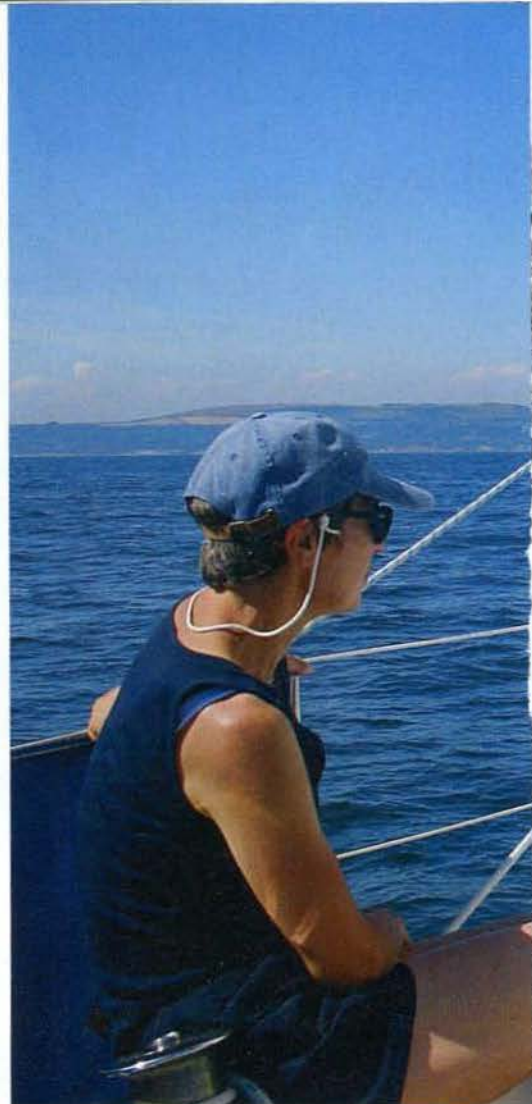


TRANSMANCHE

Le Solent express

Un long week-end suffit pour aller tirer des bords sur l'un des plans d'eau les plus réputés au monde. A 70 milles de Cherbourg, le mythique Solent vous attend après une grosse journée de navigation. Démonstration en Gladiateur 33'.

Texte et photos : Marc Fleury.



AVEC SA METEO versatile, son marnage et ses courants, la Manche ne se contente pas d'être une formidable école de navigation. Entre Cherbourg et l'île de Wight, c'est aussi le terrain de jeu idéal pour un aller-retour de quelques jours. En été, pour peu que le temps soit avec vous – oui, ça arrive – une journée suffit en effet à traverser le canal en question, contrairement aux longs trajets vers les rivières de Cornouailles obligeant à naviguer de nuit. Idéal pour les débutants confrontés pour la première fois au passage du rail des cargos. Heureux propriétaire de *Gwennili III* depuis une vingtaine d'années, Jean-Claude Raith

n'en est plus franchement à sa première transmanche. Aussi sait-il qu'un bon sommeil prime sur tout avant un départ à l'aube. Fuyant l'agitation des pontons du port Chantereyne en ce samedi de fin juillet, nous prenons un coffre à l'extrême ouest de la rade de Cherbourg au paisible port de Querqueville, à quelques brasses de la passe de l'Ouest. A 5 heures, la nuit d'encre au moment du départ n'effraie pas Jean-Claude, qui pourrait sortir de la grande rade les yeux bandés. Plutôt rassurant compte tenu de la myriade de feux signalant les sorties du port normand. Pas grand monde sur l'eau pour l'instant, si ce n'est un inconscient naviguant avec deux feux

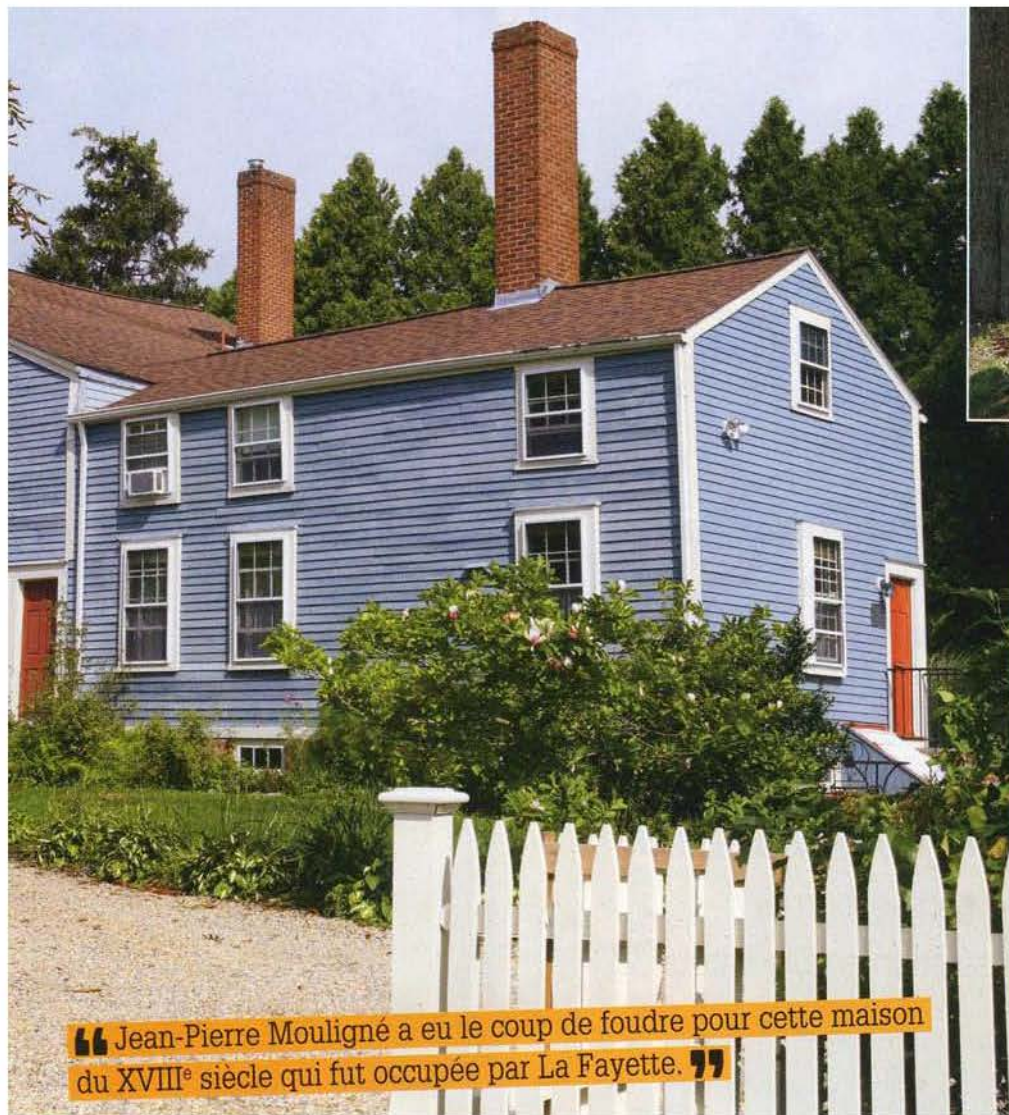
verts sur le balcon avant pour tout feu de signalisation ! Après la pétote du départ, une timide brise d'ouest se lève avant les premières lueurs. L'occasion d'ôter bonnet et polaire rappelant qu'été ou pas, une aube sur la Manche reste synonyme de fraîcheur. *Gwennili III* glisse tranquillement au travers dans les teintes rose orangé de l'aurore, le barreur calant le compas au 25, cap direct sur l'est de l'île de Wight.

LE RAIL DES CASQUETS SOUS GRAND SOLEIL

La matinée s'écoulant, les premières étraves de cargos du rail montant pointent à l'horizon. Trafic toujours dense dans les parages, trois cents navires de commerce empruntant chaque jour le rail des Casquets... L'attention est de mise, d'autant que si la majorité des bateaux poursuit sa route vers le Pas-de-Calais, certains d'entre eux sortent du rail et mettent cap à l'est en direction du Havre. Au zénith, le soleil cogne franchement et nous oblige à sortir casquettes et chapeaux. Si la réputation du Channel se nourrit d'embruns et de prises de ris, c'est bien de l'insolation dont nous devons nous méfier aujourd'hui ! Passé le rail descendant, la girouette s'oriente au sud-ouest, permettant de clore notre traversée sous spi, le point culminant de l'île de Wight, St Boniface Down, émergeant déjà au loin. Dès les approches de l'île, la circulation s'intensifie. Les ferries partant de Portsmouth



▲ Les vivantes artères piétonnes du centre de Lymington sont truffées de petits commerces.



“ Jean-Pierre Mouliné a eu le coup de foudre pour cette maison du XVIII^e siècle qui fut occupée par La Fayette. ”



A L'OMBRE DE LA FAYETTE

Du côté de Hope Street, la rue principale de Bristol, au numéro 956, tout le monde connaît la famille Mouliné. Et pour cause. Jean-Pierre, sa femme Kate et leurs deux enfants, Zoe et Antoine, habitent depuis 2003 dans cette maison historique. Elle date de 1698 – c'est l'une des plus anciennes de la Nouvelle-Angleterre – et fut occupée durant quinze jours par le marquis de La Fayette lors de la guerre d'indépendance. Dans un autre domaine, Jean-Pierre, plus connu ici sous le nom de JP, est une figure du monde du yachting. Il est vrai qu'il est aux USA le représentant de SP System mais également le vainqueur, en 50 pieds, de la course autour du monde Around Alone, édition 1998/99. En revanche, bon nombre des habitants de Bristol ignorent qu'il fit dans sa jeunesse l'Ecole du cirque avant de créer, avec sa partenaire Esther, un numéro de lancer de couteaux de réputation internationale. Nom de leur duo : les Taranis. Sacrée vie, non ?

HALL SPARS : UNE AFFAIRE DE FAMILLE

Il y a Eric Hall, le président. Son frère Ben Hall, le vice-président. Et bien sûr, Hall Spars, leur société réputée dans le monde entier pour la construction de mâts en carbone. Elle aussi est implantée à Bristol à quelques pâtés de maisons du chantier d'Eric Goetz. Sur 7 000 m², 90 personnes ont à leur disposition deux autoclaves, l'un de 46 mètres de long utilisé pour les mâts des Class America, l'autre de 20 mètres pour la fabrication des tangons et des barres de flèche. De plus, Hall Spars dispose de deux filiales, l'une en Hollande, l'autre en Nouvelle-Zélande, soit plus de 20 tonnes de carbone consommées chaque année. Depuis 1992, Hall Spars équipe bon nombre de bateaux de la Coupe mais également de grands monocoques jusqu'à 45 mètres.



1,90 m de diamètre, 46 m de long, l'autoclave de chez Hall Spars a servi à réaliser les mâts pour la Coupe.

CLASS A : LES ROIS DE LA BAIE



▲ Courue tout le week-end, la Summer Regata du Yacht Club de Bristol rassemble une trentaine de Classe A.

Le Yacht Club de Bristol bénéficie d'un plan d'eau de tout premier ordre : la baie de Narragansett. Elle est parfaite pour de belles régates, toutes visibles depuis le chemin piétonnier qui borde la ville. Très actif durant l'été, le club est réputé pour sa flotte de catas de Class A qui régate

chaque mardi soir. L'épreuve phare, la Summer Regata, rassemble au mois d'août une trentaine de concurrents dont Lars Guck, le ténor de la série. Il est champion d'Amérique du Nord et se classe deuxième des championnats du Monde.



Ne pas se laisser duper par la vue de l'île de Wight. Ses 241 m de haut la font toujours sembler plus proche.

La Manche pratique

► **DISTANCE ET DURÉE.** 78 milles, c'est la distance de Cherbourg à Cowes par l'ouest de l'île de Wight. A 4 ou 5 nœuds de moyenne, comptez entre quinze et dix-sept heures. N'excluez pas toutefois de naviguer au louvoyage dans un sens ou dans l'autre.

► **LES COURANTS.** Pas de calcul pour corriger sa position durant la traversée, le flot nous déporte dans un sens avant que le jusant ne prenne le relais dans l'autre. Informez-vous en revanche sur la direction du courant au moment de votre arrivée, pour éviter de vous retrouver face au jus dans le Solent.

► **LE RAIL.** Pas le choix, il faut le traverser à angle droit. Vous rencontrerez aussi des navires croisant ou sortant des lignes pour rejoindre un port. N'oubliez pas que le rail des Casquets est une véritable autoroute des mers et que le trafic y est dense. Plus que le bateau en vue à un mille ou deux, c'est souvent le suivant dont vous devez vous méfier, compte tenu de la vitesse moyenne (25 nœuds) des grands navires.

► **LA MÉTÉO.** Une traversée de la Manche ne peut être envisagée qu'avec une bonne fenêtre météo d'au moins 24 heures. Prenez les bulletins météo en milieu de Manche et pas uniquement les conditions côtières. Un vent de 10-15 nœuds et une mer peu formée devant Cherbourg peuvent concorder avec 30 nœuds et une houle importante une dizaine de milles au nord. Attention aussi

à la brume. Ne prévoyez une traversée qu'en cas de bonne visibilité.

► **LA LUMIÈRE.** En juin et juillet, départ et arrivée peuvent se faire de jour en appareillant à l'aube. Le reste de l'année, il faut opter pour un départ de nuit où une arrivée dans la pénombre. La seconde option est à éviter, surtout lors d'une première.

► **L'ARRIVÉE.** Deux possibilités. Par l'ouest en passant le phare rouge et blanc des Needles. Par l'est en doublant la cardinale est de Bembridge. Ce n'est pas plus long, contrairement aux idées généralement répandues.

► **LE SOLENT.** Les escales ne manquent pas de part et d'autre du plan d'eau. En Angleterre, Lymington, Beaulieu, Hamble pour les rivières, Southampton ou Portsmouth pour les villes. Sur l'île de Wight, si Cowes est évidemment incontournable, Yarmouth, Newton, Wootton, Ryde et Bembridge rivalisent de charme.



Le trafic s'intensifie en approchant de Whitecliffs Bay.

“ Plus que le bateau en vue à un mille ou deux, c'est souvent le suivant dont vous devez vous méfier, compte tenu de la vitesse des navires. ”

pour la Normandie, la Bretagne et les Anglos passent de ce côté de l'île. Pas suffisant pour détourner notre attention des superbes falaises surplombant Whitecliff Bay. Parvenu à l'extrémité orientale de l'île, *Gwennili III* frôle la cardinale est de Bembridge, marquant l'entrée dans le Solent. A ce point, l'erreur en allant à Cowes serait de se croire arrivé. Une bonne dizaine de milles reste en effet à parcourir au milieu d'un impressionnant trafic avant destination. L'occasion d'observer de près les Spithead forts. Bâties dans la seconde partie du XIX^e siècle pour défendre les abords de Portsmouth, et donc la flotte de la Navy, ces cinq vestiges témoignent de l'importance stratégique de la région.

Impossible, aux abords de Cowes, de ne pas être frappé par la taille impressionnante de l'Union Jack ornant les portes du bâtiment des GKN Aerospace Services. Le jubilé d'argent de la reine Elizabeth en 1977 est à l'origine de ce

symbole, connu comme la plus grande représentation de l'unité britannique au monde. Le visiteur ne peut pas non plus manquer le Royal Yacht Squadron, comptant parmi les plus fameux de la planète. Véritable Mecque pour voiliers en Angleterre, Cowes a donné son nom à l'une des plus réputées et des plus anciennes régates au monde, la Semaine de Cowes. Celle-ci se tiendra justement la semaine suivant notre passage. Dans les marinas situées

à l'embouchure de la rivière coupant la ville en deux, les somptueux classiques attirent déjà les regards... Nous nous amarrons à la Shepards Wharf Marina, à deux pas du centre-ville, en profitant de la lumière rasante descendant doucement sur East Cowes. Non sans avoir, bien évidemment, remonté l'embouchure de la bien nommée rivière Medina.



Visite des lieux au lendemain de la traversée. Tout attelés aux préparatifs des festivités à venir, les quais et rues de la cité battent d'une animation que ne vient pas perturber la moiteur orageuse. Des tentes sont dressées un peu partout tandis que les équipages poncent et lustrent leurs bateaux pour offrir leur meilleur profil sur la ligne de départ. Les jolies petites ruelles pavées témoignent aussi de la vocation des lieux. Rares sont en effet les villes à disposer d'une telle densité de shipchandlers et de boutiques de vêtements marins par habitant. Une promenade ici mène naturellement jusqu'à l'esplanade du Royal Yacht Squadron où l'on ne manquera pas de remarquer la lignée de canons destinés aux départs de régates.

Après une journée de repos, nous sommes déjà impatients ce matin de tirer un long bord pour avaler la petite dizaine de milles nous séparant de la Lymington River. Les conditions de vent, un bon 4 établi, sont idéales pour se rendre compte que le Solent n'usurpe pas sa réputation de plan d'eau remarquablement

protégé. En dépit des rafales, la mer reste tout à fait navigable quand quelques milles au sud, la Manche doit sérieusement blanchir... Véritable bête de près, le *Gladiateur 33'* s'épanouit dans de telles conditions et le jusant aidant, Lymington est en vue une grosse heure après notre départ. L'embouchure de la Lymington River serpente au milieu d'herbus semblables aux havres du Cotentin. Compte tenu de notre tirant d'eau (1,95 m), il convient de rester vigilant pour éviter de flirter avec les fonds vaseux.

DEPART AU MILIEU DE LA NUIT

So chic Lymington... Mignonne petite bourgade nichée entre le Solent et la New Forest, il fait bon déambuler tranquillement dans ses rues commerçantes très animées. Destination touristique de premier ordre, elle dispose également de trois grandes marinas (dont une gérée par les chantiers Berton)

Dominique et Jean-Claude Raith

Elle assure le matelotage, l'avitaillement et les succulents petits plats. Il s'affaire à la nav' et à la barre, aux prises de coffres et aux envois de spi. Dominique et Jean-Claude partent dès qu'ils le peuvent sur leur *Gladiateur 33'*, pour une semaine en Angleterre, une soirée à Aurigny ou un déjeuner sous l'île Pelée. Contrôleuse du travail, Dominique est venue à la navigation par le biais de son époux. Heureux jeune retraité des assurances, Jean-Claude a découvert la voile en baie de Morlaix en 1965 et n'en est toujours pas guéri. Propriétaire d'un First 35 dans les années quatre-vingt, ce fidèle lecteur de Voile Magazine – qui convoya *Pen Duick VI* aux côtés de Tabarly lors d'un Cherbourg - Deauville – opte en 1990 pour un bateau plus à l'aise au près afin de répondre aux aléas du temps en Manche. Expert des conditions de la région, il finira d'ailleurs par ajouter des bastaques sur le rail d'écoute suite aux ruptures successives du bas-étais au près serré dans des mers hachées de type raz Blanchard et ne connaît plus de problème depuis.

“ Ils partent dès qu'ils le peuvent sur leur *Gladiateur 33'*, pour une semaine en Angleterre ou une soirée à Aurigny. ”



Le Royal Yacht Squadron compte parmi les yacht-clubs les plus célèbres au monde.



▲ Les forts du Solent furent bâtis pour protéger Portsmouth et la Navy.

Les marins, locaux ou de passage, ne sont pas les seuls à apprécier la quiétude de Lymington. ►



Le ferry à chaîne de Cowes fonctionne toute l'année sur la rivière Medina. ▼

situées à l'entrée de la rivière. Fière de sa longue tradition maritime, la ville organise également un grand nombre de régates chaque année avec la Royal Lymington Cup en figure de proue. On y trouve un ponton ainsi que de nombreux coffres visiteurs. A la veille du retour, quelques calculs s'imposent. Impossible de sortir du Solent par l'ouest face au courant. Le réveil sonnera donc à... trois heures du matin pour passer les Needles sereinement. Partir de Lymington de nuit demande une attention particulière, la sortie marquée par une succession de feux rouges et verts n'étant pas évidente à lire. Nous avons beau avoir emprunté le chenal la veille, les courbes de la rivière sont piégeuses et les palissades non éclairées. Même de nuit, le Solent reste très pratiqué par les plaisanciers et les bateaux de commerce. Le barreur doit là encore montrer une attention sans faille. Nous avons moins de chance aujourd'hui. Grand soleil mais le vent s'établit au sud, contraignant à un retour au moteur face



à la houle. Estomacs délicats s'abstenir. Les cargos semblent s'être donné le mot pour nous faire changer de route – pas moins de sept routes de collision calculées ! Dans l'après-midi, la mer s'apaise devant le Cotentin et le vent prend un peu d'est. Juste ce qu'il faut pour nous permettre d'envoyer les voiles

en voyant Cherbourg poindre à l'horizon. Parti dimanche matin, *Gwennili III* retrouve sa place au port Chantereyne mercredi après-midi, avec une journée de repos à Cowes. Moins de quatre jours pour une transmanche en prenant le temps de se promener, c'est tout à fait possible. Alors, pourquoi pas vous ? ■

“ Au cœur de la ville, le shipchandler Pascall Atkey & Son Ltd affiche sa superbe devanture en bois sur deux numéros, aux 29 et 30 High Street. ”

La caverne d'Ali Baba à Cowes

Les ships à Cowes, c'est un peu comme les boutiques de statuettes de la Vierge à Lourdes, on en trouve à chaque coin de rue. Mais il en est un que l'on ne peut manquer à l'occasion d'une escale ici. Au cœur de la ville, le shipchandler Pascall Atkey & Son Ltd affiche sa superbe devanture en bois sur deux numéros aux 29 et 30, High Street. Installé depuis 1799 comme en atteste l'inscription au-dessus de la porte, on trouve absolument tout dans ce grand bazar savamment orchestré aux murs de briques blanches et au gros plancher patiné. Si l'on peut être tenté de visiter les lieux comme un musée, on résiste pourtant difficilement à la tentation de rapporter une pièce d'accastillage ou un livre de cette adresse connue à travers tout le Royaume-Uni. Sous les innombrables défenses pendant du plafond, on trouve notamment un choix impressionnant de chaussures de pont ainsi qu'un large panel de cartes marines. Notez aussi que l'on propose systématiquement ici les derniers livres de règles de course.

