

Ramer pour vivre

En 1999, j'étais un ex-Royal Marine britannique, cherchant désespérément un but dans la vie après avoir quitté l'armée. De plus en plus isolé et désillusionné, je savais que je cherchais quelque chose mais n'avais strictement aucune idée de ce que cela pouvait bien être.

Puis j'ai brusquement trouvé ma voie. En 2001, j'avais traversé l'Atlantique à la rame et j'étais bien déterminé à devenir le premier homme à franchir le Pacifique Nord du Japon à San Francisco.

Près de dix ans plus tard, avec mon ami et coéquipier Chris Martin, j'ai finalement accompli cet objectif. Ce livre raconte l'histoire de deux traversées de l'Atlantique réussies, de deux tentatives dans le Pacifique qui se sont soldées par des échecs et d'une troisième qui a abouti à cette première mondiale.

C'est une histoire d'aventure maritime, une histoire très personnelle, aussi, qui m'a permis d'en apprendre beaucoup plus sur moi-même que je ne l'aurais cru possible. J'espère également pouvoir rendre hommage à toutes les personnes qui m'ont aidé à relever ces défis et tout particulièrement à mes trois coéquipiers. Je suis parti en mer avec un frère et j'en suis revenu avec trois.

Seul en mer

22 août 2004

Ce matin, il me semblait que j'allais passer l'un des plus beaux jours de ma vie. Mais à la fin de la journée, je luttais pour ne pas la perdre.

Cela faisait cent-neuf jours que j'étais parti seul en mer, sur un bateau à rames dépourvu de matériel de communication fiable. Évidemment, ce n'était pas l'une de ces embarcations que l'on trouve d'ordinaire sur les lacs ou les étangs. C'était un bateau spécialement conçu et équipé pour affronter une longue traversée sur l'océan. Il mesurait six mètres cinquante de long et un mètre quatre-vingts de large, dans sa partie la plus étendue.

À sa proue se trouvait un compartiment étanche. Et à l'arrière, il y avait une petite cabine où je pouvais dormir et me réfugier en cas de gros temps. Au centre se trouvait le poste de nage à ciel ouvert. Ce dernier était pourvu d'un siège coulissant assez semblable à ceux que l'on trouve sur les bateaux à l'aviron, mais nettement renforcé de façon à pouvoir affronter des conditions difficiles en mer.

J'avais déjà parcouru plus de quatre-mille-cinq-cents milles nautiques (8 000 km) à travers le Pacifique Nord après être parti du Japon, au début du mois de mai. Mon but était clair : franchir le Golden Gate Bridge de San Francisco et

devenir la première personne à traverser le Pacifique Nord à la rame. Ce matin-là, il ne me restait plus que mille-quatre-cents milles nautiques (2 500 km) à parcourir pour atteindre mon objectif et je commençais à croire que j'étais bel et bien en passe de l'accomplir. Mais le Pacifique avait d'autres projets. Ce n'était pas la première fois que cela m'arrivait et ce ne serait pas la dernière.

Bien qu'il s'agisse de la plus audacieuse, cette traversée du Pacifique Nord n'était pas ma première aventure à la rame. Mon baptême, je l'avais réalisé en compagnie de mon frère Steve, lorsque nous avons franchi l'Atlantique en un voyage de quelques trois-mille milles nautiques (5 500 km).

Nous étions tous deux d'anciens membres des commandos de marine britannique, le corps d'élite des unités amphibies de la Royal Navy. Et nous avions tous deux besoin d'un défi à relever. Traverser l'Atlantique à la rame nous semblait faire parfaitement l'affaire. Nous avons donc construit une embarcation, appris les rudiments de la navigation à la rame et nous nous sommes élancés avec trente-cinq autres bateaux à partir de Ténériffe, dans les îles Canaries, pour gagner la Barbade. Nous y sommes arrivés soixante-dix jours plus tard.

Cette expérience constitua un tournant dans nos vies. Et pour moi, ce fut une véritable révélation. J'avais envie de relever des défis plus ambitieux encore. À cette époque, rares étaient ceux qui traversaient ainsi les océans à la rame. Personne n'était parvenu à rallier San Francisco en partant du Japon. Et je voulais être le premier.

Deux ans plus tard, en avril 2003, j'ai entrepris une première tentative de traversée du Pacifique Nord en solo. Elle s'est soldée par un échec à moins de mille milles nautiques (1 800 km) du Japon. Le mauvais temps m'avait forcé à retarder mon départ et je m'étais donc retrouvé sur la trajectoire de trois tempêtes hivernales. La troisième d'entre

elles détruisit mon gouvernail. N'ayant plus aucune chance d'atteindre San Francisco et l'Amérique du Nord, je n'ai eu d'autre choix que de faire demi-tour et de rentrer au Japon. C'en était fini de ma première prise de contact avec le redoutable océan Pacifique.

En dépit de cet échec, j'étais toujours convaincu que mon but était parfaitement atteignable. Il me faudrait seulement modifier mon bateau pour lui permettre d'affronter plus efficacement les conditions difficiles du Pacifique Nord. Je devrais également veiller à partir du Japon plus tôt au printemps. Mais je savais que la chose était faisable. Dès l'année suivante, j'étais donc reparti du Japon. Et mon avancée rapide en direction de San Francisco semblait me donner raison.

Hélas, elle était sur le point d'être stoppée net. Durant les deux jours précédents, j'avais ramé sur une mer agitée. Ainsi que je le soupçonnais alors et comme j'en eu la confirmation plus tard, deux tempêtes massives étaient entrées en collision à quelques centaines de milles nautiques au sud de l'endroit où je me trouvais. Cette collision au beau milieu de l'océan avait créé des vagues immenses qui se propageaient sur des centaines de milles dans toutes les directions à partir de cet épicentre. À une toute autre échelle, ces ondes étaient comparables à celles qu'auraient créées deux grosses pierres jetées au centre d'un étang.

Autour de moi, le Pacifique s'était mué en une version océanique des collines du Sussex où je vis, dans le sud de l'Angleterre. Évidemment, cette réplique aquatique était nettement moins accueillante et plus bruyante que l'original... Mais, quoique visuellement très impressionnante, une telle mer ne constitue pas nécessairement un danger pour une embarcation. J'avais déjà ramé dans de telles circonstances, en bordure de typhons, et j'avais appris à y résister.

En fait, une fois familiarisé avec l'immensité de ces

phénomènes, j'avais développé une technique assez efficace qui me permettait de continuer à progresser, même dans de telles conditions météorologiques. Mais cette fois-ci, je me trouvais nettement plus proche des deux tempêtes et je devais également faire face à de grosses vagues déferlantes et plates. Elles semblaient presque être indépendantes des ondes causées par les tempêtes.

Les vagues déferlantes ont une fâcheuse tendance à faire chavirer les petits navires, et tout particulièrement les bateaux à rames. Pour ne rien arranger, elles déferlaient de tous les côtés et de façon totalement chaotique. C'est ce que l'on appelle généralement une mer « confuse » mais, dans ce cas précis, l'étendue de la confusion en question était épique. Le seul avantage dont je disposais était que l'onde se dirigeait dans la bonne direction, vers l'est.

Chaque fois que c'était possible, je ramais donc vers l'est. Je ne ménageais pas ma peine, tâchais de faire abstraction du vent et de la pluie, et misais sur mon expérience et ma connaissance de la mer. Malgré les conditions éprouvantes, je ne quittais pas mon banc de nage. Durant quarante-huit heures d'affilée, j'ai continué à chevaucher ces terrifiantes et imprévisibles montagnes russes aquatiques. Je serrais les dents, j'essayais de faire abstraction de la peur que m'inspirait cet environnement résolument hostile. Ma seule obsession était de progresser vers l'est, mille après mille.

En dépit de ces circonstances à la fois angoissantes et excitantes, je veillais à préserver autant que possible ma sécurité et celle de mon bateau. Mais la sécurité est un concept très relatif lorsque l'on affronte un ouragan sur une coquille de noix. Chaque fois que je me retournais, je voyais fondre sur moi de véritables montagnes liquides surmontées de vagues déferlantes plus petites. Celles-ci devaient mesurer de six à neuf mètres de haut et se suivaient à un rythme effréné.

Le son était aussi terrifiant que cette vision. C'était un grondement effroyable, comme si le ciel et la mer se disputaient à qui ferait le plus de bruit. Des paquets de mer venaient parfois s'écraser contre la poupe, ou passaient au-dessus pour se déverser sur moi ou au-dessous du bateau, me propulsant vers l'avant à une vitesse folle.

Durant deux jours entiers, je luttai ainsi, l'organisme saturé d'adrénaline. Tandis que les heures s'écoulaient et que j'étais impitoyablement attaqué par les éléments, je sentais mon moral et mon énergie diminuer inéluctablement.

Je fis donc ce qu'avaient fait des générations de marins et de marines avant moi : je me concentrai exclusivement sur l'instant présent, sur ce que j'avais à faire. Et cette succession de tâches dérisoires permettait à mon esprit, sinon à mon corps, de faire abstraction de la tempête qui faisait rage autour de moi.

J'arrimai précautionneusement tout ce qui se trouvait à bord. Je m'attachai moi-même au bateau par l'intermédiaire d'une sangle de sécurité. Je disposai un ballast provisoire, constitué à partir de gros sacs poubelle remplis d'eau de mer que je disposai le long de la quille du bateau, dans les caissons centraux. C'était là qu'ils seraient les plus utiles, permettant au bateau de se maintenir droit. Je reculai également mon poste de nage de façon à être aussi protégé que possible par la cabine située à l'arrière.

Je fis tout ce que je pouvais pour augmenter le poids au centre du bateau et légèrement décalé sur l'arrière, afin d'accroître la résistance du bateau au gîte et d'éviter ainsi qu'il ne se retourne. Le risque était d'autant plus important que, dans une mer aussi confuse, de nombreuses vagues venaient me heurter par le travers de façon totalement imprévisible.

Je lançai une longue ligne au bout de laquelle j'adaptai une petite ancre flottante. Il s'agissait d'une version plus modeste de la grande ancre flottante en nylon que je trans-

portai à bord et qui servait à immobiliser mon bateau. Ma petite ancre flottante, quant à elle, servait juste à le ralentir. Je l'avais accrochée à la poupe, ce qui permettait à celle-ci de se présenter naturellement face aux vagues dominantes.

Bien sûr, cela ralentissait mon rythme de nage mais je pouvais continuer à ramer. Le plus important, c'était que cette ancre permettait au bateau de demeurer relativement stable et orienté dans la bonne direction. Même lorsque les vagues déferlantes se glissaient sous le bateau, l'entraînant vers l'avant à toute vitesse, je parvenais à garder le contrôle du Mrs D.

Ce nom, je l'avais choisi en l'honneur de ma mère, Mrs Dawson. Et le navire était aussi solide et fiable que celle dont il tenait le patronyme. Je continuais donc à progresser obstinément vers l'est et vers le Golden Gate Bridge, aussi rapidement que me le permettaient ces conditions cauchemardesques.

L'une des choses qui me permettaient de tenir le coup était la musique. J'imagine que c'est le cas de nombreux marins, qu'ils soient skippers ou rameurs. Pour ces derniers, elle peut constituer un soutien extraordinaire. Lors des interminables quarts de nage, lorsque l'on est seul sur l'océan, la musique tient lieu de compagnie. Et lorsque l'on n'a rien d'autre pour distraire son attention, même des morceaux que l'on a déjà entendus des centaines de fois peuvent prendre une nouvelle signification, susciter de nouvelles émotions.

Mon frère Steve, avec lequel j'avais traversé l'Atlantique, possède une connaissance de la musique nettement plus approfondie et encyclopédique que moi. C'est donc à lui que j'avais demandé de me constituer une playlist, avant de partir. Je ne voulais pas seulement des grands standards mais aussi des musiques différentes, que je n'aurais probablement pas pris le temps d'écouter en d'autres circonstances mais que j'aurais tout le loisir de découvrir, une fois en mer.

La playlist de Steve s'avéra d'autant plus importante pour moi lorsque je perdis le contact avec la terre ferme, au douzième jour de navigation. J'écoutais en boucle Beautiful South en me laissant submerger par leurs mélodies vocales superposées et leurs airs entêtants. J'écoutais de grands classiques du blues et aussi quelques chansons pop datant de ma jeunesse. C'était le seul lien qui me restait avec mon foyer, avec ma vie normale. Et l'impact émotionnel de certaines de ces chansons était incommensurable.

Très franchement, pour apprécier à sa juste valeur *What a Wonderful Life* de Louis Armstrong, je doute qu'il y ait meilleur endroit au monde qu'un bateau perdu au beau milieu de l'océan, particulièrement par une nuit étoilée de pleine lune. Et le pouvoir de ces paroles incroyables prenait une toute autre dimension, tandis que je menais cette guerre d'usure solitaire contre le vent et la houle du Pacifique.

Alors que la route transatlantique est tracée naturellement par les vents dominants qui soufflent en direction des Caraïbes, la route qui conduit à travers le Pacifique du Japon aux États-Unis n'a pas cette chance. Les vents et les courants semblent conspirer au contraire pour empêcher ou ralentir toute progression vers l'est. Chaque mille nautique gagné peut être reperdu au gré d'une brusque saute de temps ou d'un courant contraire inattendu. Et j'ai fini par comprendre qu'il y avait d'excellentes raisons pour lesquelles personne n'était encore parvenu à effectuer cette traversée à la rame...

Comme les semaines se changeaient en mois, le combat presque constant que je devais mener contre l'océan érodait inexorablement mon moral. Depuis que mon téléphone satellite avait été détruit au cours d'une tempête, j'étais seul avec mes pensées et avec la musique diffusée par les haut-parleurs du bateau. Pour tuer le temps, j'enregistrais des films à l'aide de mon appareil photo. Je ramais aussi longtemps que je le pouvais, parfois jusqu'à dix-huit heures d'affilée.

J'avais mal partout et les frottements qui s'exerçaient sans cesse sur mon corps étaient une source de douleur constante.

Quant au retard que je ne cessais d'accumuler, il constituait pour moi une véritable torture mentale. Il m'arrivait de hurler de colère et de frustration lorsqu'une fois de plus, je me trouvais confronté à des conditions météorologiques défavorables. De façon assez ridicule – mais typiquement britannique – je prenais soin de m'assurer que personne ne me regardait avant de laisser libre cours à de telles crises de rage.

En réalité, j'étais physiquement et mentalement épuisé. Et puis, un jour, alors que je croyais vraiment avoir touché le fond et que j'étais en train de m'apitoyer sur mon propre sort, l'une des chansons de la playlist de Steve a retenu mon attention. Je ne l'avais encore jamais entendue mais tandis que je l'écoutais pour la première fois, j'ai senti une transformation totale s'opérer en moi.

C'était incroyable : j'étais assis là, abattu, défait, lorsque soudain, j'entendis ce chanteur comparer la vie à ce que l'on pourrait ressentir dans un bateau à rames au beau milieu de la tempête ! Il parlait des vagues que l'on essaye vainement d'arrêter pour atteindre son but. C'était comme s'il me parlait à moi. Et le plus étonnant, c'était les deux dernières lignes :

*And you never, never, never, never, never give up
Well, those waves will see you safely to a friendly shore*

Ces deux vers concluent la chanson *Charmed Life* du groupe Divine Comedy. Il s'agit d'un hommage de l'auteur-compositeur Neil Hannon à sa fille lorsqu'elle était encore bébé. Mais ce morceau possède une résonance particulière pour moi parce que j'ai toujours pensé que j'avais vécu une *charmed life*, une vie enchantée. Et ces dernières paroles m'ont profondément marqué. C'était vraiment comme si

quelqu'un m'avait soufflé à l'oreille : *Et n'abandonne jamais, jamais, jamais, jamais, car ces vagues finiront par te mener jusqu'à un rivage amical.*

Sur l'instant, je me suis dit que ces paroles avaient été écrites tout spécialement pour m'arracher à ce moment de désespoir. Mon moral et ma force se sont trouvés miraculeusement ressourcés. J'étais désormais convaincu que je n'abandonnerais jamais et que ces vagues finiraient effectivement par me mener jusqu'à un rivage amical.