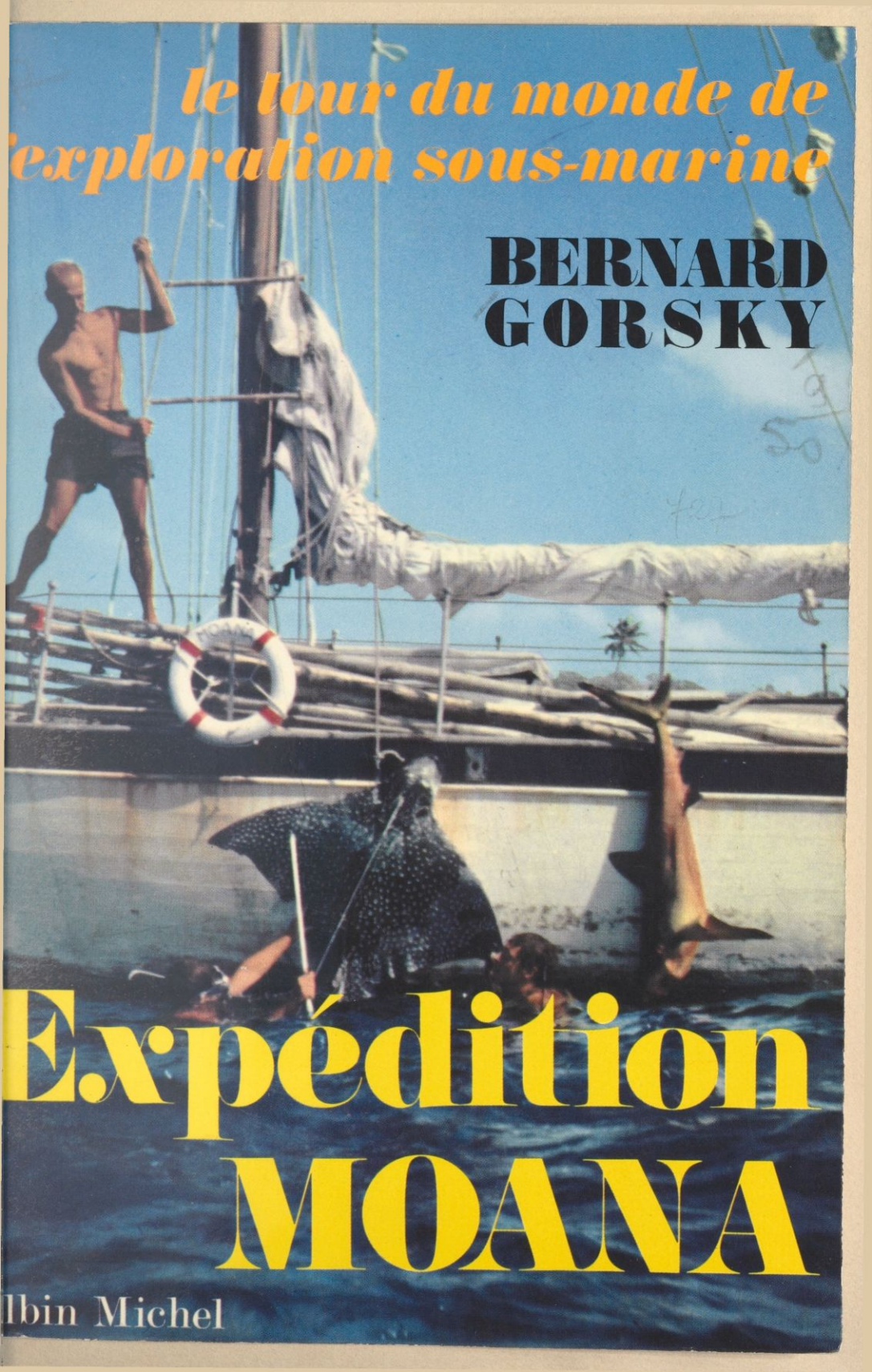

le tour du monde de
l'exploration sous-marine
BERNARD
GORSKY
Expédition
MOANA
lbin Michel

BERNARD GORSKY

Né à Paris, de parents russes, le 6 juin 1917.

Égaré dans le monde du commerce, décide de rompre avec une existence pour laquelle il n'est pas fait, et part faire le tour du monde sur un voilier, décidé à devenir écrivain. Ce sera cette fameuse « Expédition Moana », dont le récit, traduit en sept langues, est devenu un best-seller.

Gorsky publiera successivement « L'Aquarium de Dieu », « Le Maillon et la Chaîne », « La Dernière Ile », « L'Atoll ». Mais une grande expédition se monte en Belgique, organisée par l'Université de Liège : l'exploration de la Grande Barrière de Corail. Gorsky en fera le récit. A peine le manuscrit de « La Grande Barrière de Corail » et les documents sont-ils remis aux Éditions Albin Michel que l'auteur chargé de mission repart en Polynésie Française pour créer une réserve sous-marine à Rangiroa. Difficultés, émerveillements : Gorsky a trouvé dans cet atoll, le plus grand du monde, une source nouvelle d'inspiration pour son prochain livre : « Le Retour à la Mer ».

ℓ

EXPÉDITION
"MOANA"

12727

8° G
19214

DL-26 6 1970-11214

DU MEME AUTEUR

DIX MÈTRES SOUS LA MER (Plon).
LA JUNGLE DU SILENCE (Pensée Moderne).
ALBUM PHOTOGRAPHIQUE « EXPÉDITION MOANA » (Pensée moderne).
L'AQUARIUM DE DIEU, *roman* (Pensée Moderne).
L'ATOLL, *roman* (Pensée Moderne).
LE MAILLON ET LA CHAINE, *roman* (Albin Michel).
LA DERNIÈRE ILE (Albin Michel).
LA GRANDE BARRIÈRE DE CORAIL (Albin Michel).

BERNARD GORSKY

EXPÉDITION "MOANA"

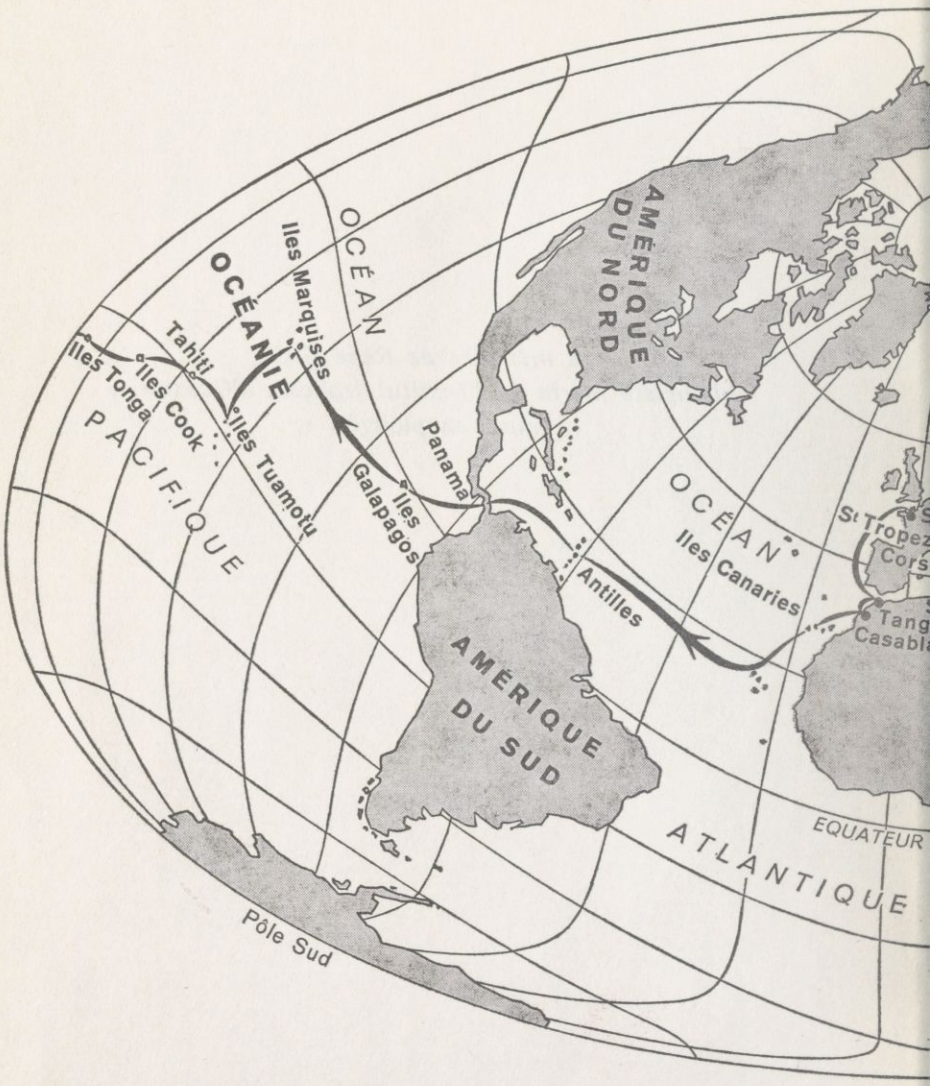
Le Tour du Monde de l'Exploration sous-marine

ÉDITIONS ALBIN MICHEL
22, RUE HUYGHENS
PARIS

BIBLIOTHÈQUE NATIONALE
R.F.
IMPRIMÉS

© 1956, Editions de la Pensée Moderne.
© 1970, Editions Albin Michel.

A la mémoire de René GAIL,
biologiste marin de l'Institut français d'Océanie,
mort en plongée.


AMÉRIQUE DU NORD
OCÉAN
Iles Marquises
OCÉANIE
Tahiti
Iles Tonga
Iles Cook
Iles Tuamotu
PACIFIQUE
Panama
Iles Galapagos
OCÉAN
Iles Canaries
Antilles
St Tropez
Corse
Tang
Casabla
AMÉRIQUE DU SUD
EQUATEUR
ATLANTIQUE
Pôle Sud

ASIE
NELLE GUINÉE
Nelle Calédonie
Timor
AUSTRALIE
I.Christmas
Athènes
Chypre
Suez
Soudan
assaouah
Djibouti
RIQUE
Iles Chagos
Iles Keeling
INDIEN
OCÉAN
Pôle Sud

L'EXPÉDITION « MOANA »
REMERCIE LA MARINE NATIONALE
DE PAPEETE,
NOUMÉA ET DJIBOUTI.

I

NAISSANCE D'UNE EXPÉDITION

Tout commença dans le bureau d'un éditeur.

J'avais écrit un livre, *Dix mètres sous la mer* qui, publié en 1946, allait être réédité.

Mon nouveau contrat était prêt. Je le signai et m'entendis dire :

— Ce que vous devriez faire, maintenant, c'est un bouquin sur la chasse et l'exploration sous-marines dans toutes les mers du monde.

— Tout simplement ! répondis-je en souriant.

— Pourquoi pas ?

— Deux conditions : disposer d'une fortune et y aller voir. Cela prendrait au moins deux ans.

Mais, déjà, j'évaluais le mur d'impossibilité qui se dressait contre un tel projet. Je sortis de ce bureau le cœur battant plus vite et rentrai aussitôt chez moi, pour réfléchir. Tout ce à quoi je pensais depuis des années : connaître la vie sous-marine tropicale, écrire, me disait : fais-le.

Mais comment ?

Partir ainsi impliquait, évidemment, un bouleversement total de mon existence, et mes disponibilités actuelles ne permettraient que l'amorce de l'expédition qu'il faudrait monter.

Néanmoins, et dès ce premier soir, je commençai à en imaginer les moyens.

Compte tenu des variations dues aux saisons, et dès les Antilles, les mers équatoriales sont des paradis sous-marins. Les coraux, des eaux chaudes et transparentes, des centaines d'espèces de poissons aux mœurs presque inconnues, une végétation aussi différente de la végétation terrestre que celle d'une autre planète, et, aussi certain que le soleil se lève chaque matin, une poésie d'une inconcevable beauté.

J'avais trente-sept ans. Traqué pendant la guerre ainsi que ma

famille, les difficultés des affaires (dans lesquelles j'étais), m'avaient marqué plus qu'il n'y paraissait. Si je voulais connaître un jour cette beauté, c'était maintenant qu'il fallait en décider.

J'étudiai la carte : Mer des Caraïbes, Galapagos, îles Marquises, archipel Touamotou, Tahiti, îles Tonga, Fidji, Nouvelle-Calédonie, Grande Barrière de Corail, détroit de Torrès, Indonésie, archipel des Maldives, Mer Rouge... Des milliers de milles de fonds coralliens inexplorés pour la plupart, où la vie sous-marine existe comme aux premiers âges du monde.

Une chose me frappa : la route des voiliers empruntait cet itinéraire jusqu'à l'Océan Indien, la plupart des bateaux préférant passer par le Cap de Bonne-Espérance et remonter la côte Ouest de l'Afrique qu'emprunter Suez, par la Mer Rouge, pour regagner la Méditerranée. A cela près et pour des raisons qui demandaient étude, le tour du monde classique des bateaux à voile pouvait devenir le « tour du monde de l'exploration sous-marine ».

Plusieurs jours se passèrent en réflexions, et toutes aboutissaient au même point : décider et agir.

Je partais d'un principe en lequel je crois fortement : tout programme tenant solidement debout et défendu par quelqu'un de décidé à tout y consacrer a les plus fortes chances d'être encouragé, appuyé, et de réussir.

Il me parut que la formule tenait en ceci :

Constituer, moi inclus, une équipe de quatre plongeurs, dont l'un serait navigateur, l'autre navigateur en second, les deux autres aptes à devenir de bons matelots. Armer un bateau, voilier à moteur auxiliaire suffisamment sûr et robuste pour faire un tour du monde. Rassembler le matériel nécessaire à réaliser des films sous-marins, des documents photographiques, alors que j'assurerais la partie écrite de l'expédition : livre et reportages.

L'objectif premier de l'expédition, qui devrait durer deux ans : gagner les endroits les plus éloignés des moyens de communication usuels, allier le souci de la sécurité du bateau à celui d'observer la vie sous-marine dans ce qu'elle a de plus secret.

Je tapai à la machine un plan que je corrigeais tous les soirs, dans le calme de la chambre que j'occupais, tout près des quais de la Seine. Enfin, il me parut au point et je le jugeai définitif.

Nous étions en octobre 1953, le départ projeté pour juin 1954.

Je n'avais pas de temps à perdre. Chronologiquement, il me fallait d'abord constituer l'équipe.

***

Le premier que je vis fut Serge Arnoux. Je connaissais à Paris la présence d'un jeune homme d'origine tahitienne, qui revenait

de faire une saison dans un grand club de vacances, en Grèce, comme moniteur de chasse sous-marine. Je savais de lui, par un ami commun, qu'il venait de passer quelques années dans le Pacifique, parlait tahitien et espagnol, qu'il avait pas mal bourlingué, mais, surtout, cherchait à quitter l'Europe, incapable de s'adapter à l'existence de Paris.

Je lui envoyai un pneumatique, lui donnant rendez-vous à Saint-Germain-des-Prés, à la Malène, où j'avais mes habitudes.

Le premier contact avec un être inconnu est capital. C'est là, en un instant, qu'il faut juger et décider. Dans cette situation nouvelle pour moi, je devais m'en remettre à mon instinct, moins faillible, certainement, qu'une somme de déductions. Arnoux me fit une excellente impression. Je sentis aussitôt que ce serait « oui ».

Au bout de quelques instants, nous étions avec les poissons-perroquets des Touamotou [1], les « napoléons » de la Nouvelle-Calédonie, les loches saumonées de l'île Malikolo.

Nous parlâmes une heure durant.

— Que comptez-vous faire actuellement ? demandai-je finalement.

— Retourner dans le Pacifique. Je ne me ferai plus jamais à Paris.

Je lui exposai mon idée et mon programme.

— Qu'en pensez-vous ?

— Excellent, c'est certainement faisable.

— Une bombe va vous tomber sur la tête. Je ne sais pas si je vais réussir, mais je vous demande d'en être avec moi.

— Ce n'est pas une bombe, répondit Arnoux, de son parler calme. Cela me plaît et j'en suis. Je connais quelqu'un qui ferait votre affaire et viendrait à coup sûr : Roger Lesage.

Je connaissais Lesage de réputation : l'un des meilleurs chasseurs sous-marins de France, descendant en plongée libre à 20 mètres, à 70 mètres en scaphandre autonome et grand spécialiste de la chasse au mérou. C'était aussi un bon photographe sous-marin.

Arnoux me le présenta, au Royal Saint-Germain.

— Le tour du monde de l'exploration sous-marine ! s'exclama-t-il en me serrant la main... pas possible !

— Qu'en dites-vous ?

— J'irais tirer par la queue tous les requins de la Mer Rouge pour me mettre dans un bain pareil.

A minuit, nous étions encore à notre table, les soucoupes s'amoncelaient.

Lesage, morvandiau d'origine, avait longtemps travaillé comme ajusteur de précision. Tout ce qui est travail minutieux, ciselage, polissage faisait sa joie. Mais sa passion était de courir les bois, ramasser les champignons, les violettes, les mousses et, surtout, pêcher la truite.

1. Pas de pluriel dans la langue tahitienne.

Puis vint la découverte du monde sous-marin, et comme pour nous, Arnoux et moi, ce fut le coup de foudre. De Raboliot terrestre, il devint sous-marin. Son regard aigu lui faisait dénicher sous les trous de roches, dans les moindres anfractuosités, mille détails passant pour un autre inaperçus. Dans l'ombre d'une caverne, un simple trait plus clair lui faisait déceler le mérou de 50 livres, qui, figé dans son immobilité, confondu à la roche, attend que le péril passe.

Notre conversation prit finalement un tour positif.

— Vous voudriez réellement faire partie de l'expédition ? lui demandai-je.

— Oui.

— Vous tiendriez votre place sur un voilier ?

— Tranquillement.

— Vous assureriez la partie photographique ?

— Oui, et tout ce qui est mécanique à bord ne me ferait pas peur.

Je lui tendis la main.

— C'est d'accord.

Nous étions trois.

Deux semaines s'écoulèrent avant que je trouve le quatrième homme. J'avais eu entre temps des contacts décevants, et pus mesurer à quel point, si le goût de l'aventure existe chez la plupart des hommes, se déraciner pour eux est chose difficile.

Je m'étais ouvert de mon projet à plusieurs amis, dont Pierre Laporte, l'un de nos meilleurs plongeurs en scaphandre autonome. Nous prenions un verre, un soir, à la Discothèque de la rue Saint-Benoît, quand il me dit soudain :

— Bernard, j'ai peut-être ton homme.

— Un marin ?

— Un ingénieur-conseil. Mais il ne rêve que navigation, construit ses bateaux lui-même, a fait des courses croisières et, en plus de cela, est doué pour la plongée. Je crois bien qu'il lâcherait la baraque pour venir avec toi. Je peux te le présenter.

— D'accord. Déjeunons ensemble demain.

C'est ainsi que, dans un restaurant chinois du Quartier Latin, je fis la connaissance de Pierre Pasquier et que l'expédition démarra en fait. Dès que nous parlâmes navigation, je vis une lumière intense s'allumer dans ses yeux bleus, un peu enfoncés sous des arcades proéminentes. Je lui expliquai longuement ce qu'était mon projet. Il m'écouta attentivement.

— C'est un programme magnifique. Il faut un cotre d'une douzaine de mètres, au gréement très simple. Bien préparer son affaire et filer. J'ai toujours rêvé de faire le tour du monde.

De nouveau, son regard brilla extraordinairement.

Je le regardai bien dans les yeux.

— Ce déjeuner entre nous n'est pas l'effet du hasard.

— Je le sais.

— Qu'en dites-vous ?

— Cela me plaît au plus haut point. Mon métier me permet de retrouver une situation partout dans le monde. Je ne suis pas inquiet pour l'avenir ; j'avais déjà dans l'idée de partir travailler en Indonésie.

— Prendriez-vous la responsabilité de la navigation dans une croisière pareille ?

— Oui.

— Participeriez-vous financièrement à la mise en route ?

— Combien faudrait-il ?

— Un million à douze cent mille francs [1].

— Oui.

— Dans ce cas, je vais vous présenter aux autres.

C'est ainsi que l'équipe se constitua.

***

Nous étions réunis dans le bureau de Pasquier.

J'exposai qu'il nous était nécessaire de tenir compte de trois points différents et essentiels.

D'abord, la nécessité de nous lier étroitement par une charte-partie prévoyant ce qui était humainement prévisible, délimitant nettement nos responsabilités et nos fonctions. Un des articles de cette charte devrait être rédigé de sorte à ne nous donner mutuellement aucune autre possibilité de retrait que cas de force majeure absolu.

Ensuite, l'obligation que nous avions de traiter les questions matérielles au départ et une fois pour toutes. Dans ce domaine, rien ne devait rester dans le vague, donner naissance à des arrière-pensées, ces questions rebondissant dangereusement quand elles ne sont pas traitées avec la plus grande netteté. Je savais que bien des expéditions avaient eu un épilogue navrant sur ce plan ignoré du public, mais créant dans les milieux sportifs de graves inimitiés.

— Oublions pendant quelques heures que nous sommes voués à la plus grande camaraderie et discutons de nos intérêts cartes sur table, dis-je, traitons cette question comme elle le mérite, n'ayons aucune autre considération que ce qui nous semble équitable, chacun à notre point de vue, mettons-nous d'accord, signons et n'en parlons plus.

1. Il s'agit d'anciens francs.

Troisième point : ne pas tomber dans l'erreur d'un rêve de fraternisation basé sur nos sympathies réciproques actuelles, notre passion commune de la mer, du monde sous-marin et l'enthousiasme positif dans lequel le projet nous avait plongés. Nous ne devions pas oublier les vicissitudes que nous allions connaître, dont la plus grave serait certainement la cohabitation sur un petit bateau pendant des traversées qui dureraient, celles de l'Atlantique et du Pacifique tout au moins, près d'un mois. Le pire danger que courait l'expédition serait de nous voir trop attendre les uns des autres.

Nous devions savoir que nous aurions à supporter des déceptions mutuelles, des travers de caractère qui se feraient inévitablement jour. Nous devions nous prévenir contre des moments durant lesquels l'amitié, la confiance, feraient place aux pires sentiments. C'était un risque à courir, à accepter au départ et qu'il faudrait savoir surmonter. En être conscients n'empêcherait sans doute rien, mais nous avions tout à gagner à cultiver notre lucidité sur ce plan.

Les trois points approuvés, je fus chargé de préparer un projet de charte, et nous allâmes au premier bistrot venu pour trinquer au succès de l'expédition.

Arnoux eut le mot de la fin.

— Quatre hommes sur un bateau pendant deux ans autour du monde... au point de vue psychologique, cela va être passionnant.

***

Nous avions accumulé une masse de renseignements sur le marché des bateaux en France et recevions chaque jour des lettres d'agences, contenant des descriptions de voiliers. Nous en fîmes l'inventaire et, après des heures de comparaisons passionnées, retînmes trois bateaux : un *Sea-Bird* de douze mètres cinquante et deux cotres bermudiens. Après un nouvel épluchage, nous fixâmes notre choix de principe sur le cotre *Laïta*, de dix tonneaux, douze mètres vingt de long, trois mètres cinq de large, deux mètres de tirant d'eau. Le prix qu'on en demandait était double de celui que nous pouvions offrir, mais Pasquier me dit de ne pas m'émouvoir de cette question, en matière d'achat de bateaux, une offre sérieuse et ferme étant presque toujours considérée.

Le cotre se trouvait en garde d'hiver dans un chantier naval, au Mihinic, sur la rivière de la Rance, près de Dinard. M. Combier, agent maritime à Nantes, qui l'avait à la vente et savait qu'il s'agissait d'un tour du monde à entreprendre, nous confirma téléphoniquement que le *Laïta* était, dans sa catégorie, le meilleur bateau dont il disposât.

Le lendemain matin, après une nuit passée dans le train, nous étions au Mihinic, Pasquier et moi.

Pour qui aime les bateaux, aucun lieu n'est plus prenant qu'un de ces petits chantiers navals, comme il y en a en Bretagne, à l'embouchure des rivières. Coques de toutes couleurs, à sec sur les grèves, béquillées et bâchées en attendant la saison. Tout ce qui traîne sur le sable, ancres, câbles, filins. Cette odeur de bois, de marée, de varech, et les bruits des machines, sous le hangar où les charpentiers de marine construisent les bateaux nouveaux.

Dès que je vis le chantier, à un détour de la route, je sentis que l'aventure commençait. Une anse de la rivière, l'eau verte comme l'intérieur d'une huître. Sur la grève, les bateaux.

Nous nous arrêtâmes sur un petit promontoire, embrassant du regard toute la flotille. Ensemble nous sautâmes sur le sable, vers un cotre à la ligne parfaite, sa coque peinte en blanc et orange. Le pont était recouvert d'un taud.

Nous hélâmes un vieil ouvrier.

— C'est le *Laïta* ?

— Oui, Messieurs.

— Nous venons de Paris pour le voir, de la part de M. Combier.

— On est prévenus, je vas vous enlever le taud. Sacré bateau, le *Laïta*... il a les jambes longues, en a-t-il gagné des courses croisières !

Nous passâmes toute la journée sur le bateau. Je ressentais une excitation d'enfant. Pasquier établit le plan sommaire des modifications : reculer et raccourcir le mât, supprimer le bout dehors, changer les galbords, renforcer les varangues, retailler la voilure existante. Il faudrait aussi faire exécuter de nouvelles ferrures de mât, remplacer les rails extérieurs existant par des rails creux. Mais à l'actif du bateau, son état général était excellent, l'inventaire des accessoires aussi complet que possible et il était pourvu d'un moteur auxiliaire Couach absolument neuf, en caisse d'origine.

La nuit nous trouva en train d'inspecter pour la dixième fois, à la lumière d'allumettes, le carré où, durant deux ans, nous allions vivre.

Notre décision était prise.

Le lendemain, à Paris, nous prîmes contact avec Mme Bergougnoux, propriétaire du *Laïta*, femme remarquablement nette et sympathique. Nous lui exposâmes notre situation qu'elle comprit ; elle accepta notre offre et nous traitâmes rapidement.

Le compromis signé, nous nous retrouvâmes tous quatre, Pasquier, Lesage, Arnoux et moi, avec une importante question à résoudre : trouver le nouveau nom du bateau.

Il le fallait beau phonétiquement, court, net et symbolisant ce

que nous allions entreprendre. Nous marchions de long en large, criant de temps en temps un nom.

Arnoux me frappa sur l'épaule.

— Moana !

— Moana, Moana, répétai-je. Cela veut dire ?

— En tahitien : l'Immensité des Océans.

— Magnifique, c'est ce qu'il nous faut.

— Voté, acquiescèrent Pasquier et Lesage.

Un instant plus tard, je tapais une lettre à M. Combier, afin qu'il établisse l'acte de vente.

Nous avions notre bateau.

***

Pasquier fut chargé de toutes les questions intéressant directement le *Moana* dont l'armement fut confié à un nouveau chantier, toujours sur la Rance, à la Richardais.

De mon côté, je commençai les démarches nécessitées par les besoins de l'expédition. Ils étaient considérables. Il me fallait non seulement trouver des appuis financiers immédiats, du matériel de tout genre, et consacrer la plus grande partie de mon temps à une préparation qui, même accélérée, prendrait plusieurs mois, mais je devais prévoir nos moyens d'existence pendant deux ans.

Un club de vacances et de chasse sous-marine se montait à Paris, le Club Polynésie. Il nous fut offert de disposer d'un bureau dans les locaux du club, près des Champs-Elysées, et il fut convenu que l'expédition ferait une escale de deux mois et demi à Tanger, où se montait le village de toile du club. Lesage et Arnoux y feraient fonction de moniteurs de chasse sous-marine, Pasquier et moi y serions hébergés. Cet arrangement nous était profitable. Il n'était pas question pour nous de traverser l'Atlantique avant fin octobre pour arriver aux Antilles avant la saison des cyclones. Le *Moana* devrait se trouver à Tanger mi-juillet, et en repartirait à la fin de l'été, après l'épreuve des championnats du monde de chasse sous-marine (que le club organisait au mois de septembre) à laquelle nous participerions.

Nous louâmes une quatre-chevaux ; commencèrent des semaines et des semaines de démarches. Nous avions relativement très peu de temps devant nous pour concrétiser le plan que j'avais établi, propre à nous introduire auprès des grandes firmes et marques dont nous avions besoin sur le plan matériel. J'écrivis plus de deux cent cinquante lettres, qui, jointes aux différentes lettres que j'avais écrites depuis le début, constituèrent finalement un dossier de près de cinq cents lettres.

Une chose faillit nous faire échouer : l'encombrement des rues

de Paris. Entre les lagons de Polynésie et nous se dressait une barrière de feux rouges, de rues bloquées, de files de voitures roulant à dix à l'heure. Un enfer de temps perdu !

Nous partions à neuf heures du matin, avec une liste fraîche de douze ou quinze démarches à faire ABSOLUMENT, et revenions le soir, ayant manqué une bonne partie des rendez-vous durement obtenus, pour lesquels il fallait tout recommencer, n'ayant réalisé que la moitié de notre objectif journalier.

Pourtant, petit à petit, tout s'organisa et se mit en place. Partout où nous passions, nous étions bien reçus. A chaque démarche nouvelle, je me rendais mieux compte à quel point l'expédition intéressait ceux qui apprenaient son existence. L'alliance de la navigation à voile et de l'exploration sous-marine dans un tour du monde fait par quatre hommes semblait bien quelque chose de valable, digne d'être encouragé.

J'avais aussi l'impression d'apporter du rêve dans ces bureaux, ces administrations, ces magasins, ces usines, ces ateliers où je venais parler de filmer et photographier les poissons dans les atolls ou de plonger sur les raies géantes, les loches du Pacifique.

Je me souviens particulièrement d'une démarche que je fis auprès d'un industriel dirigeant une grosse usine. J'avais eu un mal particulier à obtenir un rendez-vous et attendis longtemps avant que l'huissier m'introduise. Je me trouvais dans un très luxueux bureau, décoré de toiles de Dufy, de Braque, de sculptures anciennes, et doté de tous les perfectionnements modernes. Un homme de grande taille se leva, me tendit la main et m'écouta.

En dix minutes, je fus interrompu cinq ou six fois par le téléphone. Mon interlocuteur ne cessait de prendre des notes. C'était le type même du grand capitaine d'industrie, surmené, accablé de responsabilités, dont chaque instant était minuté.

— Parfait, me dit-il enfin, votre histoire est intéressante, nous allons voir cela.

Il sembla se détendre, me fixa longuement, un peu rêveusement.

— Vous réussirez sans doute, mais quoi qu'il arrive, vous avez de la chance.

Il prit un bibelot sur son bureau, joua avec, un instant.

— La vie est terriblement courte... cela file avec une rapidité ! Il y a des jours où l'on se demande ce qu'on en fait...

Pour nous aussi, les jours filaient avec rapidité.

La liste de nos besoins s'allongeait sans cesse. Jamais mot ne prit plus grande signification à mes oreilles qu'« indispensable ». Tout l'était, et il ne fallait pas penser s'aventurer autour du monde sans telle pièce de rechange, évidemment « indispensable ». C'était Lesage, me disant : « Bernard, pense sans faute aux joints de caoutchouc des boîtes étanches, c'est *indispensable* » ou Pasquier : « Dis

donc, j'ai oublié de te dire que les extincteurs de Dinard sont cuits, il en faut deux autres, c'est *indispensable.* » Encore Arnoux : « N'oublie pas les rustines en quantité, et de la dissolution. Si notre dinghy de caoutchouc fuit en mer, nous aurons bonne mine ; c'est *indispensable.* » Et moi-même, pointant sur mes listes des centaines d'objets qui tous, sans aucun doute, étaient *indispensables.*

Un des problèmes essentiels était celui de la protection du *Moana* contre les tarets. Le taret est un ver responsable de plus de pertes de bâtiments, à lui tout seul, que toutes les tempêtes réunies, depuis que les navires en bois naviguent. Pullulant dans les eaux chaudes, il pénètre dans le bois des coques par un trou à peine visible, une minuscule tête d'épingle, mais creuse à l'intérieur de véritables cavernes. Un bordage qui peut sembler sain, s'il contient des tarets, est littéralement pourri ou le deviendra, et peut céder à la mer.

Le cuivrage de la coque était l'ancienne solution ; une opération longue, coûteuse et, à l'usage, nullement infaillible. Bien des recherches nous permirent finalement de connaître la Société Piguy, qui traite les bois au xylophène, produit qui, au contact de la cellulose du bois, entraîne une réaction chimique durable, sur laquelle le taret vient se casser les dents. Nous obtînmes que le *Moana* soit ainsi traité et l'on délégua à Dinard un ingénieur, des ouvriers, un camion et un groupe. Il serait intéressant de constater le bon état de la coque à notre retour.

L'armement définitif du bateau pompa nos dernières réserves, mais nous devions partir avec tous les échantillonnages nécessaires : câbles, cordages, drisses, manilles, ridoirs, serre-câbles, cosses, mousquetons, coulisseaux de grand-voile et de gui, poulies, réas, chandeliers de rechange, taquets, filoirs d'écoute, etc. Il nous parut prudent de prévoir une évacuation du cockpit plus rapide que ne le permettait le système existant. J'achetai donc des vannes automatiques de vidange. L'inventaire de la voilure du *Laïta* comprenait : 1 grand-voile, 3 focs, 1 foc de Gênes, un tourmentin, 1 voile de cape, 1 spinnaker.

C'était bon, mais nous fîmes exécuter par Richard, de Saint-Servan, une grand-voile de rechange et une trinquette. Cette dernière voile, mariée au foc n° 2 que nous avions prévu de retailler à Tanger, nous permettrait de disposer de trinquettes jumelles, infiniment plus précieuses par vent arrière, les allures portantes étant notre lot dans la traversée de l'Atlantique, celle de la Mer des Antilles, du Pacifique, et, selon la saison, une partie de la traversée de l'Océan Indien.

Deux questions importantes restaient pendantes, notre approvisionnement en film couleur 16 mm, et les scaphandres autonomes.

Il fut convenu avec le Club Polynésie qu'il mettrait à notre dis-

position et pour la durée de l'expédition quatre scaphandres Cousteau-Gagnan. Je me proposais de résoudre le problème de la compression à Tanger. Je fais un saut en avant en disant que je ne me trompais pas. Une lettre que j'adressai aux U. S. A. à la firme Cornélius, lui demandant de nous confier un de ses petits compresseurs portatifs, reçut très rapidement une réponse favorable. A Tanger les formalités douanières étant presque nulles, nous devions recevoir par avion, avec pièces de rechange et même une réserve de carburant spécial, une de ces merveilleuses et increvables petites usines à air comprimé, que nous pouvions ranger n'importe où dans le bateau et emmener en chasse dans le dinghy ou même sur la plate. Quant à la pellicule, nous partions relativement démunis, et il me restait à envisager les moyens de gagner en route de quoi compenser cette carence.

***

A la Richardais, le chargement avait commencé. Il était d'une incroyable difficulté. Le *Moana* reposait sur une grève de vase, assez éloignée du chantier, entièrement découverte à marée basse. Tout d'abord, il avait semblé impossible que tout ce que nous avions entreposé puisse un jour entrer dans le bateau. Après quelques jours de transbordement, nous commencions à penser que nous y parviendrions. Mais le vrai problème était la vase. Il y en avait partout, sur nous, sur le bateau, sur les colis, liquide, séchée ou, le pire : pulvérisée. Dès qu'un chargement était fait, il fallait tout nettoyer.

Ce fut harassant et interminable. Nous disposions d'une brouette pour la marée basse, d'une petite plate à marée haute. Nous étions aussi loin que possible des atolls coralliens et des eaux transparentes. Je demandais souvent à Pasquier, d'un ton lugubre :

— Pierre, cela navigue, les bateaux ?

Mais tout n'était pas sombre. Nous prenions nos repas dans un petit bistrot sur la route, où la brave Bretonne qui nous servait s'excusait de ne pas nous apporter pour dessert autre chose qu'un énorme saladier de fraises à la crème. Elle surveillait notre appétit comme une mère poule.

— Des gars qui vont faire le tour du monde, pardi, ça doit manger.

Vinrent enfin les essais, le moment où, pour la première fois, le *Moana* fut sur l'eau sans ses béquilles et que, pour de bon, les voiles furent hissées. Il prit le vent, dans la baie de la Rance, d'où l'on voyait bien Saint-Malo, et se montra de suite excellent voilier.

Les derniers réglages du gréement faits, les essais de notre

poste émetteur terminés (pour lesquels un technicien des P. T. T. vint de Paris), nous fûmes prêts.

Nous décidâmes de faire la régulation de notre compas à Saint-Malo, d'où nous partirions.

Départ : Saint-Malo, le plus beau port de l'Ouest de la France, retour : Saint-Tropez, le plus beau du Sud.

II

DE SAINT-MALO A TANGER

29 juin.

Le soleil n'est pas levé. Il fait froid ; nous sommes sur le pont, en duffel-coats. Dès la sortie du port, mer forte.

Pierre est à la barre. Saint-Malo, sous d'énormes nuages gris, s'éloigne lentement. Entre nous, pas un mot. C'est quelque chose, un départ à l'aube, pour le tour du monde.

Il y a une espèce d'irréalité dans la situation. En regardant les lames qui arrivent sur tribord, courtes, vertes et blanches, je me force à admettre que nous sommes bien là, ensemble, et que c'est notre bateau qui est sous nos pieds. Durant des mois et des mois, des centaines de fois, j'ai dit et répété les mêmes choses, n'ai pensé qu'au départ. Rien n'a compté que l'expédition. Sans même que je m'en rende compte, elle est devenue une chose abstraite, intangible, un but à atteindre.

Maintenant, je vais la vivre, cette expédition. Il faudra que je me fasse à cette idée. Mes camarades, je le sais, partagent ces pensées.

— Nous avons fait notre premier mille, dit Roger.

— Plus que 24 999.

Pierre a bien goupillé son affaire avec le gréement. Les manœuvres sont simples, rapides. Le bateau marche bien. Au fur et à mesure que nous gagnons sur l'Ouest, nous le sentons tel qu'il est : robuste, sûr et rapide. Mais Dieu qu'il fait froid !

La journée passe dans tous les premiers petits gestes de la vie à bord, qui vont devenir usuels, les manœuvres, la cuisine.

Vers 17 heures, 78 milles au loch. Nous sommes au large des Héaux par vent arrière, frais.

Soudain, un violent coup de noroît nous frappe, je suis à l'avant. J'ai l'impression que nous venons d'être rattrapés par la

locomotive d'un train express, entraînant avec lui la furie du vent.

La mer change en quelques instants. Abattons la voilure. Je suis sur le balcon, amenant le foc. L'avant du *Moana* est soulevé, haut, et retombe durement dans un creux. Je vois le pont en plan incliné avant de me sentir comme tombant dans un trou d'air.

Nous décidons de gagner le mouillage de Tréguier, c'est un impératif, la mer est déchaînée. Nous nous trouvons, en nous rapprochant de la côte, dans un véritable chaos de récifs à fleur d'eau. Entre eux, de gros tourbillons, comme si l'eau livide était aspirée par une invisible succion.

Il nous faut, pour gagner le chenal, puis le mouillage de Tréguier, faire une véritable partie de slalom. La moindre erreur coûterait le bateau, mais Serge, à la barre, calme, attentif, s'en tire très bien.

Tout est gris noir, sauf la mer blanche, écumeuse. Une atmosphère de drame, dans un décor grandiosement lugubre de cimetière à bateaux. Le soir, au mouillage, après que nous avons gagné l'estuaire, puis la petite rivière de Tréguier, Serge, consultant les Instructions Nautiques, me dit :

— Tu sais comment s'appelle ce coin ?... la Baie de l'Enfer. Celui qui l'a baptisé ne s'est pas cassé la nénette...

30 juin.

Avons repris la mer.

Quel froid ! Je suis de quart avec Serge. Il est six heures du matin. Nous portons caleçon et tricot molletonnés, deux pull-overs, un gros pantalon de laine, un duffel-coat, des bottes, des moufles ; des bonnets de laine nous couvrent les oreilles, pourtant, nous sommes gelés.

A 10 h 30, doublons les Sept-Iles.

A la nuit, le vent se maintient. Nous avons une impression de folle rapidité. La coque fend des masses d'eau effervescentes, fouettées de vent. Tout est mouvement, tout file, vole. C'est grisant.

1er juillet.

« *Qui voit Ouessant, voit son sang.* » Proverbe malouin.

Ouessant est à bâbord. Temps gris. Gros nuages sombres, que semble toucher notre mât. Vent très vif, toujours notre allure de 7 nœuds maintenue.

Ouessant, où des Malouins nous ont prédit que « nous allions nous y laver le cul ».

Une intense tristesse plane sur cette île de bout du monde, et

nous atteint, nous qui portons en lettres dorées, sur l'avant de notre pavois, un nom de soleil et de lumière.

Vers 14 heures, sommes en vue du Raz de Sein. Au sud-ouest c'est une frontière de lames déferlantes, un immense plateau blanc tourbillonnant sur le vert de la mer, bordé de hautes bouées dansantes, au large desquelles nous voyons de gros cargos passer en ligne. Le bout de l'Europe, la fin d'un continent.

Peu après, passons en Atlantique par un noroît très vif qui semble fraîchir. Voilure réduite, prenons encore quelques tours de rouleaux.

30 milles sud-ouest après le Raz de Sein, tombons en pleine dépression. Radio : la météo est franchement mauvaise. Les fréquences sont envahies par les chalutiers bretons portant des noms de femmes ou de saints. C'est un entrecroisement de voix rudes et hautes, de rauques patois se donnant le tonnage de leurs pêches ou bien disant « *qu'il faut rentrer à Concarneau, car le maudit temps se gâte, et bien des choses à la Marie...* »

Les vagues deviennent grosses, déferlantes. Le *Moana* est soulevé par des lames de 4 à 5 mètres de creux. Avons pris 7 tours de rouleaux, et devons abattre la grand-voile, gardant juste le petit foc.

A la nuit tombante, voyons des lames énormes. Malgré leur hauteur, les vagues sont rapprochées les unes des autres, et nous sommes secoués comme si le cotre était un petit morceau de bois, avec une allumette comme mât, dans une marmite d'eau bouillante.

Pierre décide de remplacer le foc par le tourmentin et de lancer l'ancre flottante.

Au moment où nous faisons la manœuvre, 5 chalutiers au large prennent également ce parti.

Personne ne songe à manger. Nous fermons tout, et nous traînons sur nos couchettes. Nous sommes épuisés.

Sans transition, nous venons de quitter la vie de Paris et partons sans aucun entraînement physique pour une première croisière de 1 200 milles. Les manœuvres incessantes, le mouvement, le gros temps, plus encore l'air du large, nous ont saoulés de fatigue.

De ma couchette, avant de tomber dans le sommeil, je plaque mon oreille contre le bordé. Vingt-cinq millimètres de bois me séparent des lames qui arrivent comme des coups de bélier, faisant tout vibrer, de leurs chocs subits et sourds.

Au matin, Pierre regarde le baromètre, capte la météo à la radio, et prend la sage décision de gagner abri à Concarneau. Nous ne sommes pas en état physique de continuer à naviguer dans le gros temps qui, par ailleurs, risque d'empirer.

2 au 4 juillet.

Concarneau. Arrivés au port vers 17 heures. Mangeons rapidement et allons dormir. Le bassin eût pu sauter sans interrompre notre sommeil, qui dura 12 heures.

Opérons un nouveau réglage du mât, vérifions les pitons, les ridoirs, les amarrages.

Au matin du 4, reprenons le large avec vent debout, forts courants contraires. Avons du mal à franchir l'Ile aux Moutons.

Au-dessus des Glenans, un ciel admirable, d'énormes nuages gris, mauves, dégradés jusqu'à la limite de l'horizon marin.

Au large, le noroît nous reprend. Notre route : une ligne droite, jusqu'au Cap Ortegal. Grand-voile, deux tours de rouleaux et le petit foc, mais nous devrons, tout le jour et une partie de la nuit, réduire alternativement la voilure, prenant des tours de rouleaux, jusqu'à sept.

5, 6 juillet.

Toujours le noroît, toujours le froid. De nuit, les quarts sont pris avec des bouteilles thermos contenant du café ou du thé bouillant.

Nous maintenons une moyenne rapide, le loch tourne avec régularité, avec des pointes de 7 nœuds.

Dans la soirée, Roger, qui se trouvait sur l'échelle d'accès au cockpit et regardait l'état de la mer, est violemment basculé par un gros coup de roulis. Nous sommes dans le cockpit, Serge et moi, et le voyons partir en arrière, dans un saut périlleux. Il trouve le moyen d'éviter dans sa chute : l'angle de l'hiloire, celui de la table, la planche à roulis, l'angle du poste radio, celui de la cloison de la penderie... et atterrit dans la couchette de Pierre, sur le dos, mains derrière la nuque. C'est irrésistible, nous éclatons de rire, j'en perds la barre des mains.

Roger est d'ailleurs visé. Le lendemain, sortant à moitié endormi de sa couchette bâbord, et venant affectueusement dire bonjour à Serge, couchette tribord, il est pris par le choc d'une grosse lame qui secoue le cotre, lui fait perdre l'équilibre... il donne de la tête contre l'hiloire et tombe K. O.

Dans la matinée du 6, le vent tourne ; de noroît, il devient nordé. Nous l'avons exactement arrière et empannons. Le cotre embarde. Barre en mains, on a l'impression d'être sur une patinoire ; il devient impossible de tenir le cap, trois ou quatre degrés à la limite de la route à tenir et c'est l'empannage. Nous sommes à 44° 34' de latitude Nord et 70° 5' de longitude Ouest. Pierre change son cap — 10° Ouest, et nous pouvons prendre le vent sans empanner. Conséquence, nous nous rapprochons davantage du Nord espagnol.

Le Cap Ortegal est reconnu dans la soirée, vers 17 h 30, et doublé dans la nuit. Le Golfe de Gascogne est franchi.

Nous arrosons notre traversée et les côtes de notre premier pays étranger d'une tournée de whisky, avec très peu d'eau.

8 juillet.

Escale à Porto.

Nous entrons dans le port par le Rio Douro, dont les berges élargies à l'intérieur de la ville servent de quai et de débarcadères aux cargos et aux paquebots. Y naviguent de curieuses barques, aux pointes relevées, gouvernées par d'immenses avirons que tient le barreur, haut perché, comme un gondolier.

Sur le quai, face au *Moana*, une bande de gosses — sciuscias portugais — hurlent, se battent, se baignent dans l'eau noire du Douro. Dès que nous sommes à terre, ils fondent sur nous. Yeux noirs, crânes rasés, vifs comme des lézards. Pierre porte sa casquette de capitaine, nous le désignons à la petite horde « *Es el capitao del barco... capitao Pasquier* ». Les gosses traduisent « *Capitao-Pinpin...* » et le tarabustent si bien qu'il leur distribue des tablettes de chocolat. Quelle volée de moineaux !

Les berges retentissent de leurs cris « *Capitao Pinpin, Capitao Pinpin* »... ils portent notre rame, nous escortent à la nage jusqu'au bateau, veulent faire nos commissions, demandent le nom de nos femmes.

Si un étranger est connu sur la rive gauche du Douro, c'est bien le Capitao Pinpin, et quand nous levons l'ancre, dans l'après-midi, les gosses courent le long du quai en criant « *Adios, Capitao Pinpin, Adios* ».

9 juillet.

Dès la sortie de l'embouchure du Douro, toujours le noroît, dur et très froid. La nuit tombe. Avec elle, une brume d'un épais gris pâle s'installe sur la mer agitée.

— Le pire qui pouvait nous arriver, dit Pierre soucieux. Cela va s'épaissir. Cette nuit, la corne de brume va marcher.

Dans ces parages très fréquentés par les cargos, un chalutier espagnol a été abordé et coupé en deux, deux semaines auparavant. Sept morts : la brume.

Nous disposons de deux cornes : celle du bord et une conque marine, énorme coquillage que Roger a rapporté de la Mer Rouge.

Bientôt, on ne voit rien autour du cotre. Le brouillard est si épais

que nous avons l'impression d'avancer dans de l'ouate. Tout est amorti, bruit et mouvement.

A trois heures du matin, je prends le quart, avec Serge. Nos feux de position évoquent les halos des réverbères, à Londres, dans la purée de pois.

Nous sommes emmitouflés jusqu'aux oreilles, mais rien ne peut empêcher l'humidité et le froid de nous pénétrer.

— Vivement le Pacifique ! s'exclame Serge.

— Cela viendra.

— Dans le lagon toute la journée... les eaux chaudes. Le soir, sous les cocotiers, il fait encore 30° !... Je n'arrive plus à croire que cela existe.

Toutes les trois ou quatre minutes, nous actionnons nos cornes de brume. Rien ne répond. Mais cette préoccupation nous permet aussi de ne pas nous engourdir.

Soudain, de tribord, tout près, le formidable meuglement d'une sirène de paquebot. Je souffle de toutes mes forces dans ma corne. Nous écarquillons les yeux. Rien que la brume. Deuxième coup de sirène, encore plus près. Le bateau fonce sur nous !

— Serge ! regarde !

J'ai hurlé.

Très haut au-dessus de nous, trois feux, un vert, un blanc, un rouge.

Serge a donné un grand coup de barre, mais la catastrophe semble inévitable. Pierre nous sauve. Réveillé par mon cri, il saute sur le pont, branche notre projecteur, braque verticalement le faisceau sur la voilure. Au dernier instant, le timonier a dû voir une grande tache blanche et a pu l'éviter. Une rangée de lumières estompées... assourdi, un bruit de diesel. Un cauchemar. Tout s'est déroulé en quelques instants. Nous n'avons pas eu le temps d'avoir peur. Seulement une vague notion : tout est fichu.

— Tu te vois, en pleine nuit, dans les remous de l'hélice ? me demande Serge.

Transatlantique, gros cargo, nous ne saurons jamais, et lui nous aurait heurtés, broyés sans que personne à son bord ne s'en rende compte.

12 juillet.

Le noroît nous porte jusqu'au large de Cadix et nous y abandonne. La grand-voile a été déchirée à la hauteur de la deuxième latte. La remplaçons par le grand foc, équipé de coulisseaux pris dans les mousquetons.

Vers 10 heures, calme blanc. Nous pouvons quitter nos duffel-coats. Pas pour longtemps, le vent d'Est se lève.

13 juillet.

Deux heures du matin. L'entrée Ouest du détroit de Gibraltar est devant nous.

Des points, des rangées de lumières. Un boulevard nocturne de bateaux : paquebots, pétroliers, cargos, tous feux allumés. Au fond l'horizon nébuleux de la côte tangéroise, avec la trouée mobile du phare de Spartel.

Le jour se lève, alors que nous laissons Trafalgar à bâbord. Pour la première fois, un souffle chaud arrive sur le pont. La mer est bleue. Dans les vagues, des marsouins jouent. La côte, jaune ocre, baigne dans le calme.

Nous nous dévêtons. Nus au soleil ? Nous n'y croyions plus.

Après le repas de midi, un violent vent d'est se lève. C'est par gros temps que nous arrivons à Tanger, mais toutes voiles dehors.

Tanger vu de la mer : deux mondes côte à côte. Les immeubles clairs, les maisons ultra modernes, l'éclairage au néon, une ordonnance de capitale sud-américaine devant la blancheur de la ville arabe ramassée sur les collines. Une poussée occidentale, greffée en boulevards et en rues sur une civilisation millénaire.

Le port est sale, très petit, encombré. Pas le temps d'analyser ce qui émane d'ici. Des bulles d'oxygène courent à toute allure dans nos veines ; nous avons bouclé notre première croisière. Un sentiment de collégien en vacances ou de soldat en permission, avec, au fond, une fierté puérile.

Ce soir nous sommes très, très jeunes.

III

TANGER, CAP MALABATA

Un bloc de glace fraîchement fondu, sous les roches déchiquetées du Cap Malabata. Voilà ce que fut la mer, aujourd'hui, pour notre premier contact.

Je fus suffoqué dès que je m'immergeai, et restai un moment immobile dans l'eau claire. Puis, sous la peau hérissée des picotements vinrent. Je regardai autour de moi.

J'étais dans une eau très différente de celles de nos côtes méditerranéennes auxquelles j'étais habitué. Ici une lumière moins bleue, un horizon plus court, l'aspect un peu glauque de la profondeur. Quelque chose de dur, de grandiose dans le découpage des roches, la forme des grottes, des cavernes. Peu d'oursins, peu de végétation, pas d'algues communes, mais, souvent, d'insolites, d'interminables écharpes d'un jaune vert caoutchouteux, tenues au fond par des bulbes spongieux et flottant au fil du courant comme de paresseux monstres marins.

J'étais environné de poissons que je reconnaissais, d'autres m'étaient inconnus. De grands sars royaux, ronds comme des disques d'argent verticalement rayés de larges traits noirs, nageaient par deux ou trois.

Bientôt, je vis le premier mérou, droit sur sa queue, devant le petit parterre sableux de sa grotte. Son attitude figée, rigide, attentive de monstre antédiluvien. De ses ouïes énormes à la naissance de la queue, le corps massif, trapu, était sur la robe noire, entièrement tacheté de beige et de violine. Dans la cache osseuse des orbites, les yeux étaient fixés sur moi. A mon premier mouvement de plongée : catapultage. Resta un petit nuage de sable retombant devant l'aire vide. La bête, maintenant, devait être aux aguets. La pointe d'un stylet pesa sur mon tympan quand je fus en bas, mon hublot devant un mufle d'os noir, qui recula, disparut dans l'ombre profonde de la grotte. Je ne pensais pas, pour ce premier jour, me battre avec un

mérou de 40 livres par dix mètres de fond. Il fallait d'abord les plongées d'entraînement, la reprise de cette habitude de décompresser, en soufflant du nez, en déglutissant, qui libère les oreilles de la pression et nous permettrait, de nouveau, d'aller traquer les poissons à 12, 15, jusqu'à 17 ou 18 mètres.

Je rencontrai plusieurs autres mérous. Avant que le froid ne me gagne complètement, je tirai le premier poisson de l'expédition : un sar royal. Je m'aperçus en remontant qu'un grand pagre avait suivi la scène et s'éloignait maintenant, des reflets bleu électrique courant sur le vieux rose des écailles.

Soudain, le froid me saisit. Je trouvai mes camarades collés sur les rochers brûlants du rivage, sans une calorie dans le corps, bleus, comme moi, claquant des dents.

***

Nous avions retrouvé au Club Polynésie notre ami François Guiter. Impossible d'imaginer un plongeur plus enragé, ni d'une énergie plus grande. En plus, Guiter avait vingt jours de vacances, considérait comme un crime de perdre un seul instant sur des côtes où la chasse sous-marine (il nous l'apprit en quelques mots) était exceptionnellement dure.

Nous allions avoir le banc d'essai le plus propre à nous donner un entraînement complet. Notre domaine allait des Grottes d'Hercule (à l'ouest de Tanger), à un petit groupe de dangers, très près de la côte Est du détroit de Gibraltar : les Périls des Portugaises. Une enclave de côtes rocheuses, très accidentées, entre les deux frontières du Maroc espagnol.

L'eau souvent balayée par de très vifs courants était en moyenne à 15 ou 16°. Deux jours sur trois, le vent soufflait. Et c'est quelque chose, le vent d'est qui souffle vers Gibraltar. La visibilité sous-marine était souvent médiocre. Mais, et Guiter ne retenait que cela, les fonds étaient infestés de mérous.

Nous coupions en trois la durée de nos chasses. Il était préférable de sortir de l'eau au bout d'une demi-heure, avant d'être complètement gelés par une trop longue immersion, de se réchauffer au soleil et reprendre ensuite. Très souvent, et surtout dans les environs du Cap Spartel, les courants nous déportaient et nous reprenions pied dans des coins invraisemblables. Quand la mer était grosse, d'énormes rouleaux déferlaient. Nous ne revenions pas à terre sans coupures, ecchymoses, estafilades et, dans la musette de chasse, eûmes en permanence une bouteille de mercurochrome. Nous fûmes bientôt semblables à une tribu d'Indiens peinturlurés de rouge, dont la vedette était Guiter, bariolé jusqu'au cou.

Avec les mérous, nous rencontrions toute une faune marine, typi-

quement celle de la Méditerranée Sud. Les serrans, appelés ici « abadèches », petits mérous de forme plus allongée ; les corbines, magnifiques poissons noirs qui atteignent de grandes tailles ; les ombrines, vivant par bancs vers les fonds sableux, de mœurs statiques, faciles à prendre ; les mulets, très nombreux ; les grands pagres, les dentis, que nous chassions au-dessus des hauts-fonds. Il y avait des pastenagues sur les plages immergées. Très peu de murènes dans les trous de roche, mais des congres. Serge en prit un le plus involontairement du monde.

Nous étions au Cap Malabata. Eau battue, presque trouble. Serge vit, dans une petite grotte, la tête d'un mérou, dans laquelle il tira. La technique est alors d'aller prendre le poisson par les yeux. Les doigts trouvent dans le profond creux des orbites une prise solide. En outre, d'être ainsi tenu provoque chez le poisson une sorte de paralysie. La main de Serge, dans l'ombre de la grotte, sentit un museau visqueux, chercha vainement les cavités des yeux et, soudain, fut prise dans un étau. Une force énorme tirait. Il y a des instants où la douleur n'est rien. Sous huit mètres d'eau, par exemple, quand on est à bout de souffle. Arc-bouté à la roche, Serge extirpa de son repaire un congre de 12 livres, dont trois coups de poignard, à terre, eurent raison.

Rien de bien grave à la main blessée. A l'encontre de ce qu'on en dit, le congre, avec ses dents minuscules, est incapable de mordre sérieusement. Malgré la puissance des mâchoires, il ne peut que lacérer superficiellement.

Nous allions souvent à Tanger, dont le Club était distant de quelques kilomètres seulement. Pour très peu d'argent, la ville arabe nous offrait bien des choses. Le soir, nous mangions des brochettes de foie grillées sur le charbon de bois, des tranches de pastèques, des piments en salade, buvions du thé à la menthe ou du café maure, servis dans de grands verres enluminés d'épaisses dorures. Le jour, c'étaient les fruits, les gâteaux, les sucreries vendues au soleil, dans le bruit, le grouillement du Socco [1].

Nous aimions les ruelles fraîches, les échoppes ombreuses, les mystérieux couloirs des maisons, derrière les porches bas, ouvragés, décorés de motifs ciselés ou de dessins de mosaïques en carrés. Avec les têtes des vieux Arabes, en djellabah et babouches, les femmes voilées, les paysans qui descendaient du Rif, les gosses en haillons, nu-pieds, crâne teigneux, rasé, les tailleurs, les cordonniers, les aveugles, l'odeur du marché au poisson, c'était un monde vivant, où il faisait bon se mêler, regarder, sentir.

Mais l'endroit passionnant était l'immonde petit port sur les berges duquel pourrissaient les viscères et les têtes d'espadons rejetés par les pêcheries. On mouillait à quelques mètres des vedettes rapides

1. Marché de Tanger. Il y a le petit et le grand Socco.

1. 12,20 mètres de long, 10 tonneaux et un nom : MOANA : « L'immensité des Mers dans toutes ses dimensions. »

2. Les Quatre du Moana : de droite à gauche : Bernard Gorsky, Pierre Pasquier, Serge Arnoux et Roger Lesage.

BIBLIOTHÈQUE NATIONALE R.F.

BIBLIOTHÈQUE NATIONALE R.F.

3. Allier la navigation à l'exploration sous-marine...

4. Pierre Pasquier, le « capitaine » du Moana, avait participé à de nombreuses courses croisières.

5. A Tanger, l'entraînement en vue des championnats du monde de chasse sous-marine battait son plein.

de contrebande, tranquillement alignées à quai. On y croisait un condamné à mort (criminel de guerre), auquel on trouvait du premier regard une physionomie haïssable. On y voyait d'anciens contrebandiers, hommes et femmes, venant prendre un jus de fruit au bar du Yacht Club. Des gens s'étaient ruinés au jeu du débarquement de 300 000 paquets de cigarettes, d'un coup, sur les côtes de France ou d'Italie et disaient en éclatant de rire : « J'ai 684 millions d'amende à payer à la douane de Marseille : j'ai supprimé le whisky. »

L'un des membres du Yacht Club, 50 ans, grand, fort, casquette de marine, veste de ratine bleue à boutons dorés, pantalon de flanelle blanche, souliers de tennis, s'aventurait seul sur son voilier jusqu'à la limite du port (environ 300 mètres), revenait au mouillage, s'installait ensuite au local du club pour lire les revues de yachting.

— Le large, je laisse cela aux fous.

Toutes sortes d'aventures maritimes trouvaient au port soit un point de départ sur les routes du monde, soit un terminus.

Il y eut un Danois et un Australien qui voulaient gagner le Libéria sur une très vieille barque de 4 mètres. Ils l'avaient achetée 1 500 pesetas à un Espagnol qui voulait s'en débarrasser, car il l'estimait maintenant incapable de dépasser le môle. En quoi il avait raison. Les membrures faisaient penser à un squelette de buffle mort dans le désert. Il n'y avait ni quille, ni pont. Le roof était fait de deux caisses à savon, aux marques apparentes. Par contre, un pavillon britannique grand comme celui d'un transatlantique trempait à l'arrière, dans l'eau fangeuse. Un jour, au moment de sauter dans sa barque, l'Australien tomba à l'eau devant nous. Il eût paru ridicule d'avoir à lui tendre la main, mais il devint évident que c'était un devoir urgent : il se noyait sous nos yeux, ne sachant pas plus nager qu'un cent de clous [1].

Nous vîmes aborder un jour un kayak monté par deux Allemands. Le père, ancien commandant de sous-marin de poche, et le fils, frêle adolescent de 14 ans, blond et timide comme une fille. Tout simplement, ils venaient d'Allemagne, avaient traversé la Méditerranée dans sa largeur et perdu leur moteur hors-bord et leur voile dans un coup de vent d'est du détroit de Gibraltar.

Il y eut un dompteur de fauves, habillé en tenue de représentation, certainement ses derniers vêtements, qui vint nous demander de l'emmener.

Des équipages désertèrent, se fragmentèrent. Une Cadillac fut volée par un marin qui avait quitté un voilier dont les membres étaient tous impliqués en Europe dans une affaire de vol avec effraction. La voiture fut rattrapée juste avant les bâtiments de la douane, le marin se perdit dans le dédale des quais.

1. Nous apprîmes par la suite qu'il était recherché pour meurtre.

Mais ce qui nous étonna le plus fut le ketch rouge du baron de l'Epée. Un impeccable bateau de plus de 16 mètres, très marin ; le carré constitué par une vaste pièce centrale, sans cloisons, portait sur une grande estrade un piano de concert. Le baron, avec un capitaine et deux jeunes Cannois comme équipage, se préparait à traverser l'Atlantique. Jouer du Bach au milieu de l'océan, sur un voilier !

***

Avec le temps qui passait, deux questions se posaient de plus en plus. Essayer d'organiser des sorties au Maroc espagnol, ce qui représentait des journées de démarches et d'attente au consulat, et trouver de l'argent. Il nous fallait tenir jusqu'aux championnats, au mois de septembre.

Ensuite, des rentrées étaient prévues pour les derniers achats et la caisse de bord.

En attendant, nos fonds de tiroirs étaient raclés. Bien des choses restaient à faire sur le *Moana,* il fallait profiter de cette longue escale à Tanger pour les exécuter. Les factures suivaient. Généralement, nous nous en sortions en vendant nos mérous aux Arabes du marché aux poissons. Il fallait être à la criée vers 6 heures du matin pour en obtenir 12 pesetas le kilo, mais nous trouvions des revendeurs qui acceptaient de nous les prendre pour 10 pesetas à n'importe quel moment de la journée. Quand nous étions à fond de cale, et devant un mérou de 40 livres, une machine comptable fonctionnait dans nos cerveaux : 40 livres = 200 pesetas = 3 jours d'argent de poche ou, par exemple, la moitié de la réparation du groupe électrogène. Nous plongions alors avec une énergie de rapaces.

Aucun de nous quatre n'était homme à pouvoir (ou vouloir) mener une existence purement contemplative, mais nous affections en premier l'argent ainsi gagné au budget « bateau ».

Nous eûmes un mal particulier à respecter une échéance, pour une dette contractée dans un atelier de la ville. La somme était peu importante, mais il fallait bien la régler. Les plongées ne donnèrent pas grand-chose pendant une semaine, puis nous eûmes trois jours d'eau claire et prîmes de nombreux mérous. Le produit de leur vente fut insuffisant. Nous décidâmes alors d'entrer en contact — intéressé — avec la Banque du Sang. On préleva à chacun de nous un gros flacon rouge. Curieuse impression de voir son liquide vital monter dans une bouteille, être étiqueté, répertorié, de voir une partie de soi prendre place en tant que stock sur une étagère. Bien plus curieuse encore celle de passer à la caisse, signer une fiche de livraison et toucher des billets de banque.

Mais l'atelier fut payé au jour dit.

***

La première fois que nous plongeâmes en scaphandre autonome, ce fut dans la baie de Tanger. Sable et vase. Nous avions recueilli des renseignements sur l'emplacement de mystérieuses épaves phéniciennes.

Rien ne fut plus obscur que cette recherche du passé. L'eau était si trouble qu'il eût fallu de puissants projecteurs étanches pour éclairer seulement nos mains tendues, fouillant la vase du fond.

Nous n'avions vu là qu'une curiosité. Ces quelques instants de plongée suffirent pour que se répande dans les milieux du port le bruit selon lequel nous étions des chercheurs de trésors.

Quelques jours plus tard, un froid et distingué inconnu se présenta. Il possédait la concession des recherches dans la baie de Tanger et s'inquiétait de notre empiétement sur son domaine. Travaillions-nous à notre compte ou pour celui d'une compagnie ? En deux phrases, il fut rassuré. Les seuls trésors en lesquels nous croyions étaient les impressions ultra-terrestres que nous trouvions en scaphandre autonome, par 30 à 40 mètres d'eau claire.

Le scaphandre autonome, c'est la branchie. La totale décontraction de l'humain quittant son monde pour s'intégrer dans un univers nouveau.

Vivre et sentir selon de nouvelles lois. Etre un poisson.

Ce jour-là, nous plongions au Cap Malabata, par une surprenante pause du vent d'Est, du courant, de la houle. Une mer bleue, calme, transparente, parfaite.

Je vis Serge, en combinaison isothermique, disparaître sous moi. Je suivis la remontée de ses bulles d'air. En bas, il était sur le sable d'une clairière, tenant par la queue une grande pastenague. Une autre se soulevait doucement, préparait son envol. Des mérous flottaient à l'orée de leurs grottes, regardant l'échappement serré de nos bulles d'air qui s'élargissaient en remontant vers la lumière de la surface.

Trente mètres de fond. Cette pression qui pèse durement sur les tympans, en plongée libre, vers 14 ou 15 mètres, était abolie. Nous ne ressentions pas plus de pesanteur que les poissons qui nous environnaient. Nulle angoisse ne nous étreignait quand nous rentrions dans la profondeur de cavernes où nous propulsait un seul battement de palmes. Pas d'armes. Nos mains étaient libres. Aucun instinct de chasse ne nous venait. C'était une béatitude d'opiomanes plongés dans un nirvana de sensations, dont on ne savait si elles étaient spirituelles ou animales.

Je flottais à l'entrée d'une grotte. L'éclairage diffus qui frap-

pait, de biais, son entrée, me laissait voir la netteté fauve des taches qui ocellaient la robe noire d'une grande murène. Une tribu de corbs noirs se distinguait dans l'ombre. Les corps mordorés étaient suspendus, immobiles. La ligne blanche des bouches tranchait sur la noirceur cuivrée des têtes. Un poisson vint vers moi. Je tendis la main. Mon geste avait eu la lenteur de sa nage. Il resta là, me faisant face alors que je le touchais presque.

Serge jouait avec une petite pieuvre. Nous la laissâmes pour survoler des arêtes rocheuses, au pied desquelles guettaient les mérous à leurs postes de chasse. Ils pointaient leurs gueules osseuses vers nous et parfois, très lentement, montaient.

Soudain, le charme fut rompu. Une gêne étreignit mes poumons d'homme. Ma bouteille d'air était vide. Je regardai le cadran de ma montre étanche : 40 minutes. J'ouvris la réserve de sécurité et remontai lentement. Deux pagres m'accompagnèrent jusqu'en surface, où m'attendait la pesanteur oubliée.

***

Le *Moana* restait au port. Pierre, souvent, dormait à bord et Roger avait muni le capot de roof d'un gros cadenas. On ne nous vola qu'une ancre, un rouleau de cordage nylon, et un pot de peinture. Pour Tanger, ainsi dire rien.

En dehors de l'anse de Malabata (d'ailleurs accessible très facilement de terre), le détroit et ses environs n'offraient aucun mouillage qui nous permît de laisser le bateau sur ses ancres, pour plonger en toute quiétude.

Mais le vrai écueil était le vent d'Est.

Une soupe au lait ! Il guettait la plus faible dépression pour souffler avec une violence de mistral à son paroxysme et une âpreté de vent nordique décapitant les palmiers du rivage. Des jours et des nuits, le sable volait, le détroit était blanc d'écume et d'embruns. L'ambiance de ces côtes africaines était celle d'une steppe balayée par un blizzard hurlant. Calmé pour un temps, ce vent d'enfer marin laissait nos lieux de plongée à un froid arctique.

En août, il cassa des arbres. Quand nous sortions de l'eau, dans les rouleaux qui brisaient, le bruit du vent faisait s'envoler nos paroles des lèvres. Sur les dunes qui surplombent les plages, nous protégions nos yeux du sable en mettant nos hublots.

Puis, d'avoir tant soufflé, le vent tomba, et ce furent deux miraculeuses semaines de calme.

Des plongeurs de Tanger nous avaient indiqué des épaves, échouées par moins de dix mètres de fond, sur la grande plage qui prolonge les Grottes d'Hercule et va, à perte de vue, jusqu'en zone espagnole.

Séparés de moins d'un mille, deux cargos coulés pendant la guerre s'étaient fragmentés en quatre épaves qu'habitaient des milliers de poissons. La plus grande était une partie avant. Un peu de son étrave, qui affleurait en surface à marée basse, était intacte. De chaque côté, il restait des pans de tôles déchiquetées sur une immense carcasse de poutrelles obliquement fichées dans le sable.

Au-dessus de l'épave, dans ses flancs, partout, la vie scintillait. C'étaient surtout des loups, par bandes de vingt, trente, qu'aucune de nos plongées ne décida à quitter cet échafaudage de fer corrodé pour reprendre leur vie errante de carnassiers côtiers. Dans l'ombre d'encoignures, d'angles, de tôles tordues : les mérous.

Roger découvrit le maître de l'épave. Un œil, d'abord. Noir, rond, brillant, qui le fixait. Dans l'ombre opaque le harpon partit. Ce fut une explosion de rouille et de sable mêlés. Sortit un mérou de la plus grande taille. La hampe était déjà tordue à angle droit, mais le fer avait traversé la tête. Dans sa ruée, le grand poisson avait heurté quelque saillie de métal qui avait labouré son flanc. Il se meurtrissait encore, maintenant, désespérément arqué dans la noirceur de courts dédales, d'où il fut arraché à force de bras. Il blanchit enfin, et ne remua plus. Tout un cortège de castagnoles, d'oblades, de petits sars, de dorades l'accompagna quand Roger l'amena au bateau.

L'épisode avait duré le temps de nous voir tous bleus de froid. Le courant était faible, l'eau claire, il était normal qu'elle fût glaciale. Il n'y avait aucun moyen d'échapper complètement à cette trinité : courant-eau trouble-froid.

Aux Périls des Portugaises, l'ennemi fut le courant.

Face aux casemates espagnoles, un plateau sous-marin s'étend sur plus d'un kilomètre. Partout, une vie sous-marine intense. Il y avait là, particulièrement, un sommet, plat, coupé de ravines parallèles, dans lesquelles vivaient des colonies de poissons. Le courant y était irrésistible. De grandes algues spongieuses y étaient couchées, plaquées sur le fond qu'elles recouvraient par endroits comme des tapis verts de molle matière plastique. Il m'arriva de lutter là contre cette force de torrent en crue en même temps qu'un grand mérou. Je m'épuisai rapidement et plongeai afin de me retenir un temps à quelque saillie. Le mérou se réfugia dans une grotte étroite qui le protégeait imparfaitement. Ma main glissa sur une surface molle et visqueuse... aussitôt je fus balayé, projeté, plaqué contre l'orée de la grotte de telle façon que la gueule du mérou, et avant que la bête ne fuie, fut contre ma poitrine. Des algues me touchèrent : à leur contact j'eus un sursaut, encore, fus emporté et me trouvai comme entouré de ces grandes écharpes végétales... Revenir en surface fut

En tahitien, « Moana » signifie « l'Immensité des Océans », et c'est bien, en effet, l'histoire de la chasse et de l'exploration sous-marines de toutes les mers du monde que relate cette Expédition Moana.

Quatre plongeurs, Pierre Pasquier, Roger Lesage, Serge Arnoux et Bernard Gorsky ont cohabité pendant trois ans sur un petit voilier, faisant du tour du monde classique des bateaux à voile, le « tour du monde de l'exploration sous-marine », découvrant pour la première fois le paradis des mers équatoriales, les coraux des eaux chaudes et transparentes, des centaines de poissons aux mœurs encore mal connues, une végétation aussi différente de la végétation terrestre que celle d'une autre planète.

La Mer des Caraïbes, les Galapagos, les îles Marquises, les Touamotou, Tahiti, les îles Tongas, les Fidjis, la Nouvelle-Calédonie, la Grande Barrière de Corail australienne, le détroit de Torrès, l'Indonésie, l'archipel des Maldives, la mer Rouge leur ont offert des milliers de milles de fonds inexplorés pour la plupart, où la vie sous-marine existe comme aux premiers âges du monde.

L'Expédition Moana est l'une des plus grandes aventures des temps modernes et, comme a pu dire Paris-Match, une odyssée.

70-VI-300640-2700

Participant d'une démarche de transmission de fictions ou de savoirs rendus difficiles d'accès par le temps, cette édition numérique redonne vie à une œuvre existant jusqu'alors uniquement sur un support imprimé, conformément à la loi n° 2012-287 du 1er mars 2012 relative à l'exploitation des Livres Indisponibles du XXe siècle.

Cette édition numérique a été réalisée à partir d'un support physique parfois ancien conservé au sein des collections de la Bibliothèque nationale de France, notamment au titre du dépôt légal. Elle peut donc reproduire, au-delà du texte lui-même, des éléments propres à l'exemplaire qui a servi à la numérisation.

Cette édition numérique a été fabriquée par la société FeniXX au format PDF.

La couverture reproduit celle du livre original conservé au sein des collections de la Bibliothèque nationale de France, notamment au titre du dépôt légal.

*

La société FeniXX diffuse cette édition numérique en accord avec l'éditeur du livre original, qui dispose d'une licence exclusive confiée par la Sofia – Société Française des Intérêts des Auteurs de l'Écrit – dans le cadre de la loi n° 2012-287 du 1er mars 2012.

Avec le soutien du CNL Centre national du livre