid-de-poule et ses caniveaux puants. Mais c'est une ruche grouillante.



Le front de mer est encombré de bateaux transportant ça et là des marchandises et des passagers. Le trafic passager semble se passer surtout la nuit. En se promenant, on peut voir les gens qui s'installent dans des hamacs à bord de ces bateaux à deux ou trois ponts, en route pour une destination encore plus lointaine.

Nous parcourons le marché où on peut acheter des tas de poissons depuis les petits piranhas de quinze centimètres jusqu'à de gros pirarucu de près de deux mètres de long.

Leur provenance est un mystère parce qu'on ne voit que de rares pêcheurs sur de petites pirogues ou des gars qui lancent leur canne à pêche le long de la promenade.



Le lendemain nous partons au moteur pour faire le plein d'eau douce car contrairement à la normale, il n'y a eu que peu de pluie les jours précédant mon arrivée.

Vingt grandes touries plastiques sont transbordées à bord puis transvasées dans le réservoir d'eau du bateau. Ensuite, nous complétons la provision de vivres.

Nous passons ce soir-là quelques bons moments en traînant le long du front de mer. La douceur chaude et caressante est un délice sous les tropiques. Il y a un tas de gens tout autour, marchant, discutant, mangeant des glaces et buvant du lait de coco avec des pailles – excellent. Des enfants jouent au basket, une course de kayaks démarre sur le fleuve, des mendiants vendent des objets, tout cela dans une atmosphère très chaleureuse. Je dirais que c'est la vie méditerranéenne en plus exubérant.

Finalement nous nous installons à la terrasse d'un restaurant pour déguster le cocktail local, la célèbre caipirinha, suivi d'un repas puis nous nous reposons un peu.

La nourriture est excellente, mais servie en portions gigantesques. Trois d'entre nous avaient en fait déjeuné des restes emportés du dîner de la veille. Il a même fallu en jeter un peu. Je mangeais un steak sandwich puis j'aidais à finir une énorme pizza qu'un autre n'avait pas pu terminer.



Pendant ce temps, un duo guitare et clavier nous régale d'un excellent fond musical jazz latino, bossa nova, etc.

Une majorité des morceaux qu'ils jouent sont de leur composition mais ils n'oublient pas d'intercaler quelques classiques. J'imagine qu'à travers le pays et même à travers le monde entier, la « Fille d'Ipanema » a connu des milliers d'interprétations cette nuit-là.

J'observe et je m'interroge sur la grande variété de la population. Une des choses surprenantes est le voisinage direct des taudis et de superbes villas dans la même rue. Un signe de cohésion sociale, ou simplement les riches et les pauvres cohabitent-ils en attendant la prochaine révolution ou le coup d'état militaire ?



Le matin du Vendredi Saint, une réunion des skippers est organisée pour préparer la descente du fleuve, l'entrée dans l'Océan et l'arrivée à Cayenne car plusieurs des bateaux y vont après la fin du Rallye. Je reste discrètement assis à l'arrière pour

suivre les débats et j'approuve sagement les élucubrations multilingues sur la lecture des cartes marines.

Nous retournons ensuite en ville où, contrairement à la veille, tout est fermé sauf un Internet Café et un restaurant. Tout le monde est à la messe.



A cause d'un malentendu je poireaute misérablement en attendant Patrick alors que lui-même m'attend ailleurs.

Finalement je retourne au Yacht Club où je nage avec plaisir et prend un bon dîner avant de me coucher assez tôt en prévision du départ à l'aube le lendemain.



Nous démarrons à 6h30 et bien que nous soyons plusieurs centaines de kilomètres en amont nous quittons officiellement le Brésil à cet endroit. Il n'y a pas d'autre point de contrôle de sortie entre Santarem et l'Océan.

Cela pose quelque problème à Alain, qui avait fait partie de l'équipage de Caramel dans une étape précédente, et était reparti en France. Il fait maintenant partie de l'équipage d'un autre bateau. Arrivé trop tard pour que Nicolas ne traite son passeport, il craint de ne plus pouvoir revenir au Brésil parce qu'il n'a pas

officiellement quitté le pays, faute de trouver un bureau ouvert pour accomplir les formalités en ce Vendredi Saint.



Les bateaux s'éparpillent en une grande procession et j'entends un gros trafic radio entre eux et les organisateurs à bord du bateau-pilote, le Commandante Aires.



Nous quittons rapidement le fleuve Tapajos et faisons notre entrée sur l'Amazone, un passage clairement marqué par le changement d'une eau noire à une eau brune.



Il y a un peu de trafic sur le fleuve, à la fois des bateaux locaux et des grands cargos partant vers le large.



Le fleuve est plutôt large à cet endroit, de telle sorte que je ne peux pas voir ce qui se passe sur les berges, mais il me semble que c'est une forêt inhabitée avec, de temps en temps, une colline grouillant probablement de vie.



Alors que nous avançons, j'observe un peu plus les bateaux du Rallye et je décide que si un jour j'achetais un bateau il sera immatriculé au Luxembourg parce que ce pavillon est magnifique !



Vers 16h30, nous atteignons notre mouillage pour la nuit à un endroit du fleuve appelé Outerio. Les bateaux jettent l'ancre le long d'une ligne parallèle au rivage au milieu d'un tas de cris à la radio à propos des longueurs de chaîne et des profondeurs. On m'explique que cela est dû aux risques de collision. En cas de changement de courant, les bateaux peuvent tourner et se cogner l'un contre l'autre.



Patrick et Daniel se baignèrent dans le fleuve mais pas moi. En vérité, j'ai un peu peur et je suis inquiet à propos de mon genou (encore en convalescence depuis février à la suite d'une mystérieuse enflure), ne sachant pas comment il réagirait à la remontée de l'échelle le long du bateau.

Nous allons faire un tour en dinghy pour admirer la magnifique flore le long des rives.



On descend à terre faire une petite balade en forêt et nous observons de nombreux oiseaux, mais les animaux les plus sauvages que voyons sont des buffles d'eau dans leur enclos.



Le retour sur Caramel est agrémenté d'un ou deux verres de Campari sur le pont en regardant le jour tomber et ce magnifique bateau passer près de nous, jusqu'à ce que l'activité des moustiques nous fasse rentrer pour dîner.



Une bouteille de piquette brésilienne achetée à Santarem est entamée et comme la plupart des piquettes, le breuvage s'améliore de verre en verre.

Le départ du lendemain, n'est pas aussi matinal. 7h30, c'est à peu près civilisé. Je passe quelque temps à la barre pour suivre les bateaux qui nous précèdent sans les toucher et en éviter les troncs d'arbres et les gros amas de végétation (îles flottantes) que le fleuve charrie.

Ces amas peuvent s'enrouler autour des chaînes de l'ancre ou bloquer l'hélice et les troncs d'arbres peuvent endommager le bateau. Apparemment, les pompiers, qui sont à bord du Commandante Aires avec une quantité de policiers, ont veillé pendant la moitié de la nuit pour gérer les îles flottantes.

J'ai réussi à en découper une petite qui s'était accrochée à notre chaîne. Daniel me raconte des histoires horribles à propos des dangereux habitants que ces îles abritent. Un découpage plus précautionneux s'en suit.



Il a plu toute la nuit dernière et cette pluie persiste pendant la matinée. Il faisait froid et humide. Les nuages et le brouillard entourent les collines créant une atmosphère très romantique. Vers l'heure du déjeuner nous atteignons notre mouillage pour la nuit à Junapari. Nous quittons le fleuve et remontons un petit embranchement pour nous ancrer dans un environnement très agréable.

Je n'avais pas très dormi bien la nuit dernière, je suis certain que c'est à cause de la pluie et pas à cause de la piquette brésilienne. C'est la raison qui me pousse à faire une sieste après le déjeuner.



Ensuite nous faisons une visite dans les petites criques fluviales, admirant la flore et les oiseaux tout autour.

Nous apercevons des maisons presque immergées qui ne manquent pourtant pas d'équipements modernes.

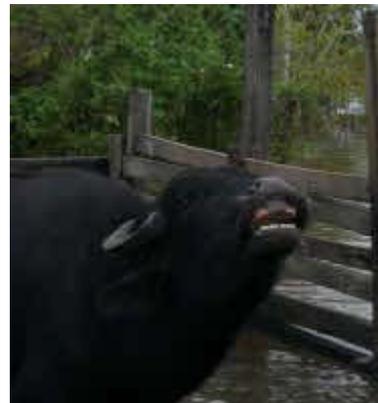


L'une d'entre elles a des poulets sur le toit et quelques cochons sur une plate-forme à proximité.



La maîtresse de maison est debout dans le fleuve en train de nettoyer un grand fait-tout. Elle nous a dit qu'ils espèrent une décrue de l'eau - peut-être en juillet !

Un peu plus loin nous retrouvons son mari en train de soigner son buffle d'eau.



Celui-ci n'a pas l'air trop content de nous voir.

Retour à bord pour l'apéritif et le dîner.



S'en suit un autre jour de navigation sans histoire en descendant le fleuve à 10 nœuds environ, admirant le paysage et les ciels magnifiques. On a l'impression de pouvoir atteindre et attraper un de ces nuages en forme de barbe-à-papa.



Nous nous sommes mouillés pour la nuit à un endroit appelé Mojui et partons faire notre petit tour habituel en dinghy le long d'une petite rivière, passant auprès d'habitations et d'une petite scierie.



A part l'élevage de porcs et de buffles d'eau, il semble que ce soit la seule activité économique pour les habitants des bords du fleuve.

Les communautés ne sont pas très équipées pour les services sociaux. Un des membres de l'équipage du Commandante Aires est transporté à l'hôpital plus tôt dans la journée avec bras probablement cassé. Il n'y a pas de plâtre pour lui faire une immobilisation. Alors une attelle à l'ancienne est installée. Au moins, le Rallye avait eu les moyens de l'amener à l'hôpital assez rapidement.

Avec le dinghy nous remontons une magnifique petite crique dont j'étais sûr qu'elle abritait des crocodiles et des anacondas mais nous ne trouvons pas de trace de vie sauvage. Pour économiser du carburant, nous redescendons à la rame. Ce n'est pas une mince affaire. Deux d'entre nous essaient de coordonner les coups de rames pour avancer en heurtant souvent les branchages qui pendent au-dessus de l'eau.

En arrivant le dinghy est plein de débris et nous devons le nettoyer complètement.

Nous devons aussi nous laver et c'est avec quelques réticences que je rejoins Patrick et Daniel dans le fleuve pour un bain savonneux, mais je ne suis pas vraiment à l'aise. Et encore moins le lendemain quand j'apprends qu'un autre bateau a trouvé un serpent dans son dinghy. Il a certainement dû venir de l'eau !

L'image ci-dessous est le magnifique coucher de soleil qui nous sert de décor pour le dîner. Nous passons une soirée agréable et conviviale avec nos invités.



Le lendemain, nous partons avec du retard à cause d'une panne de moteur sur un autre bateau et du serpent dans le dinghy dont j'ai parlé plus haut. Le temps est froid et humide.

Quand nous partons enfin avec les feux allumés à cause du brouillard et de la pluie, nous calons à l'extérieur le baobab de Daniel pour qu'il profite bien du mauvais temps.



Le temps s'éclaircit à mesure que le jour avance.

Nous sommes arrivés dans une région plus peuplée du fleuve et nous sommes approchés par des pirogues,



principalement manœuvrées par des enfants qui nous examinent avec une curiosité silencieuse pendant que nous nous dérouterons pour photographier ces scènes.

Un homme sur une pirogue s'est approché pour prendre des photos de nous. Voilà ce que j'appelle une inversion de rôle amusante !

Caramel a son bord des paquets cadeaux contenant des objets utiles comme des crayons et des futilités comme des bonbons. Nous en jetons aux enfants mais nous n'en

avons pas assez pour satisfaire la demande.



Nous mouillons devant Serraria, un grand village avec une scierie (d'où son nom probablement), une église, une école, un bar/restaurant et une poignée de maisons. C'est vraiment tout proche de l'Equateur, à 0,55 degrés Sud.



L'inspection des enfants en pirogue a continué et quand nous sommes descendus à terre nous n'étions rien

moins qu'un objet de curiosité.

Le soir, tout le Rallye s'est réuni dans le bar/restaurant du village et on nous sert de délicieux kebabs buvant de délicieuses boissons fruitées.

C'est une soirée charmante avec des essaims d'enfants tournoyant autour de nous, se faisant prendre en photo et partageant notre nourriture et nos verres.

Nous achetons toute la réserve de pop corn du bar pour essayer d'assouvir la faim de sucreries des enfants.



Voici Sylviane avec un groupe d'entre eux, plus la main d'un autre qui avait décidé d'être sur la photo d'une façon ou d'une autre.

Nous sommes retournés au bateau sous une douche tropicale.



Départ tôt le lendemain pour une longue navigation jusqu'à Afua. Lors de la descente, nous voyons cette paire de barges poussées.



Il y a une ambiance de gros temps et nous devons descendre le dinghy de sa position suspendue

sur le côté tellement il était chahuté d'avant en arrière et de haut en bas. Nous le prenons en remorque pour éviter que le dinghy et son contenu ne finisse dans la flotte.

Un des bateaux doit être remorqué car son moteur tombe en panne. Le gros temps a remué toutes les saletés qui étaient au fond de son réservoir de gasoil ce qui a causé un blocage du moteur.

A part ces incidents, la navigation se passe sans histoires. En arrivant près de Afua nous voyons de plus en plus d'habitations au bord du fleuve. Nous nous amarrons vers 15 heures à couple du Commandente Aires.

Afua est un vrai bijou.



La ville est construite au-dessus de l'eau ou plutôt sur des tas de boue. Les rues sont étroites et bordées de magasins et de maisons sur pilotis, souvent avec de petits ponts pour accéder à la porte d'entrée. On n'entend ni ne voit aucun véhicule à moteur.



C'est une ville de bicyclettes.



Ce qui n'est pas transporté sur le fleuve d'un appontement à l'autre l'est en cyclo-porteur. Les rues et la grand place de la ville sont parcourues en permanence par des flots de cyclistes.



Il y a des taxi-bicyclettes, des bicyclettes familiales à quatre roues, Les amis sont transportés sur le porte-bagages. Même le boucher a un étal-bicyclette.



La quiétude résultant de l'absence d'autos est quelque peu troublée par la musique à fond dans les bars et la bonne parole de Jésus répandue partout dans des haut-parleurs montés – vous vous en doutiez- sur une bicyclette.

Le Rallye passe plusieurs jours à Afua, pour se reposer du long voyage de six mois et célébrer la fin de l'aventure.



Parmi les festivités, on compte une « tea party » avec le club du troisième âge d'Afua et une soirée classe avec des discours,



une remise de prix et une représentation avec des danseuses traditionnelles dont l'une m'a choisi comme partenaire.

Nous disons au revoir à plusieurs personnes qui partent en ferry vers Macapa où ils vont prendre un vol vers Recife puis vers l'Europe.

Alain les accompagne pour un rapide aller-retour afin de résoudre le problème de sa sortie officielle du Brésil. Il revient avant que la flotte ne quitte Afua.



Nous profitons du temps restant pour traîner, goûter à l'atmosphère ambiante et à la convivialité des bars et des restaurants.

La nourriture servie, à l'exception méritante d'une pizzeria, était la même partout.

Il y a du poulet, du bœuf ou du porc grillé ou bouilli. Dans les deux cas, l'accompagnement est du riz ou des spaghettis (tous deux froids en général), et trois petits ramequins en plastique. L'un contient une macédoine de légumes, l'autre une sauce piquante et le troisième du manioc râpé. Les Brésiliens semblaient adorer le manioc râpé, mais c'est une saveur que nous n'avons pas tout de suite appréciée, même en se forçant un peu.

A mon étonnement, le poisson n'est que rarement servi, mais les glaces sont excellentes.

L'Amazone subit la marée à cet endroit. Ce qui veut dire que si on échappe aux îles flottantes



quand la marée monte, on a encore de bonnes chances de se faire prendre quand elle descend. Les pompiers ont du boulot.

Patrick décide que Caramel serait mieux au mouillage sur le fleuve plutôt que de rester le long du Commandante à quai où un paquet de végétation et de débris s'accumulaient. Nous bougeons donc samedi matin.

J'ai ensuite passé l'après-midi à relâcher des bébés tortues dans l'Amazone. C'est un projet de préservation et de protection de la vie sauvage amazonienne, et plus spécifiquement de diverses espèces de tortues.

Nous prenons un de ces grands bateaux du fleuve rempli d'une foule de fans de la vie sauvage, à moins que ce ne soient simplement des fans qui n'ont rien de mieux à faire un samedi après-midi. Nous naviguons pendant près d'une heure, pendant laquelle il est tiré au sort des teeshirts marqués au logo du projet de la préservation des tortues.



Pour une raison inconnue, cela a lieu dans la partie la plus bruyante du bateau. Ajoutez à cela mon faible niveau en portugais, c'est la raison pour laquelle je n'ai rien compris du tout.

Mais grâce à un gars local sympathique qui a entendu mon numéro appelé, j'en ai eu un, comme du reste 90% des passagers du bateau. Certains d'entre eux, au contraire de moi, ont même reçu la bonne taille.



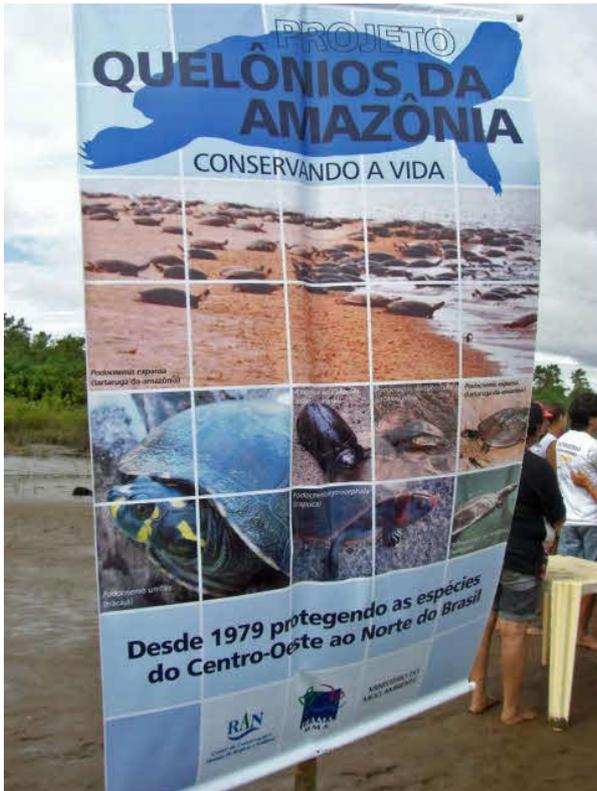
Quand nous atteignons la grande île où les tortues doivent être lâchées, nous sommes

amenés à terre sur des petites barques.

Il y a là un grand nombre de containers remplis de bébés tortues et une zone de plage protégée avec une rangée de petites caisses.



Plusieurs posters sont affichés pour expliquer les problèmes relatifs aux tortues et comment ils sont réglés grâce aux autorités publiques de la région. L'un d'entre eux avait une traduction approximative en anglais du genre « rottdogs sold here ».



Un haut-parleur est installé, de même qu'une tente sous laquelle se tiennent les représentants des différentes autorités impliquées dans ce projet.

Chacun d'entre eux fait un discours (six au total). Puis suivent diverses vagues de remerciements. Pas besoin de comprendre beaucoup de portugais pour savoir de quoi il en retourne.

Je suppose que ces discours sont ennuyeux, car avant leur fin, quelques fanas prennent des tortues, les posent sur le sable et les dirigent vers le fleuve en leur souhaitant bonne chance.

Finalement, il est procédé à un lâcher plus substantiel après les caissettes aient été remplies à partir des containers. Des centaines de tortues sont libérées. Quelques unes ne comprennent pas bien et partent

dans la mauvaise direction mais à ma grande surprise la grande majorité s'en va directement vers le fleuve.



Comment diable ont-elles trouvé la bonne direction ? Sans doute sont-elles génétiquement programmées pour la descente.

Quand tout est terminé, nous regrimpons dans les petits bateaux pour rejoindre le bateau principal où un snack et des boissons fraîches sont servis sur le chemin du retour. Tout cela est offert par les divers sponsors de l'opération.

Ci-dessous, une famille se repose sur le trajet de retour. Ils semblent avoir bien profités de la sortie.



C'est le dernier jour à Afua. Nous faisons quelques provisions de dernière minute et nettoyons Caramel pour nous préparer à quitter le fleuve. Le gros hors-bord est remonté à bord. Je fais quelques réparations sur le bimini du cockpit en utilisant un outil astucieux de la taille d'un petit tournevis qui reproduit l'action d'une machine à coudre.

Avant de partir, je ne peux m'empêcher de prendre une photo de ce qui doit être la bicyclette la plus extraordinaire d'Afua.



Notre départ tôt le lendemain est un peu retardé parce qu'un des voiliers a perdu le moteur de son hors-bord. Il s'est décroché de sa fixation après avoir heurté accidentellement un bateau local. Les pompiers plongent dans les eaux boueuses mais les recherches ont été finalement abandonnées.



Nous avons d'abord navigué dans un chenal étroit dont les rives sont

recouvertes de l'épaisse couverture forestière habituelle. Alors que je suis à la barre et que le cours d'eau s'élargit, survient une pluie si dense que j'ai du mal à voir le Commandante Aires qui ouvre le passage devant nous.

Soudain, la profondeur devient inférieure à 3 mètres. La flotte s'immobilise, ce qui n'est pas facile dans ces conditions, en attendant que l'Aires trouve un passage. Une fois trouvé, nous avançons en vitesse.



A cet endroit, le Commandante Aires a terminé sa mission et le Rallye prend fin. Le bateau s'est immobilisé pendant que Patrick et Jacqueline Hebel, Nicolas, les équipages, les pompiers et les policiers saluent les équipages au revoir au fur et à mesure que la flotte le dépasse. Nous faisons ensuite route vers un dernier ancrage avant d'atteindre la pleine mer.

Patrick tire quelques feux d'artifice sur Caramel. On entend à la radio un tas de remerciements chaleureux de la part des participants.

Vers 15h30 Nous atteignons un ancrage tranquille et agréable au large d'une île quelque part dans le delta de l'Amazone. Nous terminons les préparatifs pour affronter la pleine mer et nous remontons le dinghy sur le pont.

Plus important, Patrick m'explique toutes les consignes de sécurité. Je garde les doigts croisés en espérant n'avoir jamais à les appliquer.

Durant cette dernière journée, le circuit pompant l'eau de mer pour les toilettes est tombé en panne. L'entrée a été bouchée par des débris flottants qui s'y étaient accumulés autour de nous à Afua.

Nous ne réussissons pas à dégager la canalisation depuis l'intérieur alors Patrick et Daniel essayent par en-dessous, attachés avec des cordes pour ne pas être emportés par le fort courant. Finalement Patrick doit mettre des bouteilles de plongée pour pouvoir rester plus longtemps sous l'eau afin de déboucher l'entrée.

Après ces exercices, nous nous sommes relaxés avec des invités (Livia et Roberto) autour de boissons et snacks. Je n'en jurerais pas mais il me semble que certains des snacks sont servis sur l'excellent pain fait par Patrick.



Nous partons à 5h30 le lendemain matin avec pour objectif d'arriver assez loin en mer pour éviter les zones de pêche le long de la côte avant de tourner vers le nord pour attraper un courant favorable.

La mer est assez forte et c'est passionnant de s'asseoir le long du cockpit alors que Caramel plonge et remonte sur les vagues. J'ai l'impression de faire du ski sur des bosses et cela me rappelle le plaisir que je prenais à faire des courses en dinghy, dans un passé à la fois imprécis et lointain.

Nous passons la ligne de l'équateur dans l'après-midi mais la célébration est reportée à l'heure de l'apéritif avec du foie gras et du Vouvray.

Je prends le premier quart et je suis vraiment terrifié par le fait d'être responsable de Caramel en haute mer, bien que je sache qu'un seul appel m'aurait assuré en quelques secondes un remplacement par un marin plus que compétent.

Je suis très content quand minuit sonne et que la relève arrive. Mais je ne suis pas content bien

longtemps car cette mer agitée qui ne m'avait pas gêné sur le pont, me semble bien différente lorsque je rentre dans ma cabine.

L'étrave s'agite de haut en bas, et mon estomac suit le mouvement. Il ne faut pas longtemps avant que mon estomac ne jette l'éponge. Heureusement je peux atteindre les toilettes avant de vomir.

Je remonte quelques temps sur le pont et finalement je me roule en boule sur un banc dans le carré, au centre du bateau. J'arrive à dormir par périodes. Je me sens mal.

Le lendemain, ça va mieux mais j'absorbe plus de pilules contre le mal de mer que de nourriture. Je passe une seconde nuit sur le banc à côté de la table du carré.



Les conditions de notre troisième jour en mer sont bien meilleures et nous progressons rapidement à la voile.



Et voilà la mer bleue, si différente en couleur de l'Amazone. On aperçoit la côte de Guyane au loin.

Dans la marina des Dégradés des Cannes, nous nous amarrons aux côtés du catamaran Marie Soizic, un autre participant au Rallye. Il était déjà en deuxième file par rapport au quai parce que cette petite marina est surpeuplée mais il y a de l'eau et de l'électricité. Donc tout va bien. Nous refaisons le plein d'eau et je prends ma première douche depuis pas mal de temps.

Plusieurs des bateaux du rallye ont décidé de faire halte en Guyane.



Voici Brise du Sud amarré dans la même position que nous, mais tous les autres bateaux ont dû jeter l'ancre dans le fleuve.

La marina vit un événement : l'arrivée de la course à la rame du Sénégal à la Guyane.



Imaginez-vous passer 40 jours et 40 nuits sur l'Atlantique dans un bateau comme celui-là ?



La Marina est à plusieurs kilomètres de tout donc nous louons une voiture pour une série d'excursions amusantes.

La première est la visite guidée du site de lancement de satellites (ESA). Un départ matinal a été nécessaire

pour arriver à temps pour la visite guidée de 08h00.

C'est une visite impressionnante. Nous déjeunons ensuite dans une petite ville tranquille et je prends du poisson alors que Daniel et Sylviane goûtent un gibier local.

La Guyane, comme chacun sait, est un département français d'Outre Mer, ce qui veut dire que c'est une partie de la France, et, bien que cela paraisse étrange dans cette ambiance tropicale, les panneaux de signalisation routière et plein d'autres choses sont identiques à ceux de la métropole. Entre autres curiosités, c'est la brigade de sapeurs pompiers de Paris qui assure le service sur le centre spatial.

Le soir, nous allons à Cayenne et déambulons dans un dédale de stands consacrés à la course à la rame Sénégal-Guyane. Il y a des présentations de projets scolaires impressionnants.

Nous prenons un verre place des Palmistes dans un bar vieux de plus de cent ans puis dînons au « Kas Kreol » où l'accueil par des grosses femmes en costumes de toutes les couleurs était extrêmement chaleureux.

Le matin suivant nous retournons à Cayenne pour faire des provisions en vue de l'étape



suivante de notre voyage. Nous commençons par le marché qui regorge de fruits et de légumes connus et inconnus.

Les clients du marché se rafraîchissent avec de la glace nappée de sirops doux.



Le supermarché Cora que nous visitons ensuite est moins folklorique et d'après son contenu nous aurions pu être n'importe où en France.

Il y a près de la marina une plage où il semble que les tortues viennent déposer leurs œufs. J'y suis allé deux fois mais je n'y ai vu qu'une tortue et elle était morte en essayant d'atteindre le haut de la plage. L'atmosphère de l'endroit, particulièrement le soir, me rappela fortement Mombasa et Dar.



Une excursion habituelle là-bas est la visite du marché Hmong à Cacao au fond de la jungle que l'on atteint par une route dans un état infernal.

Les Hmong sont une sous-ethnie de Chinois qui a été maltraitée par l'ethnie dominante et qui a émigré vers le Vietnam et le Laos. Quand les combats contre l'occupation Européenne dans cette région ont commencé, ils se sont alliés aux colons puis plus tard aux Américains. C'est pourquoi ils se sont trouvés dans une position délicate dans les années 70 et beaucoup d'entre eux ont rejoint les camps de réfugiés en Thaïlande.

Etant donné leur alliance précédente, la France leur a offert un asile et plusieurs centaines (beaucoup plus par la suite) ont été réinstallées en Guyane à Cacao au milieu de nulle part.

Je suppose que l'environnement ici n'est pas trop différent de ce qu'il était avant et ils ont connu un développement florissant. On dit qu'ils sont aujourd'hui producteurs de 80% des denrées fraîches disponibles sur les marchés de Guyane.

Ils sont cependant bien restés refermés sur eux-mêmes. Cette petite vieille pourrait aussi bien rentrer chez



elle en Indochine plutôt qu'en Guyane.

On les voit tenir des échoppes dans les marchés partout en Guyane et leur propre marché, où ils vendent des produits artisanaux et de la nourriture, est un point d'attraction touristique.



On s'est promené jetant un œil ici et là, dans le village et dans le marché, achetant quelques fruits, demandant de quoi étaient faites certaines concoctions, visitant l'exposition sur l'histoire et la culture Hmong, et finalement on a déjeuné.

Voici notre jeune et très sérieux serveur, sans doute aidant sa famille en un petit boulot du dimanche.



Ce soir là, à la marina, est organisée une petite soirée où « chacun apporte sa part ». Elle réunit de façon informelle tous les participants du Rallye qui ont navigué jusqu'ici

depuis l'Amazone. C'était l'opportunité de parler pour la dernière fois avec plusieurs d'entre eux, bien que d'autres comme nous, aient décidé de faire route vers Trinidad.

Le picnic prend fin lorsque la nuit tombe et que les moustiques commencent à s'activer.



Pour notre dernier jour en Guyane nous faisons une magnifique excursion. Nous prenons un catamaran rapide de Kourou aux Iles du Salut, encore un départ très tôt et une longue route à conduire pour le pauvre Daniel.

Les îles comprennent l'Île du Diable où Dreyfus avait été incarcéré et d'où Papillon, selon son propre récit, s'était évadé. Sans doute ce n'est pas tout à fait vrai, mais le régime, quel qu'il ait été, n'était probablement pas meilleur là où il était.

Les Français auraient pu enseigner aux Allemands et aux Russes pas mal de choses sur la façon de gérer un camp de prisonniers. Ce qui est étonnant c'est que ce camp a été seulement déclassé en 1945 et que les derniers prisonniers qui y séjournaient ont été soit libérés soit déplacés dans les années 50.

L'ensemble d'immeubles sur l'Île Royale où se trouvait la prison principale est aujourd'hui un paradis calme et tranquille.



L'ancien bâtiment administratif est devenu un hôtel élégant et les bungalows des officiers de la prison peuvent aussi être loués par les touristes.



Une promenade autour de l'île permet d'avoir des points de vue magnifiques comme celui-ci sur l'Île du Diable et des coups d'œil sur les singes et autres animaux sauvages que mon appareil photo refuse de saisir avec clarté alors je ne vous imposerai pas ici mes clichés flous.



Mais la vue de la cour de promenade et de l'entrée du bloc des cachots ramène le visiteur à la dure réalité de l'histoire cruelle de ces îles.



Le gars qui faisait visiter connaissait bien son affaire et expliquait avec assez d'enthousiasme et d'humour en dépit d'un sujet plutôt glacial.



Voici notre dernier point de vue de l'Île Royale et je pense que bien des résidents forcés auraient aimé la voir mais un grand nombre d'entre eux n'ont pas vécu assez longtemps pour en profiter.



Pour notre dernier jour en Guyane, nous avons profité de l'hospitalité de

Françoise et Jean-François à bord de Brise du Sud.



Le matin, en attendant la marée, sous une pluie battante, nous disons un dernier adieu à nos voisins de quai, Alain, Marie-Françoise et Sylviane sur « Marie Soizic », avec qui nous avons passé de nombreux bons moments. Ils ne vont pas à Trinidad.



Nous naviguons trois jours en mer pour atteindre Trinidad. Au début le temps était plutôt mauvais mais au fil du temps le soleil, le vent et les courants nous permis un voyage agréable. Il y a plein de choses à surveiller mais presque rien à regarder avant l'arrivée sur les côtes de Trinidad que nous longeons pendant des heures.

L'aspect de l'île est montagneux avec des forêts denses, quelques lumières perçant ici et là dans l'obscurité. Nous ancrons dans Scotland Bay vers 22 heures et passons une nuit tranquille sans être dérangés par le tangage.

Nous repartons tôt le matin suivant et arrivons en moins d'une heure à la marina de Crews Inn.



Quand j'entends le mot marina voilà ce que j'imagine – des tas de beaux yachts alignés tranquillement au soleil et je vois leurs équipages coulant des jours paisibles. La suite devait prouver que cela n'est pas tout à fait vrai.

Après avoir réglé les formalités d'immigration, des douanes et de la réception de la marina, nous avons conduit Caramel à son point d'ancrage – à un jet de pierre de la piscine et du bar de l'hôtel.



Caramel devait passer environ huit mois à Trinidad donc il fallait le préparer pour. Nous avons

commencé aujourd'hui avec quelques arrêts pour évacuer la chaleur dans la piscine et nous délecter de quelques bières.

Le soir nous sommes allés prendre un verre avec quelques uns des participants du Rallye qui s'étaient également arrêtés à Trinidad et nous avons dîné dans un restaurant italien tout proche.

J'ai joué mon rôle de traducteur RIDS pour sans doute la première fois depuis que j'avais rejoint le Rallye, aidant Marcel à l'hôtel et j'ai continué à l'aider les quelques jours suivants pour les arrangements afin de laisser son bateau sur un chantier. Rien de bien difficile mais j'ai eu plus de mal et d'amusement pour aider Hamilton, le propriétaire du yacht brésilien Piatá.



Voici Piatá avec Hamilton debout à côté.

Ils ont eu un tas de problèmes techniques qui devaient être résolus avant de continuer leur tour du monde. Il communiquait difficilement dans un anglais rudimentaire.

Disons que mon anglais est correct, mais mon portugais est inexistant et mes connaissances techniques sont au même niveau. Malgré tout nous y sommes plutôt bien arrivés. Il m'expliquait le problème en portugais, j'en saisisais l'essentiel, le traduisais de mon mieux en anglais et je lui donnais la réponse en utilisant ma connaissance médiocre de l'espagnol, avec un tas de gestes et de langage des signes.



Après deux jours de nettoyage, démontage et rangement, vient le processus passionnant de la sortie de Caramel hors de l'eau. Nous sommes entrés dans un chenal étroit et une grosse machine s'est positionnée au-dessus de nous, des sangles ont été passées sous le bateau, un plongeur est allé voir s'ils n'abimaient rien des pièces immergées et le bateau a été soulevé dans les airs. (nous n'étions plus à bord).



La grue roulante (que l'on appelle travel-lift) avance sur ses grosses

roues massives et maintient le bateau au-dessus du sol. Un homme avec un jet d'eau sous pression nettoie la coque partout pendant bien longtemps.

Une sorte de cow-boy nonchalant mais précis inséra alors un plateau de transport sous le bateau.



Des étaçons hydrauliques sont remontés, les cordages retirés et Caramel est emmené vers son aire de repos temporaire.



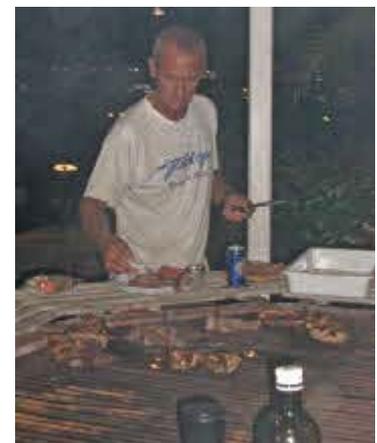
Finalement, on installe plusieurs supports et une longue échelle pour entrer et sortir, car nous logeons encore dans le bateau.



Le désarmement a continué. On m'a tenu à l'écart de la plupart des travaux qui demandaient du savoir-faire de yachtmen, ce dont je ne me plains pas et j'admire la dévotion nécessaire pour profiter vraiment de la vie de yachtman.

Alors j'ai déambulé dans le parc à bateaux et je suis tombé sur un bateau immatriculé à Leith et j'ai un peu parlé avec le propriétaire. Il a navigué autour du monde pendant plusieurs années, solitaire à la fin parce que sa femme en a eu marre et s'est enfuie du bateau à Singapour pour rentrer à Auld Reekie.

Un soir, nous rejoignons d'autres équipages du Rallye présents à la marina pour un superbe barbecue. Voici Juan de Piatá qui



surveille la cuisson.

Avant que Caramel ne soit sorti de l'eau nous avons pris un jour de détente avec Daniel et nous avons loué une voiture pour aller voir le coin nord-ouest de l'île.

Le pauvre Daniel a dû à nouveau conduire parce que je n'avais laissé mon permis de conduire à la maison. Non seulement c'était pour lui une épreuve de conduire à gauche mais le trafic était chargé dans Port of Spain et sur la route des bourgades qui va vers l'est depuis la capitale. Les chaussées sont en piteux état. Les habitudes de conduite locales sont terribles et je crois que nous nous sommes tous les deux sentis un peu nerveux par moment.



Les paysages des montagnes sont magnifiques tout comme ceux des plages où nous nous sommes arrêtés. Par contre la population n'est pas trop accueillante.



L'un des gars sur la photo a insisté pour qu'on prenne seulement le poisson en photo, pas lui. Il était plutôt désagréable sur ce point mais heureusement il n'a pas vu que je l'avais déjà pris.



Tous les travaux de désarmement du bateau étant terminés, cette étape du voyage de Caramel a pris fin.



Patrick et Daniel se sont envolés vers l'Europe, me laissant rentrer quelques jours plus tard pour me consoler avec un produit bien écossais...



(= Chacha français)

Brian – Édimbourg - mai 2009  
Crédit photos : Brian - Patrick

*Traduction assidue de Jean de Gargillesse, aux confins du pays romantique de George Sand (Berry)*