

Chapitre 1

Jaune 85 et jaune 90.

Les yeux dans le vague, je regarde, machinalement, vers l'avant du bus qui m'emmène vers Saint-Francis, la capitale de l'île.

Mon champ de vision a englobé, à côté du conducteur, cette tache de couleur jaune, pas vraiment homogène. Sans que je l'ai voulu, la mécanique s'est mise en route et le verdict est tombé : 85 et 90.

Certains ont l'oreille absolue et sont capables d'identifier un son ou une note. Moi, j'ai l'œil absolu. Et, après avoir consulté les nuanciers des photograpeurs, je peux, désormais, reconnaître toute la gamme des jaunes, des noirs, des cyans ou des magentas. Je n'en suis pas plus fier pour cela. Ce petit talent de société ne se mange pas en salade. Et, à part pour aider à faire des puzzles, je n'en ai jamais rencontré l'utilité.

85 et 90. Je regarde un peu mieux. A côté du chauffeur, il y a deux panneaux plastifiés de couleur jaune, vissés l'un en dessous de l'autre.

Le premier, en jaune 85, indique, en anglais, les prescriptions habituelles que l'on rencontre dans nombre de transports en commun : défense de parler au conducteur, défense de cracher dans le bus, défense de fumer.

Le second, en jaune 90, a du être apposé par la suite, et l'on n'a pas su retrouver une nuance identique au premier.

Je peux y lire : « No handjob, no blowjob to the driver.
S. Act. Feb.10/1993 § 2. »

Mon anglais est limité. Néanmoins, j'ai du mal à imaginer qu'il puisse s'agir de masturbation et de fellation.

Je ne veux pas me rendre ridicule en public. J'attendrai qu'on soit seuls pour demander à Judith le sens véritable de ces mots sur cette île.

Je retombe dans ma torpeur. Le bus poursuit sa progression brinquebalante sur une route étroite où il est parfois difficile de croiser.

A un arrêt, montent deux matrones noires, les bras chargés de cabas débordant de légumes et de fruits. Fort civilement, deux jeunes gens se lèvent et cèdent leur place sur la banquette parallèle à la fenêtre. Ils restent debout, dans l'allée, en se tenant aux poignées, face aux deux femmes. Le contraste des deux hommes est frappant et révélateur de la diversité ethnique de cette île : un blanc qui ne détonerait pas dans la City, vêtu d'un costume sombre à fines rayures et lisant le Financial Times ; un noir, coiffé rasta, walkman sur les oreilles, le corps animé par sa musique.

Indifférentes, les deux femmes papotent, d'une voix chantante, commentant les nouvelles du marché ou du quartier. Soudain, je crois percevoir le clin d'œil qu'elles se font.

Leurs mains se tendent. L'une défait la fermeture à glissière du jeune cadre. L'autre déboutonne le pantalon à pont du noir.

Ils baissent les yeux, réalisent ce qui se passe, mais restent cois, comme résignés. Aucun des deux ne porte de slip ou de caleçon. Sans difficulté, les deux mamies ont saisi l'objet du désir qu'elles exposent dans la lumière. Leurs mains actives ont tôt fait de transformer un pénis en phallus.

Tout en continuant à bavarder, elles agitent ces virilités. Puis, se penchant quelque peu, elles attirent vers elles les

membres dressés pour les enfourner dans leur large bouche.

Pour ne pas être déséquilibrés, les deux hommes se tiennent aux poignées et se cambrent vers l'avant, comme un planchiste accroché à son wishbone.

Les deux femmes dodelinent de la tête, tout en accompagnant ce geste d'un habile mouvement de succion. En peu de temps, la sève monte et finit par se répandre.

Les deux jeunes gens sortent un mouchoir de leur poche et se rajustent en s'efforçant de rester dignes.

Les matrones se tapent dans la main, telles des basketteuses après un dunk. En rigolant, l'une fait remarquer à sa commère : « A la fin, on voyait bien qu'ils y prenaient du plaisir ».

Je cligne des yeux. Je me tourne vers Judith qui n'a pas bronché, pas plus que les autres passagers.

Ici, la ménagère de 50 ans ne se distrait pas devant sa télé, elle taille des pipes dans les bus.

Je me secoue. J'ai dû rater un épisode. Et, pour renouer le fil, j'essaie de me remémorer les événements de ces derniers jours.

*

* *

Charleston (Caroline du Sud)
Vendredi 4 mai 2001, 15 heures.

J'allais, enfin, pouvoir réaliser mon rêve de jeunesse : traverser l'Atlantique en solitaire, à la voile.

Depuis trois ans, je combinais les modalités pratiques de cette aventure. J'avais économisé sur mes congés pour pouvoir disposer de deux mois entiers, à l'issue du congrès de Charleston.

Dans le cabinet d'avocats d'affaires où j'étais associé, ce projet avait suscité amusement, puis intérêt.

Au début, on ne m'avait pas vraiment cru, pensant qu'il s'agissait d'une galéjade. N'ayant pas le souci de convaincre ou de me justifier, je répondis, simplement, à des questions simples. Et je découvris, peu à peu, que mon projet devenait, d'une certaine façon, également, le leur.

Les mêmes interrogations revenaient : les difficultés, le danger, la peur. Je ne mésestimais ni les unes, ni les autres. Mais, à quarante ans, je n'étais plus tout à fait un novice. Je naviguais depuis l'adolescence. Dans ma jeunesse, j'avais eu l'occasion de traverser l'Atlantique en équipage, en convoyant des bateaux vers les Antilles. Et, depuis, malgré mes occupations professionnelles, je n'avais jamais cessé de pratiquer, sur des bateaux de tailles diverses, en navigation côtière ou hauturière.

Je me sentais prêt. Le moment était venu où j'avais, enfin, acquis les capacités financières pour établir un tel projet et où je disposais, encore, des facultés physiques et morales pour l'exécuter.

Le congrès, cette année, se tenait à Charleston et portait sur la Corporate Governance. Je demeurais studieux et professionnel pendant les trois jours. Mais j'avais, déjà, un peu l'esprit ailleurs.

Dès mon arrivée, je m'étais rendu au port. Mon bateau, « Antarès », un First de 12 mètres, était au rendez-vous depuis une semaine. Les trois jeunes gens qui l'avaient convoyé me firent un compte-rendu précis et rigolard.

— Il tient bien la mer. Les voiles n'ont pas souffert. L'accastillage est en bon état. L'électronique et l'informatique ont été vérifiées. Attention à bien débrayer quand vous passez la seconde. Vos provisions d'eau et de nourriture sont à bord. Vous êtes tranquille pour deux mois de mer.

Le second soir, je les emmenais dîner en ville avant de les conduire à l'aéroport. Je revins au port, à la nuit tombée. Debout sur le ponton, face au bateau, je mesurai l'ampleur de la tâche qui m'attendait et la grâce de pouvoir m'y affronter. Cette dernière nuit à terre, le sommeil fut long à venir pour le bateau et pour moi.

Le vendredi, ce fut la troisième et dernière matinée du congrès. Je renonçais au déjeuner de clôture afin de rester clair et alerte. Le temps de repasser à mon hôtel et de me changer, j'étais au port en début d'après-midi.

Je quittais le quai, à trois heures, à la pleine mer. Le jusant me portait, rapidement, au large et la brise du nord me poussait à travers la baie. En doublant le fort Sumter, un souvenir de lecture me revint en mémoire. A treize ans, j'avais dû lire un vieux Jules Verne. Le Chancelant ? Le Chancelier ? Non, le Chancellor.

A l'époque, le nom de Fort Sumter m'avait frappé, parce que mon meilleur copain de CM2 s'appelait Sumter. Mais je ne me souvenais plus de la suite du livre.

Vers sept heures du soir, je longeais la dernière pointe sablonneuse de la côte et le bateau se lançait sur l'Atlantique.

Homme libre, toujours tu chériras la mer. Mais, saura-t-elle renvoyer l'ascenseur ?

Ma route sera simple : s'éloigner de la côte et rejoindre le courant du Gulf Stream qui facilitera mon retour vers l'Europe.

Les premiers jours de navigation se déroulent sans encombre. L'allure est bonne. Je m'efforce de me tenir en dehors des axes commerciaux des cargos.

Les deux premières nuits, je choque toutes les écoutes afin d'immobiliser le bateau lorsque je sombre dans le sommeil. Puis, je m'enhardis, par la suite, à maintenir la progression sous pilote automatique. A partir du lundi matin, je mets le cap vers le nord-est.

Le mardi 8 mai, vers dix heures, le bateau file à belle allure sous un vent d'ouest bien établi. Tout va bien.

Et, soudain, j'aperçois, droit devant moi, une ombre insolite à la surface de l'eau. Je réalise, avec effroi, qu'il doit s'agir d'une bille de bois tombée d'un cargo ou d'un tronc d'arbre emporté par la crue d'un fleuve. Vite, vite, la barre à tribord, à fond.

Le voilier pivote et s'écarte de l'axe de l'épave. Elle va glisser au ras du tableau arrière. Sauvé ? Un choc m'arrache de la barre à roue et me fait tomber, sur le cul, au fond du bateau.

Je me relève, endolori. Traîtrise et perfidie de l'épave. Je découvre que c'était un arbre mort dont une branche partait, en oblique, sous la surface de l'eau.

Je procède à l'inventaire des dégâts. En me penchant sur l'arrière du bateau, je ne vois pas de point d'impact sur la coque. Mais, lorsque je manœuvre la barre pour reprendre

mon cap, rien ne se passe. Le safran a du être arraché. Damned. J'en pleurerais. Mais, comme cela ne me ferait pas remonter au vent, j'essaie de rester calme et de raisonner.

Suis-je en danger immédiat ? Faut-il tout abandonner et déclencher une balise et un appel de détresse ? C'est prématuré.

Comment retrouver un semblant de gouvernail ? Je vais chercher un tangon de spi. J'y enroule un petit foc à une extrémité, en ayant soin de bien le capeler. Un bout, à un taquet du tableau arrière, va me servir de dame de nage.

J'incline mon foc-bigoudi dans la mer. Pour une barre franche, c'est tonique. Je pèse, des cuisses et des bras, sur le tangon. Très lentement, le bateau remonte un peu au vent. Je l'aide en réglant les voiles. Voilà un point d'acquis.

Mais ensuite, que faire ? Si je veux continuer cette traversée de l'Atlantique, il faudra réparer et donc, trouver un port. Il n'en manque pas sur la côte américaine. Mais, c'est, au moins, à trois ou quatre jours de mer. Et, contre ce vent d'ouest, je me vois mal tirer des bords avec mon gouvernail de fortune.

Alors, pourquoi ne pas utiliser l'adversité comme une opportunité ? Le vent est de secteur ouest. L'utiliser, au portant, en direction des Bermudes.

C'est dit. Ma décision est prise. Je me donne deux jours. Il est midi. Si, dans 48 heures, je n'ai rien trouvé ou rien amélioré, alors, mayday.

Mais, pour l'instant, je suis tout entier dans l'action. J'ai déterminé le cap en direction de Grand Bermuda, que je devrais atteindre, à cette allure, dans trente ou quarante heures.

Je règle les voiles au mieux pour soulager le bateau et éviter de forcer sur mon gouvernail supplétif. Je mange lentement et régulièrement pour rester fort et vigilant. Je ménage de courtes siestes dans la journée, en vue des veilles de la nuit.

Les heures passent. A cette allure de largue, tout paraît simple et évident. C'est comme si je n'avais pas d'avarie.

Le bateau m'approuve et taille sa route. Sa confiance me conforte. Je vais. Je ne sais pas encore où, mais je vais.

A l'aube, j'aperçus une île à l'horizon. Cela me sembla un peu tôt pour les Bermudes. Par GPS, j'identifiai ma position et je consultai les cartes sur CD-ROM. Je découvris un nom totalement inconnu : Manihana, une île volcanique conséquente, de 30 kilomètres sur 15, dont le sommet culminait à près de 800 mètres.

L'île était entourée d'une barrière de récifs et il y avait des passes bien délimitées pour accéder aux ports et abris. Je ne pouvais prendre le risque d'atterrir par mes propres moyens et j'allais avoir besoin d'assistance.

En continuant à m'approcher de l'île, je scrutai la mer avec mes jumelles. Et j'eus la chance d'apercevoir, à distance, un canot à moteur qui semblait immobile. Je tentais un appel par VHF, en demandant de l'aide. Il y a un Bon Dieu. Je vis l'engin démarrer, virer de bord, et venir à ma rencontre.

Quelques minutes plus tard, l'embarcation venait se mettre à couple. Une jeune femme brune, d'une trentaine d'années, me demanda, en anglais, la nature de mes ennuis.

— J'ai heurté une épave, et mon safran doit être brisé. Je voudrais rentrer au port pour constater les dégâts et procéder aux réparations. Pouvez-vous me remorquer pour passer les récifs ?

— Pas de problème. Nous pouvons aller au plus proche, sur Port-Piggy. Avez-vous une remorque assez solide ?

— Ca doit se faire

J'affalais mes voiles. J'établissais une aussière et elle me remorqua à vitesse réduite. Une heure plus tard, nous avions franchi les passes et je m'amarrais au ponton de Port-Piggy.

La jeune femme vint à mon bord et nous fîmes les présentations.

— Michel Bérot. Je suis français. J'ai quitté Charleston, en Caroline, il y a cinq jours dans l'intention de regagner la France. Mais cela semble un peu compromis. Je vous remercie de votre aide.

— Judith Weiss. Il y a un chantier naval assez habile à Port-Piggy. Vous allez peut-être trouver la solution à vos difficultés. Mais, auparavant, je dois vous accompagner à la Capitainerie. Les visiteurs sont rares sur cette île et il est indispensable que votre arrivée soit identifiée.

Je pris mes papiers et la jeune femme me conduisit au bâtiment tout proche. Un grand gaillard, ressemblant au marin des paquets de « Players », nous reçut.

— Bonjour, Judith. La pêche a été bonne ?

— Pas celle que vous croyez, dit-elle, en plaisantant. Je ramène une fortune de mer.

— Oui, dit le commodore. Je vous ai vu arriver.

— Monsieur, me dit-il, nous allons procéder aux formalités habituelles.

Je lui donnais toutes les indications qu'il souhaitait et qu'il consigna dans un registre. Puis, il se dirigea vers un petit réfrigérateur et en sortit une mallette en plastique.

— Ceci peut, peut-être, vous surprendre, me dit-il. Mais je dois procéder à un contrôle complémentaire. Nous avons très peu de visiteurs, sur notre île. Il y a quelques années, un étranger a provoqué une épidémie plutôt ennuyeuse. Et cela nous a rendu prudents et circonspects. Aussi, nos lois font-elles obligation d'un dépistage de santé pour tout nouvel arrivant. Je vais vous demander quelques prélèvements sanguins, aux fins d'analyse. Je vous rassure. C'est absolument indolore.

Un peu surpris, j'acceptais cependant. Il sortit de la mallette cinq tubes de verre recouverts de capuchons en plastique de couleurs différentes. Le capuchon ôté révélait une fine aiguille.

— Allons-y, dit le commodore. Donnez-moi votre index.

Après avoir désinfecté mon doigt avec une lingette aseptique, il percuta chacun des tubes sur la peau. Quelques gouttes de mon sang vermeil se répandirent au fond des éprouvettes. C'était, effectivement, indolore.

— Eh ! bien, voilà, dit le commodore.

Il appela son assistant dans la pièce voisine et lui demanda de procéder aux analyses.

— Ce ne sera pas très long, me précisa l'officier. Il y en a pour une heure, tout au plus. D'ici là, je vous demanderai de ne pas quitter le port.

— Dans l'intervalle, suggéra la jeune femme qui avait assisté à la conversation, je pourrais vous conduire au chantier naval.

— C'est une bonne idée, dit le commodore. Faites donc.

Nous nous rendîmes au chantier voisin. Judith Weiss me présenta au patron, étonné de la présence d'un étranger. Je lui expliquais mes ennuis.

Il m'accompagna à mon bateau en emportant un gros tube de plastique, fermé, d'un côté, par un disque de plexiglas. Depuis le ponton, il examina, avec son périscope, les dégâts sous la ligne de flottaison, et confirma mes craintes.

— Le safran est arraché et la mèche de safran paraît faussée. Je n'ai pas ce modèle en stock. Je vais devoir le commander à Hamilton ou sur le continent. Ca peut prendre une semaine, voire plus.

J'encaissais la nouvelle, c'est à dire que je ne l'encaissais pas. Mon rêve s'évanouissait et je ruminai de sombres pensées.

Mais la jeune femme me sourit et cela me donna le courage de reconsidérer la situation. Tout n'était peut-être pas perdu. Par prudence, j'avais pris une période de congés assez longue pour parer aux imprévus. Et celui-là en était un de taille. Huit à dix jours de perdus, sur deux mois, c'était encore jouable. Je donnais donc mon accord au patron du chantier.

De retour à son bureau, il consulta, par Internet, son grossiste d'Hamilton sur la Grande Bermude. Oui, c'était possible. Je versai l'acompte qu'il me réclama, lui laissai un double des clés du bateau, et nous revînmes à la capitainerie.

Le commodore nous reçut chaleureusement.