



Editorial



Du plus loin que je me rappelle, la mer a toujours bercé mes rêves. L'un d'eux était d'un jour partir découvrir le vaste monde à la voile

sur la trace d'illustres navigateurs dont les livres avaient hanté mon adolescence. Plus pragmatiquement je fus un temps officier de marine avant de revenir à terre. Mais la mer n'était jamais loin et un jour, après un petit détour par les airs comme constructeur d'avions, nous hissâmes avec mon épouse les voiles de notre bateau qui nous conduisit à Saint Martin où nous avons jeté l'ancre le 1er février 1995.

Toujours la mer avec l'organisation des Fêtes du Nautisme, avec Métimer, encore présentes dans toutes les mémoires, mais déjà l'idée de faire quelque chose. Développant depuis quelques temps une activité dans l'architecture navale, un concours de circonstances m'aiguilla vers ce qui allait être une aventure exceptionnelle. A l'époque, j'avais convaincu l'Office de Tourisme de participer au salon nautique de La Rochelle et avec Alain, mon futur coéquipier, nous regardions l'animation sur les pontons. Quelques temps auparavant, j'avais dessiné un petit trawler de 6,50m et l'idée vint à mon ami, puisque je parlais de construire ce bateau, de le présenter à ce salon, et comme un bateau, c'est fait pour naviguer, de l'y amener par la mer.

Idee séduisante, mais qui, à l'analyse, se révéla extrêmement complexe pour arriver à concilier déplacement, capacité, autonomie. La réussite de la traversée montre la validité des choix. La démarche d'optimisation en vue de réduire la consommation, gage d'autonomie, débouche sur un concept qu'il m'a semblé intéressant de médiatiser: celui d'une sorte de course à l'économie ou comment faire pour réduire la consommation de nos moteurs marins. Et peut-être un jour traverser avec un moteur qui consomme autre chose que du pétrole.

C'est, à l'occasion du premier anniversaire de cette traversée, ce que je veux rappeler.

Yves KINARD

ANY WAY MARINE
www.anywaymarine.com

Gestion-Location-Vente de bateaux
Location de voiliers
Day charter ou long charter
0590 87 91 41
Marina Port La Royale

Le voyage de « Spirit of Arielle »



© Geneviève Auter

Il y a un an jour pour jour, je quittais Saint Martin à bord de mon petit trawler de 6,50m dans un concert de cornes de brumes des bateaux amarrés dans la marina Fort Louis avec pour objectif de rallier Saint Martin de Ré. Un an déjà. Une belle aventure qui s'est malheureusement terminée un peu en points de suspension, crise oblige. Retour en images sur le voyage dans ce numéro spécial qui lui est entièrement consacré.

Petit rappel

Le départ n'était qu'une étape d'un long processus. En effet, cela faisait déjà quatre ans que je pensais à ce voyage. Le bateau avait été mis en chantier le 9 janvier 2006 chez Geminga qui m'abritait généreusement, mais c'est seulement le 12 août 2007 que « Spirit of Arielle » touchait l'eau. Trop tard pour faire la traversée cette année, le bateau n'étant ni prêt, ni testé. S'en suivit une nouvelle année de travail, de finitions, de tests pour enfin sortir de la marina Fort Louis par un temps splendide. Escorté par la vedette de la SNSM, nous gagnons Grand Case avec Patrick, mon équipier, médecin de son état, pour récupérer au vol les autocollants de Total arrivés le matin même par avion. Moments émouvants avec la vedette dans le sillage, mon épouse et quelques amis à bord. A ce moment, où tout bascule, où nous entrons vraiment dans l'aventure, j'ai un serrement de

cœur en agitant la main une dernière fois quand la vedette vire de bord, non sans nous avoir salué d'un ultime coup de corne. Reverrais-je Mathilde, mon épouse ? N'est-ce pas un peu fou et dérisoire que se lancer dans pareille aventure avec un si petit bateau ?



© Geneviève Auter

Bien sûr, mon métier d'architecte naval m'a apporté toutes les réponses quant à la stabilité, la flottabilité. Mon passé d'officier de la marine marchande m'a conforté dans les qualités techniques du bateau tandis que mon expérience de la navigation, en cargo ou à la voile (nous sommes arrivés à Saint Martin, mon épouse et moi, à la voile, en 1995) me permettent de bien appréhender la puissance de l'océan. J'ai confiance dans le bateau, mais la mer nous sera-t-elle clémente ? Nous partons au bon moment,



© Geneviève Auter

Suite page 2 →

Sommaire:

Le voyage de Spirit of Arielle.....	page 1
Remerciements sponsors.....	page 7
La course.....	page 8
Et maintenant?.....	page 8
La construction navale à Saint Martin.....	page 8
L'architecture navale.....	page 9
Un peu d'histoire.....	page 10
Quelques chiffres:.....	page 10
Brève.....	page 11

SXM Economique est une publication de Saint Martin Stratégie et Développement.

Directeur de la rédaction et éditeur: Y. KINARD
BP 1041 — 97061 Saint Martin cedex
Tel: 0690 53 69 66
Mail: sxmstrategie@wanadoo.fr

Toute reproduction, même partielle, à des fins commerciales ou publication dans un autre support ou par quelque moyen que ce soit, sans l'autorisation écrite de l'éditeur, est strictement interdite. La diffusion à titre privé est autorisée.

Régie publicitaire:

Nous consulter au 0690 53 69 66
Le SXM Economique est un magazine hebdomadaire diffusé exclusivement par internet.

Aucune copie imprimée n'est disponible. Il est totalement gratuit et peut être reçu sur simple demande à l'adresse sxmstrategie@wanadoo.fr

Suite de la page 1

mais l'imprévisible peut toujours être sur le chemin : tempête, collision avec un cargo ou une épave, panne irrémédiable. Au fond, le vrai courage n'est pas tant l'aventure que ce qui la précède directement : partir. Cet arrachement, ce renoncement, cette plongée dans l'inconnu, c'est vraiment là qu'il faut être le plus fort. Après, c'est la routine, c'est l'expérience qui permettra de mener l'aventure à son terme, avec un peu de chance aussi.

Saint Martin – Bermudes.

La première étape est l'archipel des Bermudes, 850 miles plus au nord, et un peu plus à l'ouest. Ce crochet a été rendu nécessaire par l'autonomie du bateau. Malgré les 1.300 litres de gasoil stockés dans six réservoirs, il n'y avait pas assez pour aller d'une traite aux Açores. En fait, nous ne partons que le lendemain, ayant mouillé à Tintamarre pour achever de ranger le bateau et



prendre nos marques. Dès le lendemain, et après une demie heure, nous connaissons le premier problème qui nous empoisonnera la vie jusqu'en France : le pilote tombe en panne. Que faire ? Revenir ? Réparer ? Combien de temps cela prendra-t-il ? La décision est vite prise : on est parti, on continue. Après tout, les Bermudes sont

à six jours de navigation, ce n'est pas la mer à boire. On réparera sur place. Cela suppose donc que nous allons devoir nous relayer 24h/24h pour barrer par quart de deux heures. Un vrai quart de travail alors que nous avions espéré n'avoir qu'un quart de veille. Ces premiers jours apportent aussi la confirmation d'un autre souci : la santé de Patrick. Arrivé à Saint Martin avec une sciatique, il pensait être sur la voie de la guérison, mais les mouvements incessants du bateau ont rapidement réveillé la douleur. Il sait à peine dormir, se meut difficilement et les anti-inflammatoires qu'il prend lui mettent l'estomac à l'envers. Patrick était déjà venu travailler l'année d'avant à la construction du bateau, et voulait à tous prix vivre cette aventure.



Durant cette traversée, nous avons aussi commencé à nous poser des questions sur le fonctionnement du radar qui ne détectait absolument rien. Décidément, beaucoup de petits soucis à régler en arrivant aux Bermudes, avec aussi une petite fuite de gasoil dans la machine et une d'eau dans le compartiment sous cockpit (les deux jamais trouvées). La mer belle au départ s'est peu à peu creusée au large, mais sans jamais être méchante. Juste inconfortable. Une coque de noix de 6,50m, ce n'est vraiment pas grand-chose et l'on se fait balloter du matin au soir, jour et nuit. Mais tranquillement,



puissamment, Spirit of Arielle trace son sillage au milieu des collines liquides qui sans arrêt glissent sous sa coque. Les deux derniers jours seront moins agréables. Alors que nous commençons à prendre nos marques, le vent s'est renforcé, la mer s'est creusée, des petits moutons sont apparus, de gros nuages menaçants ont remplis le ciel, parfois de la pluie estompe le paysage. Seuls, de-ci de là, quelques oiseaux nous tiennent encore compagnie. La nuit, c'est intenable. Dans le noir total, n'ayant plus que les instruments pour nous guider, il est très malaisé de barrer, et plus encore pour Patrick que sa sciatique tараude et qui, de ce fait, apprécie fort peu les mouvements du bateau. Au petit matin du sixième jour, une voix sortie de nulle part (enfin, de la VHF) nous interpelle directement par notre nom. Curieuse impression que d'être ainsi appelé si loin au large pour une procédure d'identification et un questionnaire un peu irréels. Une petite erreur de lecture de carte du capitaine nous fait chercher un peu trop au sud les Bermudes, mais une fois la bêtise rectifiée, nous



arrivons à Georgetown pour les formalités d'entrée, avant de ressortir pour rejoindre le Yacht Club de Hamilton, la capitale, où nous sommes attendus. L'île est ceinturée au nord de nombreux récifs invisibles, mais mortels. Des



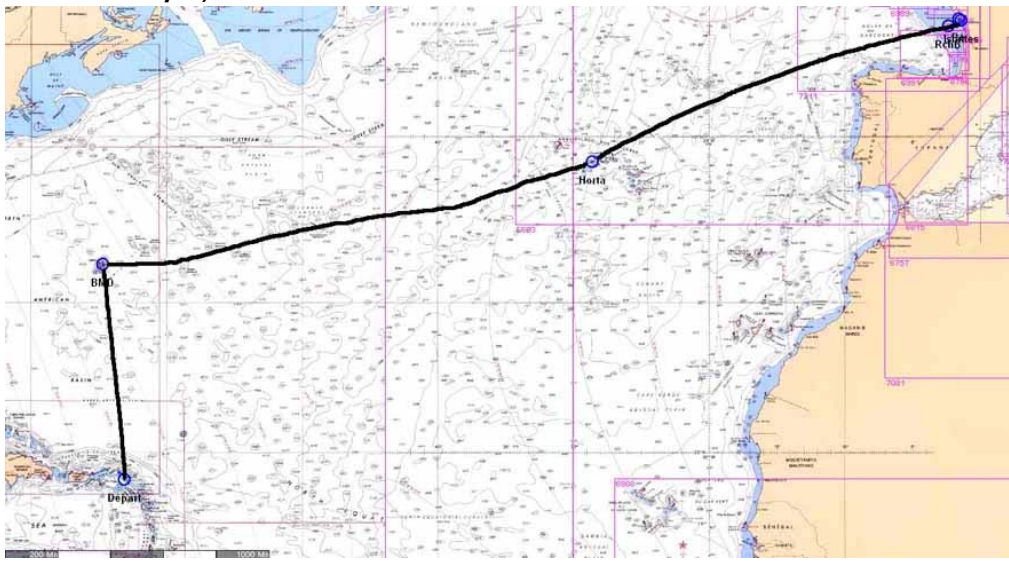
centaines de bateaux au travers des siècles en ont fait l'ultime expérience. Un étroit chenal a été balisé entre la côte et les récifs, qu'il faut suivre rigoureusement. Le temps ne s'y prête guère, ni d'ailleurs l'équipage avec un capitaine qui voit pas bien de loin, et un second daltonien et myope. Après quelques frayeurs, surtout rétrospectivement, nous arrivons au ponton où nous attendent le Commodore du yacht club, la presse locale et le verre de l'amitié, ainsi que quelques plaisanciers admiratifs. Sur ces îles où le bateau est quasiment la deuxième voiture, tous ces gens naviguent à longueur d'année. Notre voyage les impressionne donc en connaissance de cause.



En haut, le Yacht Club. Ci-dessus, le Commodore.



Suite page 3 →



Suite de la page 2

Les Bermudes.

La première chose qui frappe quand on visite les Bermudes est l'appellation. « Les », car on ne voit qu'une seule et même île. Mais en fait ce sont toutes des petites îles (7), parfois séparées d'un



mètre les unes des autres, rattachées par la route. Ensuite, ce qui interpelle, c'est cette atmosphère de calme, de sérénité, d'organisation, de propreté. Tout ici est à l'anglaise, depuis le style de la cathédrale qui ne dépareillerait pas



Westminster jusqu'aux petites villas entourées d'un gazon irréprochable parsemé d'arbustes soigneusement taillés, ou encore la conduite à gauche et les tenues très british des gentlemen



Fête Nationale



en bermuda, chaussettes hautes et veston. Au-delà de ce cliché vieille Angleterre, il y a une économie très structurée qui s'est largement développée ces dernières années. Place financière à la fiscalité alléchante, les Bermudes ont su attirer les multinationales, principalement des banques et des assurances, qui y ont établi leurs sièges ou directions opérationnelles. S'en est suivi en vingt ans un boom immobilier et un développement rapide qui a profité globalement au plus grand nombre, mais a contribué à exacerber les inégalités. Les salaires payés aux

Le parlement



employés de ces grandes sociétés, souvent très qualifiés, ont conduit à renchérir le marché immobilier. L'île, d'une superficie de 53 km² est plus petite donc que Saint Martin, pour une population de 65.000 habitants. Le climat y est tempéré, traduisez, il pleut souvent, mais il n'y



fait jamais réellement froid, malgré sa latitude égale à celle de la Caroline, grâce aux eaux chaudes du Gulf Stream. L'île donne l'impression d'être couverte de maisons, mais cependant de beaux espaces restent consacrés à l'agriculture. D'autres sont des parcs naturels protégés. Les



Nelson Dockyard

plages sont nombreuses, comme les vestiges historiques. Longtemps place forte anglaise, on y trouve un arsenal militaire tout à l'extrémité, Nelson Dockyard, aujourd'hui transformé en musée et en centre commercial et touristique ainsi qu'une petite marina. Tout cela, comme souvent dans les anciennes colonies britanniques, très bien conservé et valorisé. Avec un peu plus de 25 km du nord au sud, l'île donne l'impression d'être plus grande que Saint Martin, même si son

Suite page 4 →



Suite de la page 3

étroitesse, en moyenne 1 kilomètre, et sa faible altitude, 76 m, ramènent tout à sa juste proportion.

J'ai conservé de cette île un souvenir un peu nostalgique d'ordre, de propreté, de rigueur, de tradition, de courtoisie, et de quelques lois intelligentes. Par exemple que les gros 4x4 sont interdits, qu'on ne peut posséder qu'une voiture par ménage, et encore, si on peut la garer sur sa propriété et non sur la voie publique. D'où une prolifération de scooters et de bateaux. Les navettes dans les lagons intérieurs et autour de l'île sont très efficaces et c'est un ballet incessant d'embarcations. Dès le week-end arrivé, tout le monde se retrouve sur l'eau pour aller à la pêche



principalement, mais aussi pour régater à la voile. Nous étions accueillis gracieusement au Royal Bermuda's Yacht Club à Hamilton et durant ces treize jours d'escale, Patrick a eu l'occasion de se faire soigner à l'hôpital et chez un kiné. Parallèlement, nous avons « soigné » le bateau en y apportant quelques petites améliorations, réparations ou petites finitions indispensables. Le capitaine a lui aussi dû subir quelques vérifications, une dent se rappelant inopportunistement à son souvenir. Quelques vivres et de l'eau ont été embarqués en prévision de la plus longue étape vers les Açores ainsi que le plein de gasoil.



Bermudes – Açores.

Le 4 juin nous reprenons la mer, Patrick retapé, du moins le croyions-nous, le temps agréable, la mer plate. Après le crochet par Georgetown pour faire les formalités de sortie, nous avons mis le cap sur les Açores, mais en choisissant une route



plus sud de 200 miles que l'orthodromie (ligne droite) en raison des perturbations qui passent dans le nord. Le pilote toujours en panne, malgré une réparation complète, nous devons toujours



barrer nuit et jour. Rapidement, les mouvements du bateau recommencent à blesser Patrick qui à nouveau souffre le martyr. Nous allons un peu plus lentement que dans la première partie du voyage car la route est longue, rallongée d'une cinquantaine de miles par le choix tactique. L'année n'est pas très bonne pour traverser. L'anticyclone est assez faible et régulièrement attaqué par des trains de dépressions qui sortent des États-Unis. Nous sommes juste à la limite sud de celles-ci et cinq jours après le départ nous avons vu la houle grossir, le vent augmenter, l'écume blanchir la mer en longues traînées. Heureusement, tout cela vient de l'arrière, mais nous engage parfois dans des surfs sauvages à plus de quinze noeuds, particulièrement la nuit car on n'y voit rien et il faut toute son attention pour conserver le cap et ne pas mettre le bateau en travers. Ce qu'il fait malgré tout de temps à autre, mais sans soucis autre qu'une belle frayeur que la fatigue et l'habitude finissent par atténuer. Le bateau est très sain, et n'embarque pas une seule goutte d'eau. Pourtant l'appréhension nocturne me conduira à alourdir Spirit of Arielle en ballastant, c'est-à-dire en remplissant d'eau de



A de rares moments, le bateau tient son cap tout seul, sans pilote.

mer les réservoirs de gasoil vides. Plus stable, plus confortable, ce sera pourtant à l'origine d'un épisode qui aurait pu être dramatique quelques jours plus tard. Au fil des jours, évidemment, le niveau du gasoil descend dans les réservoirs et quand il ne reste plus que le tribord arrière qui nous sert de journalier, et que son niveau descend aussi, je commence à stresser et vouloir récupérer un peu de gasoil, craignant de tomber à court à quelques encablures des côtes. En essayant de pomper un peu de gasoil dans les tuyaux de remplissage, je ne me suis pas rendu compte que je transférais de l'eau en fait. Au moment où je pris conscience de l'erreur, le moteur commença à ratatouiller. Comprenant instantanément ce qui se passait, dans un réflexe salvateur, j'arrête le moteur dont la pompe d'injection, tournant à l'eau, risque à tous moments de gripper et de cisailer son arbre, rendant la panne irrémédiable. S'en suivent trois

heures de purge intensive, toute la ligne étant pleine d'eau. Dire que le bruit du moteur nous fut un soulagement est très loin en dessous de la vérité. Seuls, perdus au milieu de l'Atlantique,



sous un beau soleil, mais à plus de 200 miles de l'arrivée, c'est un réconfort de reprendre notre lente progression, sans plus de problèmes. C'est au petit matin du 19 juin que nous sommes entrés dans le port de Horta sans plus de soucis. Quel bonheur d'appeler mon épouse à peine le pied posé à terre, le téléphone portable acceptant de remarcher ici. La plus longue traversée de l'histoire de la navigation à moteur jamais faite sur ce trajet par un aussi petit bateau est terminée. 1850 miles en autonomie complète et quasiment sans soucis, si l'on excepte la bévée du capitaine, à une moyenne de 5,3 noeuds et en consommant environ 3,5 litres à l'heure. Très rapidement, Patrick me quitte pour rentrer en France se faire soigner. Il a perdu 6kg dans l'aventure mais ne regrette rien, si ce n'est de ne pouvoir continuer sur la partie, il est vrai, la plus dangereuse du parcours. Devant nous en effet s'ouvre le Golfe de Gascogne.



Spirit of Arielle à Horta

Horta, île de Faial.

Le changement avec les Bermudes est radical. 173 km² de superficie pour seulement 15.000 habitants, l'île, bien que développée, semble épargnée par les tourments de la vie moderne. Ici la vie est paisible rythmée par les saisons. L'activité économique est essentiellement tournée vers l'agriculture et la pêche. Grand centre baleinier dans le temps, cette activité a peu à peu disparu, remplacée à une époque par la Compagnie du Câble qui y installa un relais téléphonique, puis les avions ou hydravions qui y faisaient escale sur la longue route atlantique avant que l'autonomie des avions conduise à la délaisser. Colonie portugaise, aujourd'hui région autonome sous statut de RUP (Région Ultra Périphérique de l'Europe), l'île essaie de se diversifier vers un tourisme vert. Et verte, Faial l'est dans la mesure des pluies abondantes qui toute l'année l'arrosent. Horta a beaucoup de charme avec ses vieilles maisons, ruelles et églises typiquement portugaises que les tremblements de terre ont mis à mal à travers les siècles. Terre volcanique riche, tout pousse.

Suite page 5 →

Suite de la page 4



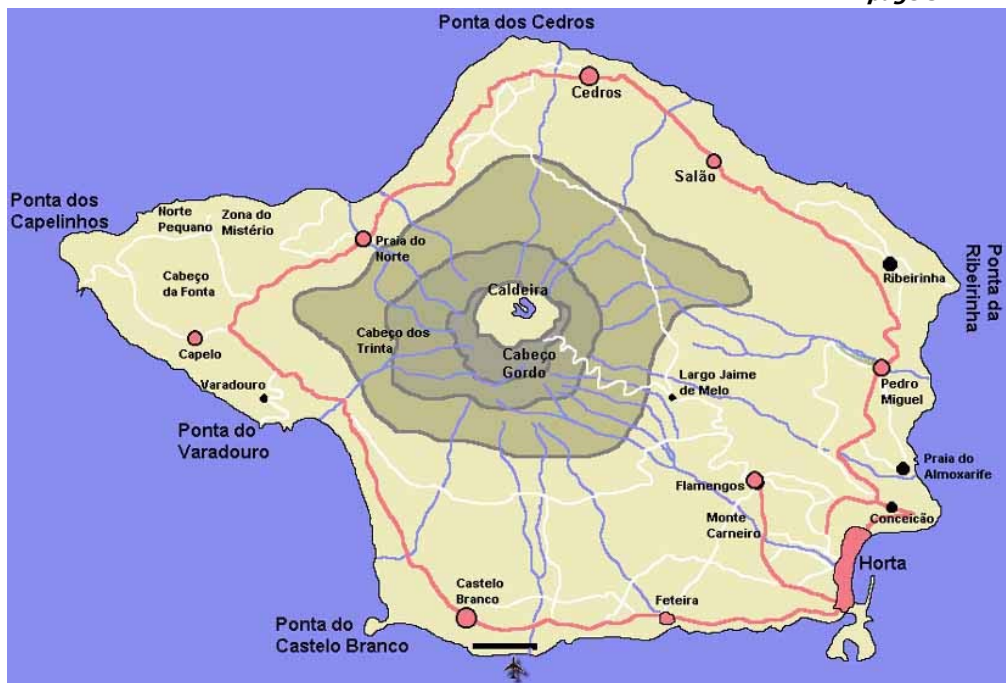
Bloqué à attendre mon nouvel équipier, j'ai eu tout loisir de découvrir cette île magnifique à la population très accueillante. Rendez-vous des voyageurs, une importante colonie de « globe-flotteurs », comme dit le chanteur Antoine, hante les pontons de la marina, mais aussi du célèbre café Sport tenu par José, le descendant du fameux Peter chez qui tous les grands noms de la mer se sont arrêtés, de Chichester à Tabarly en passant par Alain Gerbault et tant d'autres,



Le Café Sport et les scrimshaws, dents de cachalots gravées par les marins.

De droite à gauche, Tabarly, Chichester, José Azévedo, l'actuel propriétaire des lieux, petit-fils du fondateur, son père, son grand-père (Peter)

célèbres ou illustres inconnus. Tous ont laissé une trace écrite dans le livre d'or ou peinte sur les quais et digues du port en fresques magnifiques. Sur la route du retour, parfois après un tour du monde, c'est le rendez-vous des « voileux ». Les



De haut en bas, l'hôtel de ville et une église, l'île voisine de Pico, volcan encore actif, un parc à Horta, avec des hortensias, emblème de l'île.

histoires s'échangent, les anecdotes fusent, les équipages se retrouvent, nostalgiques à la veille de revoir l'Europe. Ils y croisent les plaisanciers qui s'essaient à une première grande croisière, descendant des pays nordiques, ou venant de France, Angleterre, Hollande pour un petit dépaysement. D'autres sont sur la route qui du



De haut en bas, un volcan né il y a seulement quelques décennies (Capelinhos), hortensias et vue sur l'Atlantique, la marche de la Saint Jean (à Flamengos)

Canada ou des USA rejoint l'Europe du nord ou la Méditerranée via Gibraltar. Les expériences s'échangent, les bateaux se comparent, tous sont unis par la même passion de la mer. Visites de volcans, promenades, fêtes folkloriques

Suite page 6 →

Suite de la page 5



Une baleinière avec laquelle les açoriens chassaient.

émailleront ce séjour paisible, au climat d'avant-goût de la France. Ici on paie en euros, et chose surprenante, la vie est très bon marché. La politique de la mère patrie étant d'estimer que ces îles lointaines ne doivent pas supporter le poids de leur éloignement, le transport est subventionné si bien que les prix sont identiques au Portugal. Et comme la vie y est déjà moins chère qu'en Métropole, c'était une excellente cure pour mes finances.

Alain, mon nouvel équipier, ami de longue date m'ayant rejoint, nous pouvons entamer la dernière étape.



Alain, mon deuxième équipier.

Açores – Saint Martin de Ré.

Une nouvelle fois réparé, le pilote retombera illico



en panne dès le départ le 4 juillet, ce qui nous conduisit à l'île voisine de Sao Jorge pour tenter de réparer. Le lendemain, il fallait se résigner à barrer jusqu'au bout, le pilote rendant une fois de plus l'âme quelques heures après le nouveau départ. Décidément, les deux instruments les plus importants, le pilote et le radar, ne nous auront pas été d'un grand secours durant ce voyage. Le radar en effet, flambant neuf, est en panne depuis le lendemain du départ de Saint Martin et ne sera réparé sous garantie qu'à La Rochelle bien longtemps après (magnétron inexplicablement fichu).

Cette dernière partie du voyage est la plus dangereuse car l'approche du célèbre Golfe de Gascogne ne peut se faire sans appréhension. Sa

triste réputation sur base de mer difficile ajoutée au croisement des routes de navigation, la traversée des zones de pêche et un climat très changeant sous l'influence des grandes dépressions océaniques empilent les difficultés. Si au final la traversée se déroula sans incidents notables, mis à part une petite panne moteur due à un filtre bouché, ce ne fut pas sans appréhension certains jours. En effet, une puissante dépression se creusa quelques jours après notre départ, nous menaçant dans notre nord. Un moment la question se posa de se dérouter vers le sud, mais notre vitesse insuffisante rendait bien illusoire le gain éventuel. Pour finir, la dépression eut le bon goût de passer un peu plus nord que prévu, nous épargnant (elle fut par contre très bénéfique pour Thomas Coville qui pulvérisa le record de traversée de l'Atlantique nord sur son maxi trimaran, éclipçant d'ailleurs involontairement notre traversée dans les médias). L'entrée dans le golfe et la traversée



de la route de navigation qui joint les deux Finistère (le français et l'espagnol), se déroula sans voir grand-chose. Peu de bateau et très loin. Aucun pêcheur non plus. A un jour d'intervalle nous eûmes deux petites frayeurs. La première fois quand le moteur après quelques hésitations décida de s'arrêter. Un filtre de gasoil trop vieux qu'il n'avait pas été possible de changer sur la route limitait le débit, empêchant de conserver une vitesse suffisante pour arriver selon l'horaire prévu le 14 juillet. C'est évidemment à ce moment qu'un pétrolier choisit de nous foncer dessus, ne déviant sa route qu'à la dernière minute. L'autre anecdote, sans risque cette fois, fut quand un énorme transporteur de voitures passa à nous frôler alors que nous ne l'avions pas vu, ni l'un ni l'autre. Moi, j'écrivais à l'ordinateur à la table du carré tandis que Alain appuyé sur le montant de la porte lui tournait le dos en barrant. Plus d'émotion par la découverte imprévue que de risque.

C'est sur une véritable mer d'huile, sans un poil de vent, par une douce chaleur et un beau soleil, escorté par quelques requins que nous sommes arrivés le 14 juillet sans plus de soucis en vue de l'île de Ré. Trop tard pour rentrer ce jour-là à Saint Martin de Ré, nous sommes allés mouiller au bord d'une petite plage sur laquelle, plaisir immense, nous attendaient Bulent (le président de Métimer) et surtout ma chère épouse. Un pêcheur du coin nous amena à la plage et nous sommes tombés dans les bras l'un de l'autre : ça



© Mathilde



En arrière plan, le pont de Ré. ©B. Gülay

y est, c'est fait. Le rêve est accompli, s'inscrivant dans l'histoire.

Le lendemain, escortés par les plaisanciers rameutés par l'efficace Bulent, nous sommes entrés dans le port de Saint Martin, de Ré cette



Le président du Yacht Club local, Antoine Majou, son épouse, la mienne et Bulent Gülay, président de Métimer. ©B. Gülay

fois, dans un nouveau concert de cornes de brume avant de nous mettre à quai où nous attendaient le Maire et quelques élus, des plaisanciers, la presse puis un vin d'honneur. Une belle aventure se terminait, saluée par les médias nautiques partout dans le monde.

Yves KINARD



La photo la plus publiée dans la presse dans le monde. (© Yann Werdefroy, Le Phare de Ré) Ci-dessous à droite, Patrice Déchelette, Maire de Saint Martin de Ré.



Suite page 7 →

Suite de la page 6



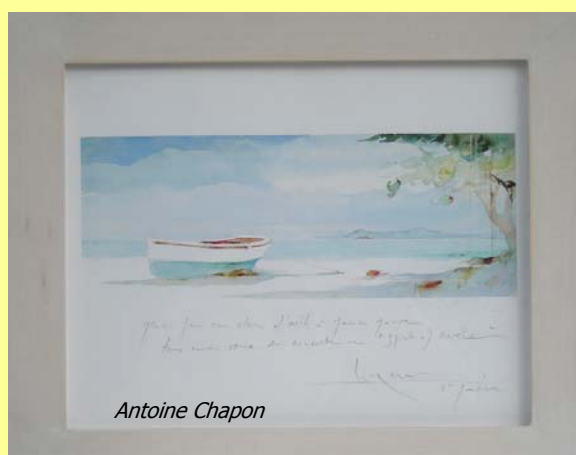
Remise du fanion du club des plaisanciers de Saint Martin.



Si cette aventure vous a plu, vous pouvez aller sur le site internet lire le journal de bord jour après jour, voir des photos de la construction, et encore bien d'autres photos du voyage et des articles plus complets sur les escales. <http://www.mayrik.com/Journal.htm>



Cette aventure a été aidée notamment par de nombreux sponsors. Qu'ils soient ici tous sincèrement remerciés pour leur participation à des titres divers. Grand merci à tous.



Ainsi que:
SMBTP, La Vie en Rose, Saint Martin Cars, Bioman, Wind Aventures, Expert Maritime Hervé Carra, la marina de Horta, la marina Fort Louis, Le Royal Bermuda Yacht Club, Gérald Midrouet, Patrick Brachet, la SNSM

La course

L'idée de base de cette aventure était de dessiner un bateau répondant à une niche de marché et de le faire connaître en réalisant une traversée exceptionnelle. Mais rapidement, l'analyse montra la difficulté de réaliser cet objectif avec un aussi petit bateau. Forcé de devoir rassembler un certain nombre de technologies propres à réduire ma consommation pour optimiser la quantité maximum que je savais emporter, j'ai trouvé que la démarche méritait d'être médiatisée au-delà de cette traversée. C'est ainsi qu'est née l'idée de lancer un challenge basé sur la recherche de solutions de propulsion mécanique permettant de réduire, voire un jour, annuler la consommation de produits pétroliers. Le parcours serait de Saint Martin à Saint Martin de Ré et la médiatisation qui en découlerait devrait permettre d'attirer des budgets pour la recherche dont les résultats seront profitables aussi bien pour le secteur de la

plaisance que pour la pêche. Divers contacts ont été pris à différents niveaux. Le Ministre Bussereau (Ministre des Transports, Président du Conseil Général des Charentes Maritimes) a été rencontré, ou encore le chef de Cabinet du Ministre Borloo (Développement Durable), Gérard d'Abboville (président du Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance, membre du CESE), Jean-François Fontaine, (pdg de Fontaine-Pajot et nouveau président de la FIN). Tous se montrent extrêmement intéressés par le concept qu'il reste à peaufiner. Mais là aussi la crise n'est pas très propice pour ce genre d'initiative. De plus, le prix de baril de pétrole étant de nouveau fort bas, les préoccupations écologiques sont un peu reléguées. L'écologie ne deviendra réalité que lorsqu'elle sera économique (dans le sens rapporter des sous). ■



Et maintenant ?

Comme je disais dans le chapeau de l'article, cette belle aventure se termine pour le moment en points de suspension. Le bateau a été présenté au Grand Pavois de la Rochelle où il a été fort visité, aussi bien pour son aspect



anecdotique que par de véritables acheteurs potentiels. Mais à ce jour rien n'a pu se concrétiser pour l'unique raison qu'un outil de fabrication n'existe pas. Initialement il était prévu de le construire à Saint Martin, malheureusement, un facteur avait été négligé, celui de l'impact du transport vers son marché. Avec quasiment 10.000€ de frais de transport, c'est la marge qui est mangée par ce volet. D'où l'idée de le construire en France. L'activité générée là-bas aurait sans doute permis de monter une structure ici destinée à alimenter le marché local et des Etats-Unis et Canada où la demande est forte pour ce type de bateau (et le transport moins cher).

De très bons contacts avaient été noués en France, mais ils ont avorté suite à la crise qui a impacté violemment le secteur nautique à partir de septembre et plus encore en début de cette

année, faisant disparaître les propositions de partenariat. Ce n'est évidemment plus l'heure d'investir, mais plutôt de faire le dos rond et de conforter les outils en place. ■



La construction navale à Saint Martin.

C'est assez paradoxal puisque sur une île, donc forcément entourés d'eau, nous devrions nous intéresser à la mer, aux bateaux. Spécificité de Saint Martin, au contraire de la plupart des autres îles, ici, on ne s'intéresse pas du tout à la mer. C'est d'ailleurs pour cela qu'en 2003 quand je devins Président de Métémer, j'ai proposé d'organiser la Fête du Nautisme pour permettre au plus grand nombre d'approcher et découvrir la mer au travers de ses activités, de ses métiers, avec les réussites que l'on connaît en 2003, 2004 et 2005. Si d'un point de vue « prise en compte » par les autorités cela a bien fonctionné, il faut bien dire que cela n'a pas fait évoluer les mentalités au niveau de la construction. Trop proches sans doute des USA, les bateaux ici sont achetés sur ce marché, d'autant plus que la crise, encore elle, les a mis à des prix défiant toute

concurrence. Certes, ils ne sont pas nécessairement aux normes européennes, mais sur une île bi-nationale où il est très facile d'immatriculer un bateau du côté hollandais, cela ne pose pas réellement de problèmes. Alors que chaque île a le plus souvent un ou plusieurs constructeurs, ici nous n'avons rien. Anguilla a un chantier dynamique qui vend des bateaux dans toutes les Caraïbes, Saint Thomas construit de grosses unités pour le transport de passagers, la Martinique avec Multicap Caraïbes construit tous types de bateaux et principalement des catamarans de croisière depuis des années, la Guadeloupe a aussi plusieurs chantiers qui construisent notamment leurs saintoises et ici, rien, ou quasi. Du moins, sous la forme d'un chantier.

Car on construit ici quand même, mais en individuel. Des saintoises ont été faites, les



bateaux pays de Grand Case étaient réalisés sur place, plus près de nous, un cata à moteur d'une dizaine de mètres a été construit dans un chantier de Sandy Ground (actuellement bateau de plongée à Saint Barth), un gros catamaran de 18 m est en fabrication depuis trois ans à Sandy Ground tandis qu'un bateau de haute technologie avec un ambitieux programme de voyage est en cours de réalisation à La Savane par l'aventurier Guy Delage (traversée de l'Atlantique en Ulm et une autre fois à la nage). Les frères Rogister ont construit deux catamarans au chantier Geminga, un Bohème 44 et un petit day boat cata de 28 pieds. Toutes ces réalisations sont de qualités professionnelles, mais restent néanmoins amateurs dans le sens où c'est fait pour un usage personnel non commercialisé.

Le Bohème 44 construit par les frères Rogister



Suite page9 →

Suite de la page 8



Et bien entendu votre serviteur qui est, à ma connaissance, le seul constructeur officiel (n° européen et code APE) de l'île, avec déjà deux bateaux à mon actif (sur mes plans), le P214 et le Scoobicat, catamaran moteur de 11m pour



Le bulbe du P214 en construction.

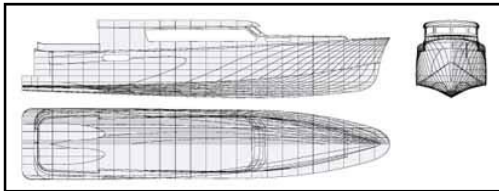
Marine Time. Pourtant le savoir-faire existe sur l'île où de nombreuses très grosses opérations de réparations s'effectuent. Mais nous n'arrivons pas à franchir le pas, sans doute par manque de



Le 28 pieds construit par les frères Rogister terrains et d'intérêt pour un développement industriel local. ■

L'architecture navale.

Métier très complexe, l'architecture navale n'est pas une profession protégée. Un architecte de maison peut choisir une spécialisation dans le domaine naval, à Paris ou à Nantes, ainsi que les ingénieurs. Des formations existent aussi à l'étranger, la plus connue est Southampton en Angleterre, ou Westlawn aux USA. Le métier est encore à plus de 50% autodidacte, les plus grands noms, comme Michel Joubert par exemple, ont sensiblement le même parcours que moi : école navale de la marine marchande, ou prof de math, ingénieur et autodidacte ensuite. Mais n'importe qui peut aussi s'intituler architecte naval, dès lors qu'il sait tenir un crayon, ou maintenant utiliser des logiciels adéquats dont certains accessibles sur internet sont très bon marché. Malheureusement, trop d'amateurs croient qu'il suffit de savoir dessiner ou se servir d'un logiciel pour faire un bon bateau. J'ai de



Le plan de formes, représentation 2D d'un fichier 3D qui est la base de la définition hydrostatique.

temps à autre des propositions de stage qui montrent à quel point les gens, même beaucoup plus diplômés que moi, n'en sont pas pour autant des architectes navals, quelque certificat qu'ils aient. En fait, le métier d'architecte est sans doute l'un des plus complexes qui soit et qui exige une parfaite connaissance de multiples domaines. D'abord un bon coup de crayon, le sens des formes et des volumes, puis la capacité à transférer ces données de base vers l'informatique qui va un peu simplifier le travail de jadis. Quand j'ai commencé, on utilisait encore les plombs et les lattes de bois, le planimètre et la règle à calcul. Aujourd'hui, l'ordinateur permet de gagner du temps, notamment dans les ajustages



Représentation virtuelle d'un trawler de 55 pieds. Ce type d'image permet au client de juger par avance de l'esthétique de son projet.

conduisant à l'adéquation des divers paramètres : volume, déplacement, formes, etc...

Aujourd'hui, l'architecte doit maîtriser de nombreux logiciels tant au niveau modelleur 3D, outils hydrostatiques, calculs de structure par éléments finis, mais aussi, de plus en plus le métier passe par la représentation virtuelle dès l'avant projet, ce qui permet au client d'avoir une excellente vision de ce qu'il veut. Les logiciels de



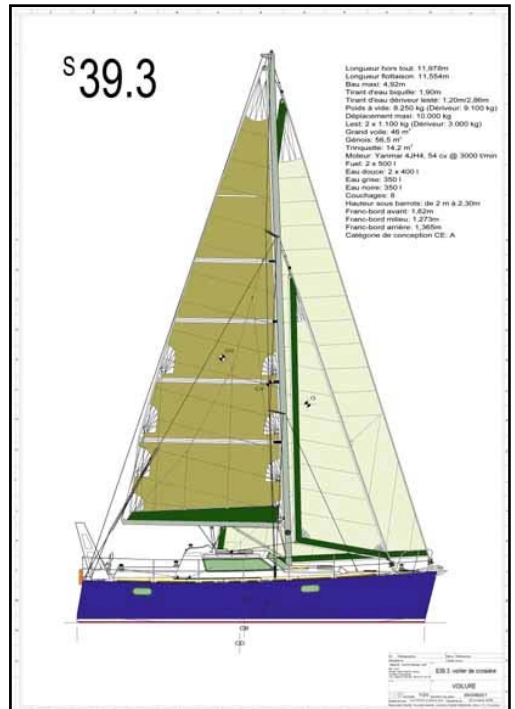
Structure d'une saintoise de 9m en aluminium

rendu d'image sont devenus une obligation. Ils sont d'ailleurs bien utiles en dehors de cela comme outil conceptuel pour la visualisation des interférences.

Ensuite, l'architecte doit connaître tout ce qui rentre dans un bateau, de la voile au moteur, en passant par l'électricité, les matériaux, etc... Si c'est encore vrai pour les petits projets de la plaisance classique, on voit pour les gros mégayachts de véritables bureaux d'études comprenant un designer extérieur, un intérieur, un décorateur, un motoriste, un spécialiste du bruit, un électricien, parfois on a recours au bassin de carène, etc... L'architecte n'est plus alors qu'une composante de l'équipe. Il aura en charge principalement les problèmes de stabilité, de flottabilité, de comportement en mer qui sont la base de son métier.

Et puis, un architecte naval est proportionnellement beaucoup plus cher qu'un architecte de maison. Mais c'est normal, c'est beaucoup plus complexe puisque intervient l'aspect dynamique.

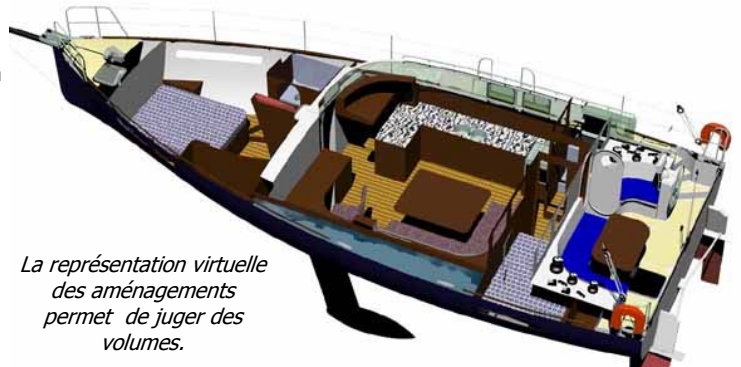
Selon l'importance du projet, un architecte prend en moyenne de 5 à 7% du budget total du bateau, ce qui en définitive est moins cher que la commission d'un vendeur d'un bateau standard, qui lui prend 15% pour vous vendre quelque chose qui ne sera pas tout à fait parfait comme ce que



Plan de voileure ou de présentation. C'est généralement la première accroche pour un projet.

vous auriez pu obtenir d'un architecte qui dessinera exactement ce dont vous rêvez, mais, forcément, un peu plus cher que de la grande série.

Enfin, le rôle d'un architecte est d'agir au-delà des plans comme l'interface entre le client et le chantier. Il permet au chantier de travailler dans les meilleures conditions (tout ne peut être dessiné, ou alors cela coûterait trop cher), mais garantit au client le respect du cahier des charges. Actuellement avec les normes européennes, c'est le chantier qui est responsable de la construction. Mais il va de soi qu'il la fait sur les indications de l'architecte. ■



La représentation virtuelle des aménagements permet de juger des volumes.

Un peu d'histoire. Marin-Marie.

Si aujourd'hui traverser l'Atlantique à la voile, que ce soit en course ou comme ces centaines de voyageurs qui le font annuellement, est devenu commun, le faire tout au moteur est beaucoup plus rare, du moins dans les tailles modestes. L'histoire maritime retient principalement la traversée du peintre de marine Marin-Marie, qui, en 1936, traversa de New York au Havre en 19 jours à bord de l'Arielle, un robuste bateau à moteur de 13m. Lui-même dans son livre, "Vent dessus, vent dessous", relate les précédents historiques peu connus, comme la toute première traversée d'un navire de 12m à propulsion



mécanique, l'Abiel-Abbott-Low en 1902 de New York à Falmouth en Angleterre en 42 jours. Traversée qui trouva quelques échos à l'époque avant de sombrer dans l'oubli. En 1912, c'est le capitaine Fleming Day qui traversa du port de New Rochelle (près de New York) à Queenstown en Angleterre en 28 jours à bord d'une embarcation de 11m propulsée par un moteur à pétrole appelée Detroit. De nouveau, et malgré la qualité de l'exploit pour une époque oscillant encore entre la voile et la vapeur, et qui regardait avec méfiance le moteur à combustion interne, la traversée ne laissa guère de traces. Il fallut donc attendre 1936 et Marin-Marie pour que cette traversée mythique (celle des grands paquebots) soit réalisée par un petit navire et que l'aventure suscite cette fois un intérêt immense. La notoriété du peintre de marine, écrivain et déjà grand navigateur d'exception, contribua à la renommée de l'événement. Mais depuis, plus aucun bateau de petite dimension ne se risqua sur le vaste océan, à part en mai 1984 le Voyageur Elf Marine qui effectua lui une traversée d'est en ouest, de

France à New York sans ravitaillement. Ce trawler de 14,32m dessiné par Michel Joubert était équipé de deux diesels de 50ch et a consommé 10l/h en moyenne. Plus près de nous, en 2004, une célèbre marque de trawlers américains, Nordhavn, lança une sorte de rallye pour les bateaux de sa marque, reliant Fort Lauderdale à Gibraltar en passant par les Bermudes et les Açores. Cette traversée, bien encadrée, rassemblant des navires de tailles diverses, se déroula en équipage et sans problèmes notoires. De même, chaque année, ce sont des dizaines de méga-yachts qui traversent pour les besoins de leurs activités de charter ou le bon plaisir du propriétaire. Mais ce sont là de grands navires pourvu d'un équipage nombreux. A Horta j'ai croisé un trawler américain, un Krogen 44, qui faisait le voyage en même temps et allait du New Jersey en Hollande. C'était la première fois que ce modèle traversait, mais c'est un bateau déjà très gros et dont l'autonomie autorise ce genre de navigation. Mais cela reste toujours un exploit et il a d'ailleurs été salué par la presse anglo-saxonne, parfois sur la même page que l'article relatant l'aventure de Spirit of Arielle.

Aujourd'hui, il doit y avoir beaucoup d'autres bateaux qui font ce voyage, mais la plupart le font dans la discrétion, pour eux. La dimension donnée par la presse à notre périple tient à la taille vraiment très réduite du P214 pour un vrai bateau confortable. ■



C'est en hommage à mon illustre prédécesseur que le P214 a été baptisé lors du Grand Pavois 2008 « Spirit of Arielle ». Sa marraine n'est autre que la voix très connue des navigateurs, Arielle Cassim, journaliste sur RFI. A droite, Patrick.



© Kate Richardson



Quelques chiffres.

Spirit of Arielle est un trawler (chalutier en anglais, et par extension, un type de bateaux de plaisance y ressemblant, caractérisés par des coques à déplacement et une vitesse lente, économique).

- Longueur de coque: 6,50m
- Longueur hors tout (avec plateforme): 7,10m
- Bau maxi: 2,92m
- Tirant d'eau: 1m

Une partie des vivres (offert par US import). Tout doit rentrer!



- Déplacement: 3.560 kg
- Déplacement pour le voyage: 5.200 kg
- Capacité des réservoirs: 1.300 litres de gasoil en 6 réservoirs.
- Eau: 300 litres
- Vivres embarqués: 80 kg + 35 bouteilles d'eau.
- Matériel, pièces, outils, huile: env. 100 kg
- Armement, effets personnels: env. 100 kg
- Construction: contreplaqué époxy.

Saint Martin Bermudes: 850 miles en 6,5 jours
Bermudes Horta: 1850 miles 14,5 jours
Horta Saint Martin de Ré: 1277 miles en 10,5 j.
Soit au total 3.977 miles en 31,5 jours de navigation répartis sur deux mois.

Vitesse moyenne sur tout le trajet: 5,5 nœuds
Consommation horaire moyenne: 4 litres
Vitesse maximum enregistrée: 15,6 nœuds
Hauteur de vagues maxi rencontrées: 5 m
Conditions maximum rencontrée: 6 Beaufort

Caractéristiques du moteur:
Perkins M90B, 86cv @ 2.400 t/min
Vitesse de rotation: de 1.250 à 1.450 t/min selon

la longueur des étapes.

Hélice: Autoprop de chez Brunton's Propellers.
Hélice à pas variable automatique s'adaptant en permanence à la mer.

Petites remarques:

La consommation durant cette traversée peut paraître élevée par rapport à celle de bateaux plus grands. Il faut savoir qu'à puissance égale, une coque plus longue ira plus vite. Inversement, à vitesse égale, une coque plus longue consommera moins. De plus, le bateau n'a pas été spécifiquement étudié pour consommer le moins possible. C'est une coque commerciale de type bâtarde, ou semi-planante, et donc à vitesse lente, le tableau étant dans l'eau, il occasionne une traînée importante. On aurait pu très bien concevoir un long bateau étroit qui aurait été plus vite en consommant moins, mais il aurait été moins commercial aussi. C'était tout l'enjeu de la démarche. Globalement, la consommation est de 25 à 30% de moins que ce qu'elle aurait dû être. Un autre moyen aurait été d'y mettre une voile. Il y avait une en secours ainsi qu'un parachute de traction, mais utiliser la force du vent pour faire avancer un bateau, cela s'appelle un voilier et le but n'était pas du tout là. De plus, d'autres le font beaucoup mieux que moi. ■

Brève.

Lundi matin, le vice-président Pierre Aliotti avait convié la presse à une bien sympathique réunion sur deux sites de l'agréable vallée de Colombier. Il s'agissait de présenter des travaux effectués sur la ravine et qui ont été imposés par les dégâts dus au ruissellement lors du cyclone Omar. La berge en effet avait été largement entamée par la crue, qui avait enlevé la terre presque jusqu'à la route qui, de ce fait, était dangereuse et menaçait à tous moments de s'effondrer. La Collectivité a donc récemment renforcé la berge par un solide empierrement. Les travaux ont coûté 42.000€ pour une longueur renforcée de 70 mètres.



Le Président Frantz Gumbs vint lui aussi constater les travaux avant que nous allions visiter un peu plus haut un autre site. Là, il s'agissait à moindre frais de permettre à des résidents sur l'autre berge de conserver un accès en cas de crue.

Deux grosses buses ont donc été posées, noyées dans le béton de manière à ménager un gué. En cas de montée de l'eau, elle s'écoulera par les buses, conservant l'accès. En cas de très fortes inondations, l'eau passera par-dessus. Mais cela dure généralement que peu de temps, tandis que l'eau peut, par contre, continuer à s'écouler durant des jours, mais avec un débit insuffisant pour submerger le gué. Cette petite escale champêtre était aussi un moment d'apprécier cette charmante vallée et s'inquiéter auprès des élus de sa protection. Seul véritable espace à encore conserver son charme et

l'ambiance d'autrefois, il est relativement protégé puisque les constructions hôtelières y sont interdites, comme aussi la promotion immobilière. Espérons que cela durera.



C. E. M.- Compagnie d'Expertises Maritimes
Plaisance et Avaries.

Hervé CARRA - Expert agréé

Tel 06 90 53 30 54.

Email: hcarr@me.com

Prochainement...

V.I.P ASSISTANT SERVICES

SERVICES OFFERTS AUX SOCIÉTÉS ET AUX PARTICULIERS

SERVICES OFFERTS

- * Paiement de factures
- * Achat et livraison des courses.
- * Achat des tickets cantine.
- * Récupération des enfants de l'école.
- * Recouvrement des loyers.
- * Prendre rendez-vous à l'ambassade US.
- * Dépôt et récupération à la blanchisserie.
- * Récupération et dépôt de chèques.
- * Traductions.
- * Publipostage.
- * Récupération et dépôt de courrier
- * Entretien de Maison/ Villa.

Nous assurons en plus, du secrétariat à domicile. (Dont vous ne paierez que les heures effectives de travail).

Tél: 0690 56 83 41/ 0590 27 15 50
Email: vip.assistant@yahoo.fr

Pour votre
publicité,
appelez-nous.
0690536966
Tarif attractif,
au moins 2000
lecteurs assidus
et de qualité:
chefs
d'entreprises,
professions
libérales,
cadres de la
Collectivité ou
de l'Etat.

LE PETIT ÉCONOMISTE

JOURNAL ÉCONOMIQUE EN POITOU-CHARENTES



Sur www.lepetiteconomiste.com
en partenariat avec SXM
renforcez votre visibilité en Métropole
pour seulement 20 € / mois (durée libre)

Le Petit économiste,
média économique en Poitou-
Charentes, vous propose, grâce
à un partenariat avec SXM
Economique, d'apparaître sur
www.lepetiteconomiste.com en
rubrique internationale et ainsi
de renforcer votre visibilité en
métropole.

Contact :
contact@lepetiteconomiste.com





• **Reprographie de plans**
d'après originaux
ou fichiers informatiques (PDF, DWG, DWF)
du A4 au A0 et même plus...
(largeur 90 cm)
80 gr blanc mat ou calque.

- Tirage couleur Grand Format
- Copie Service
- Cartes de Visite
- Flyers
- Brochures
- Affiches
- Tickets
- Carnets ...



Howell Center
Marigot - Saint Martin
Contact : Sylvie
Tél. : 05 90 87 75 17
Fax : 05 90 87 98 00
PAO : crealizes@domaccess.com
PLANS : rapidoprint@mac.com

MOTIVEZ VOS EQUIPES ORGANISEZ UNE SORTIE EN CATAMARAN AVEC VOS COLLABORATEURS !

Notre expérience nous l'a prouvé plus d'une fois : passer toute une journée à bord d'un de nos catamarans renforce la motivation, dynamise les collaborateurs et augmente la rentabilité de l'équipe !

Anyway Marine vous propose des sorties privées à la journée avec capitaine à la destination de votre choix.

Votre catamaran vous est réservé en privé pour une journée de détente, dans un cadre naturel, loin de tous les soucis, à la découverte d'une île déserte avec des plages de sable d'or et le monde merveilleux sous-marin que vous pourrez explorer grâce à nos équipements de snorkelling. Il est possible de louer plusieurs bateaux pour organiser des régates entre vous. Vous pouvez aussi offrir une sortie à vos clients, ou organiser des journées de travail et des séminaires sur plusieurs jours avec vos prospects en toute convivialité.

N'oubliez pas que cette opération vous permet également de déduire les frais engagés dans votre déclaration fiscale.

CATAMARAN DE

38' - 41' :

10 à 14 personnes

800 euros

CATAMARAN DE

47' :

10 à 24 personnes

1000 euros

INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES :

Destination (au choix) :

Tintamarre + Ilet Pinel ou Anguilla

Départ : 7h45 de la Marina Royale à Marigot

Retour : 17h45 à la Marina Royale à Marigot

Nos tarifs comprennent : le capitaine, les assurances, le plein d'eau, le carburant, le matériel de snorkelling.

Nos tarifs ne comprennent pas : les taxes, clearances et repas

ANYWAY MARINE - Marina Port La Royale
Demandez Caroline – 05.90.87.91.41 ou 06.90.88.17.88
www.anywaymarine.com - anyway@wanadoo.fr