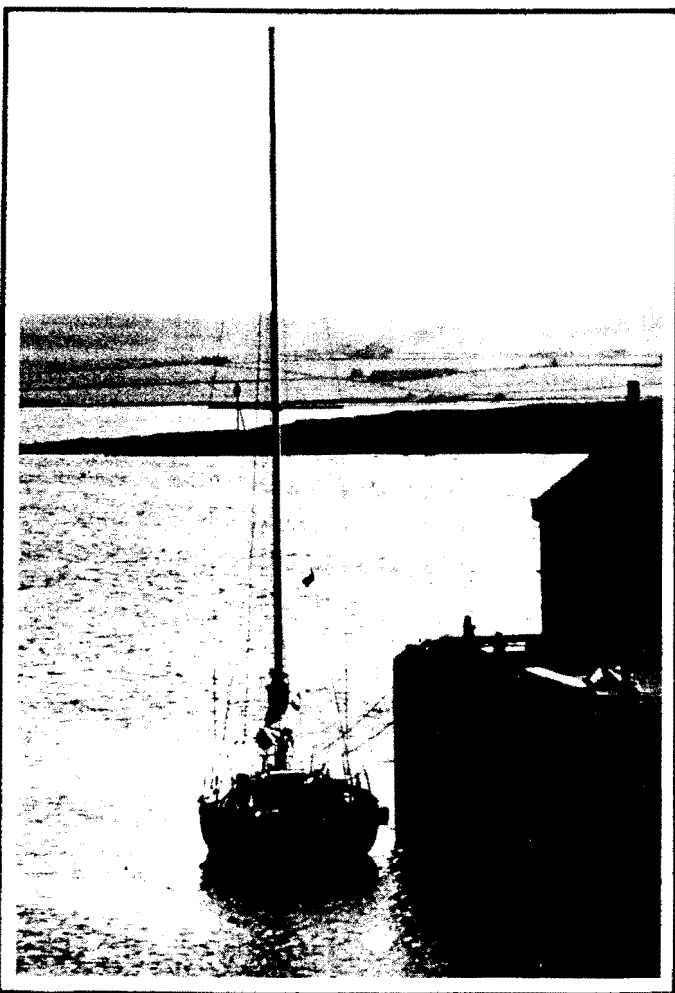


MAJESTUEUSE ÉCOSSE

Après avoir jeté l'ancre en Irlande au fin fond de criques désertes et sauvages, je rêvais à sa grande sœur, l'Ecosse, qui devait offrir un spectacle au moins aussi fabuleux.

Ne disposant que de deux mois, il a été décidé de partir en juin et juillet, en raison du climat favorable, les côtes écossaises étant loin d'être accueillantes par mauvais temps d'ouest, et d'autre part, pour bénéficier des jours les plus longs. Aux Shetlands, nous n'avions ainsi que deux heures de nuit, d'une nuit vraiment très claire !



□ Cap sur la sympathique Irlande

Nous voici donc le 1^{er} juin à Cherbourg, port d'attache de *Chloe*, notre mélody. Nous passons 2 jours à ranger, encore ranger et toujours ranger. La ligne de flottaison s'enfoncé au fur et à mesure que le contenu de nos trois voitures s'entasse dans les coffres de *Chloe*. Nous embarquons ainsi le maximum de nourriture pour deux mois, du matériel de plongée, de pêche, une bibliothèque la plus variée possible, allant du guide nautique au roman policier en passant par des recettes de cuisine et des guides ornithologiques ! Nous avons également une grand-voile de rechange, un moteur hors-bord pour l'annexe et un tas de matériel de rechange pour le moteur, manilles, gârcettes... Heureusement, nous ne sommes que 3 pendant 3 semaines mais nous serons jusqu'à 8 en Ecosse !

Nous partons finalement 2 jours plus tard. La brume, tombée soudainement au niveau du cap de la Hague, alors que nous venons juste de rentrer dans le rail montant, ne nous incite guère à continuer ; la corne de brume d'un cargo invisible passant à quelques centaines de mètres nous persuade définitivement de faire demi-tour. J'ai déjà eu l'occasion de me trouver en pleine Manche, sans moteur, pris dans un banc de brume et je ne tiens pas à renouveler cette situation angoissante. Si le cas se produit, il est conseillé de donner toutes les 5 minutes à la VHF sur canal 16 sa position, son cap et sa vitesse en expliquant que l'on n'est pas manœuvrant. Tous les cargos assurent normalement une veille sur le 16, ainsi qu'une veille radar mais il me semble néanmoins plus prudent de ne jamais s'engager par temps de brume dans un rail.

Nous repartons dans l'après-midi, pour de bon cette fois, sous l'œil narquois de Jacques, notre loueur.

Nous avons l'intention de monter directement jusqu'à Dublin mais un coup de vent de S.W. de 40 nds nous oblige à nous arrêter 48 heures à Newlyn, dans la baie de Penzance, dernière grande baie d'Angleterre sud avant Land'end, le "cap du bout du monde". Newlyn est une petite ville vivant exclusivement sur la pêche, le grand port de la région se trouvant à Penzance, à quelques milles d'ici. Le port de Newlyn n'est absolument pas adapté à la plaisance mais nous préférons néanmoins passer une nuit à couple d'un chalutier plutôt que dans la promiscuité d'un grand port de plaisance. Toute la région est en quelque sorte l'équivalent de notre Côte d'Azur. Le climat y étant assez doux, même s'il pleut quand même relativement souvent, de nombreux retraités anglais viennent s'y installer. Newlyn est d'ailleurs principalement constituée de petites maisons colorées identiques, bordées par un jardin fièrement entretenu.

Malgré le charme de cette petite ville, nous repartons dès la fin du coup de vent, destination Dublin. Mais une fois encore, la météo en décide autrement puisqu'après 24 heures à tirer des bords par 20-25 nds de vent, avec un bateau bien humide et un équipage bien fatigué, nous décidons de nous arrêter à Milford-Haven, dans l'entrée nord du canal de Bristol. Nous ne verrons pas grand-chose de cette ville du Pays de Galles car, sitôt après avoir jeté l'ancre, nous nous glissons avec délectation au fond de nos duvets pour n'en sortir que pratiquement 24 heures plus tard !

Milford Haven est en fait située dans une vaste baie servant de terminal pétrolier. Nous mouillons parmi de nombreux autres voiliers dans la deuxième baie qui se trouve sur notre gauche en rentrant. Le paysage, très verdoyant, assez sauvage est très agréable à condition de ne pas regarder en direction des lumières et fumées du terminal

pétrolier. Nous repartons le lendemain et 36 heures plus tard, nous arrivons enfin à Dublin. La mer d'Irlande, pourtant réputée mauvaise, s'est montrée fort clémente avec nous. Il est cependant prudent de ne pas trop s'approcher des côtes irlandaises en montant à Dublin. Un banc rocheux, situé à une dizaine de milles de la côte, s'étend en effet de Arklow jusqu'à Dublin. Les courants y sont violents et la mer peut y être mauvaise.

□ Après leur travail, les Irlandais font trois petits tours sur l'eau et s'en vont

Quelques milles avant d'arriver, le vent nous abandonne presque complètement. Alors que le soleil se couche, nous passons à l'intérieur de l'île Dalkey, couverte de moutons, à quelques encablures de la terre. Dans une petite barque de pêche, un Irlandais remonte ses casiers. Sur la côte, un autre, assis paisiblement sur un rocher, nous regarde amicalement passer. Un sentiment de quiétude nous envahit, après le mauvais temps qui

nous accompagnait depuis une dizaine de jours. Nous pénétrons à la tombée du jour dans le port de plaisance de Dublin, Dun Laoghaire. Situé à 2 milles au sud de l'entrée de la rivière Liffey, qui remonte jusqu'à la capitale irlandaise, il se compose d'un grand bassin dans lequel sont mouillés de nombreux bateaux, et de deux petits bassins dans l'arrière port. Nous allons nous amarrer dans l'arrière port à couple d'un joli vieux voilier sentant bon le bois. Dun Laoghaire est déjà une grande ville qui offre bien sûr toutes les commodités mais elle ne possède aucun cachet, à la différence des villes irlandaises de la côte ouest. L'intérêt de la ville est qu'elle est très proche de Dublin. On peut s'y rendre en train en une demi-heure mais nous préférons y aller en bateau, ce qui aux yeux des irlandais semble inhabituel. Si la ville offre peu d'intérêt, il n'en est pas de même du port. Le Royal Irish Yacht Club, au demeurant installé dans une superbe maison, est en effet très actif. Tous les jours, des régates de dériveur sont organisées dans le port et l'on peut voir des enfants régater au milieu des bateaux au mouillage, à grands

coups d'éclats de rire. Si vous rajoutez à cela le trafic qu'il y a dans le port avec notamment le ferry au départ pour l'île de Man, vous aurez une idée de l'ambiance qui peut y régner certains jours! Si l'après-midi est réservée aux enfants, le soir c'est l'heure des grands! Juste après leur travail, les Irlandais sortent avec leurs bateaux, ce qui représente une cinquantaine de voiliers, faire un petit tour, virer trois bouées, "just for pleasure"... une conception de la plaisance que l'on aimerait rencontrer plus souvent.

Nous retrouvons chez les gens la même gentillesse que nous avons trouvée en Irlande du sud et de l'ouest, toujours prêts à rendre service, toujours le temps et l'envie de bavarder.

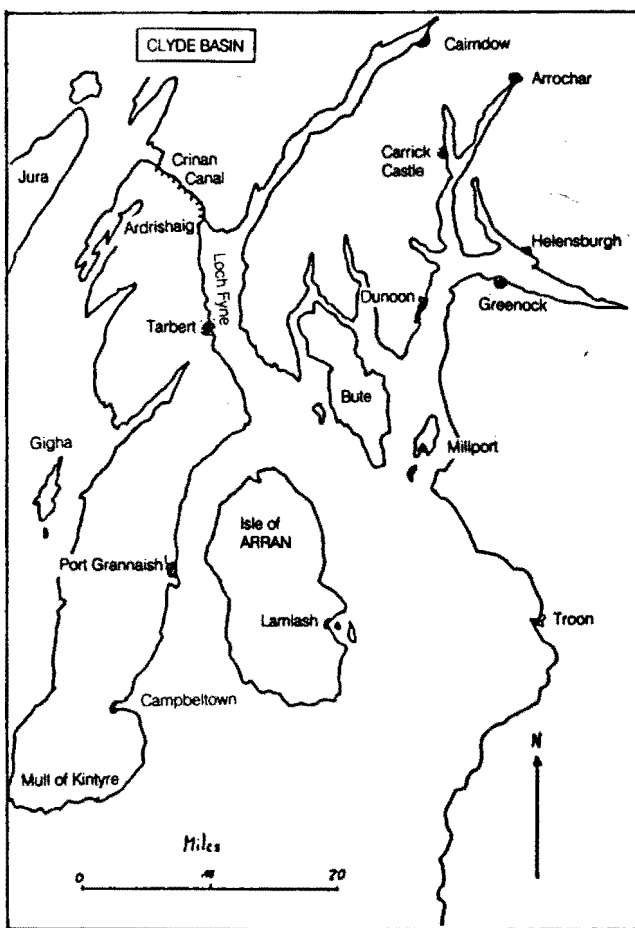
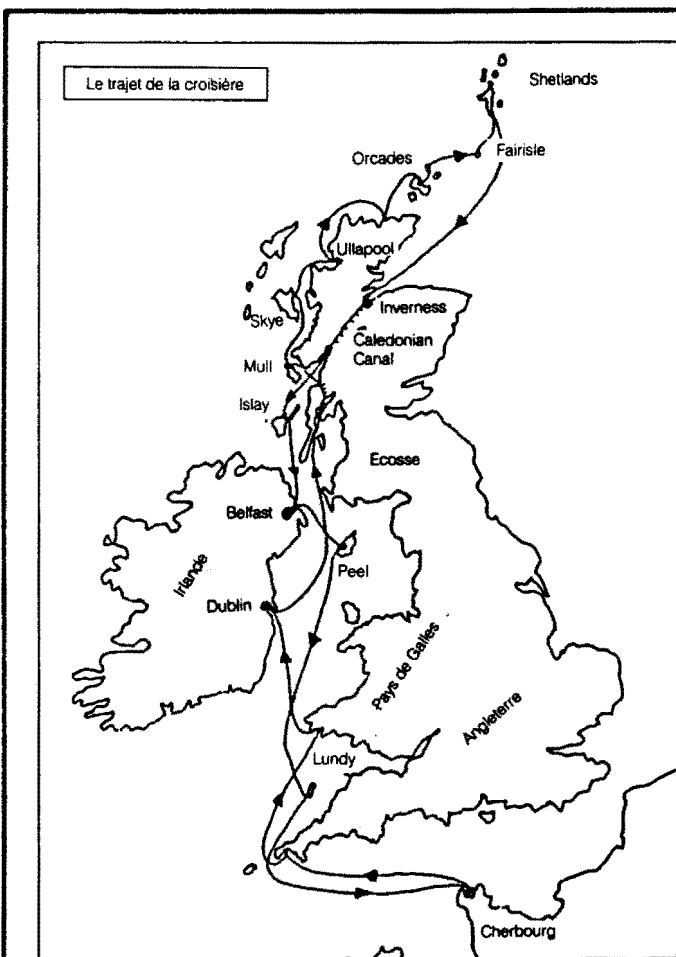
Nous passons la journée à réparer et nettoyer bateau et équipage! Après avoir fait le plein d'eau et de fuel, nous partons en soirée pour Dublin pour acheter des cartes pour l'Ecosse et surtout pour voir la ville. J'aime découvrir une ville nouvelle, sentir son ambiance en me mêlant à ses habitants, déambuler une après-midi entière au milieu de la foule sans but précis.

Légendes des photos des pages 38-39

- A.** Le mouillage de Portree, île de Skye, un plan d'eau bien abrité.
- B.** Des sommets impressionnants au pied de la mer.
- C.** Tobermory sur l'île de Mull, une île très montagneuse et étonnamment boisée.
- D.** Un arc-en-ciel sur la Ness River, qui traverse Inverness.
- E.** Nous ne sommes pas sur un lac de montagne mais bel et bien en Ecosse!
- F.** Eh non! Cette photo n'est pas prise d'avion mais d'une des montagnes de Mull. Où est la terre, où est l'île?

La petite photo représente un huîtrier-pie, oiseau très rare sur nos côtes. Je suis resté une demi-heure à l'affût sans bouger avant qu'il ne vienne se poser tout près de moi.

- G.** Un paysage superbe, presque irréel.
- H.** Papa Westray, la beauté sauvage du paysage.
- I.** Ce village offre ses murs de pierres à la furie des tempêtes hivernales.



□ Dublin, une escale à ne pas manquer en mer d'Irlande

Le port de Dublin, situé sur les quais de la Liffey River est essentiellement un grand port de commerce, mais on y trouve également quelques chalutiers. Les voiliers y sont pour leur part inexistant. Ils sont néanmoins tolérés mais doivent respecter la procédure usuelle. Il faut appeler le capitaine du port par VHF sur le canal 12 (il vaut mieux être sûr de son anglais, il est toujours difficile de s'exprimer par gestes à la VHF...) environ 1/2 heure avant d'arriver, afin de lui laisser le temps de prévenir son collègue qui vous ouvrira le premier pont, le Butt Bridge. Il est cependant nécessaire d'avoir un bon prétexte pour faire ouvrir le pont (réparation quelconque, problème de moteur...). Les Irlandais du Yacht-Club nous ont conseillé de prétexter l'achat de cartes et guides mais cela n'a pas été suffisant puisque nous avons dû amarrer Chloé juste avant le premier pont, le long du Custom House Quay, devant de grands entrepôts désaffectés, dans un décor plutôt sinistre! Je pense que si nous avions insisté un peu, nous aurions pu rentrer car nous avons vu un chalutier passer le pont en soirée et ressortir le lendemain matin. Qu'à cela ne tienne! Marins nous sommes, marins nous resterons! Nous avons donc tôt fait de gonfler l'annexe et de remonter la Liffey River. Le centre de la ville se situe à environ 1 mille de Butt Bridge et commence au niveau du premier pont rencontré, le O'Connell Bridge. Imaginez la tête des Irlandais nous regardant passer sous les ponts de leur capitale en annexe! Nous passons une journée à nous promener dans Dublin, où les banques sont aussi nombreuses que les maisons. Le Trinity College, l'université de Dublin, nous séduit par sa tranquillité, au cœur même de la ville. Édifié au XIV^e siècle, il accueille aujourd'hui plus de 7000 étudiants. Nous ne manquons pas de visiter la bibliothèque du Collège et notamment la galerie "Long Room" qui abrite le fameux "Book of Kells", superbe manuscrit religieux écrit et peint au début du IX^e siècle. Chaque lettre est un chef-d'œuvre de précision et de patience, tant la décoration qui l'accompagne est importante! Le City Hall, en réparation lors de notre passage, ne nous laissera pas un souvenir impérissable. Nous apprécions d'avantage le St Stephen's Green, un des grands parcs de Dublin, rendez-vous de toute la population de la capitale irlandaise.

On y côtoie ainsi le poète rêveur, les yeux dans la vague, le vieil irlandais

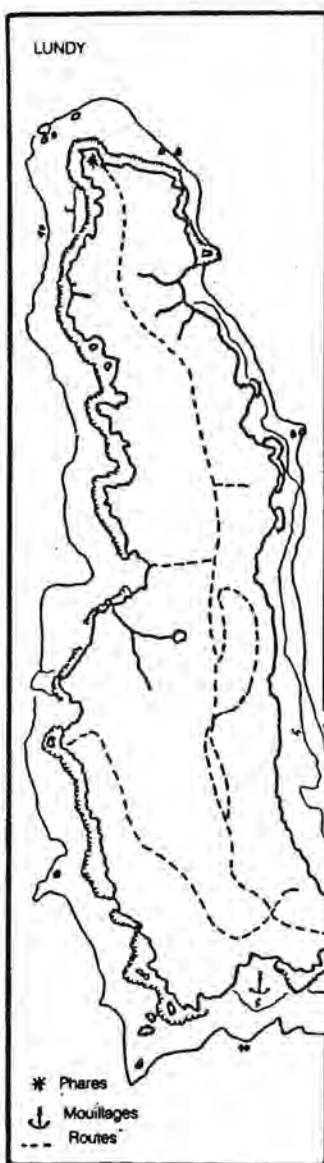
fumant sa pipe et lisant son journal impassible, en passant par cet homme d'affaire important, à la recherche d'un peu d'évasion à l'heure du déjeuner. Dublin me laisse dans l'ensemble une impression mitigée. La ville me semble vieille et sale par endroits, alors que certains quartiers sont vraiment superbes. Une chose est sûre, nous n'y restons pas assez longtemps pour pouvoir porter un jugement objectif, mais le programme que nous nous sommes fixé nous oblige à ne rester que 24 heures à Dublin (voir annexe 1).

J'aimerais avoir le temps de lier connaissance avec les habitants de la capitale, le temps de me balader dans ses petites rues animées l'esprit en paix, sans penser au départ proche. En tout cas, le peu que j'ai vu de Dublin me donne envie d'y revenir et je crois que c'est une escale à ne pas manquer en mer d'Irlande. Après 24 heures passées dans la capitale de l'Irlande du Sud, nous reprenons donc la mer à la tombée du jour, le cœur un peu triste de partir mais impatient d'arriver en Ecosse. Eternel dilemme du marin au moment du départ, le cœur et l'esprit partagés entre l'endroit où il est, et celui où il veut se rendre. Ce soir-là, le temps ne me laisse guère de loisir de ressasser mes souvenirs puisque sitôt passé le cap Bailey, le vent forçant et une mer hachée m'obligent à enfilier botes et cirés pour prendre un ris, ce qui, vous l'avouerez, n'est jamais un réel plaisir à une heure du matin!

□ Sur la route de la Royale Ecosse

Au petit matin, nous passons à raser l'île de Man où nous nous arrêtons au retour. 48 heures plus tard, nous arrivons à Ardrishaig; l'Ecosse enfin! Nous passons à l'intérieur de la presqu'île de Kintyre afin d'emprunter le Crinan canal pour rejoindre la côte ouest. Le Clyde Basin, délimité au sud par Mull of Kintyre, la pointe de la presqu'île, englobe de nombreux lochs (prononcer lor), l'équivalent d'une ria bretonne, ainsi que l'île d'Arran.

Tous les lochs, situés dans le fond de la baie, sont remarquablement bien abrités, ce qui explique le grand nombre de voiliers que nous y avons rencontrés. Cette remarque se vérifiera tout le long de la côte ouest de l'Ecosse, où la plaisance est très développée, si l'on compare avec la côte ouest irlandaise. Mais rassurez-vous, nous sommes loin des ports bétons saturés français et l'on trouvera toujours un petit mouillage désert à sa convenance. Jusqu'à Ullapool, les côtes écos-



nous l'avons passé dans notre sens avec 3 autres voiliers mais nous en avons rencontré de nombreux en sens inverse. C'est un véritable ravissement de flâner le long des rives verdoyantes et souvent très boisées. Par endroit, le canal est si peu large qu'il faut surveiller les hautes branches des arbres qui ont tendance à venir se frotter à nos barres de flèche! C'est pour nous l'occasion de découvrir l'intérieur des terres écossaises, ce dont on a peu l'habitude en croisière, à moins de laisser son bateau quelques jours au mouillage, ce que notre programme assez serré ne nous permet pas. C'est pour cette raison que nous voulions absolument emprunter le Caledonian canal à notre retour. Les écluses se manœuvrent toutes manuellement, hormis celles d'entrée et de sortie. Il vaut mieux avoir un équipage musclé style course autour du monde ou les passer à plusieurs bateaux car au bout de quelques-unes, on en a vite plein les bras! Nous sommes

contents de les passer avec d'autres voiliers, ce qui nous permet de discuter longuement entre deux tours de manivelle avec les Anglais, de se renseigner sur les coins chouettes à faire plus au nord et de faire connaissance avec Christian et Olivier sur leur romanée Polynia, que nous retrouverons aux Shetlands et qui partent pour six mois faire un petit tour d'Europe du nord... ce qui nous fait bien envie! Seul point négatif à propos du canal, son prix: 37 £!

Il est possible de faire de l'eau et du fuel à Crinan, petit bourg charmant mais il ne s'y trouve aucun commerce. Il y a par contre un ship-chandler très bien équipé en cartes, guides et matériel divers. Nous mouillons juste à la sortie du canal, dans une petite baie, bordée de sapins (et de moustiques!)... notre premier mouillage écossais! Nous sommes par 56° de latitude nord et

saies sont très montagneuses. Ainsi, il y a des sommets à plus de 500 mètres sur l'île d'Arran du haut desquels on a une vue superbe. La navigation au milieu des îles écossaises nous donne tout à fait l'impression de naviguer sur un lac de montagne, si ce n'était les courants violents circulant entre les îles.

Le Crinan canal comprend 15 écluses et permet de passer en une journée du Loch Fyne à la côte ouest avec ses nombreuses îles, Jura, Islay, Mull, Skye... Il est essentiellement utilisé par les plaisanciers qui évitent ainsi de contourner l'inhospitalière presqu'île de Kintyre. Les portes du canal sont ouvertes du lundi au samedi de 6 heures à 21 heures, et les ponts sur le canal de 8 heures à 16 heures et quart (heures anglaises). A noter une interruption de 12 heures à 12 heures et demi pour le lunch. Le canal est très fréquenté puisque

déjà, le soleil se couche beaucoup plus tard. Aux Shetlands, nous n'aurons que deux heures de nuit. Le lendemain matin, nous partons tôt afin de bénéficier des courants, destination l'île de Mull et son port Tobermory, à quelques 50 milles de Crinan. Les courants entre les îles ne sont pas négligeables et il faut toujours en tenir compte dans le programme prévu; ils sont couramment de l'ordre de 2 à 3 nœuds et peuvent atteindre 6 à 7 nœuds dans les sounds. Nous laissons l'île toute ronde de Scarba sur bâbord et longeons la côte sud de Mull.

Juste devant nous s'ouvre le Firth of Lorne au fond duquel débouche le Caledonian canal. Autour de nous, à perte de vue, ce ne sont que des montagnes dont les sommets disparaissent dans une épaisse nappe de brume; nous ne savons plus où est la mer, la terre se confond avec les îles... Sur la pointe est se dresse fièrement un vieux manoir qui semble avoir traversé les temps sans dommage. L'Ecosse, le pays des châteaux, nous le vérifierons tout au long du voyage.

□ Une Ecosse aux paysages très variés

En fin d'après-midi, l'ancre se pose doucement au fond du petit port de Tobermory, charmant petit village posé à flanc de colline. Dans la rue longeant le port, aucune maison n'est de la même couleur mais l'ensemble est très agréable à voir. Tobermory offre toutes les commodités, vivres, eau, fuel, cartes, hôtels, restaurants... tout en étant un mouillage très tranquille, assez fréquenté il est vrai (ce qui équivaut à dire qu'il y a une dizaine de bateaux au mouillage)! Ici aussi, les gens sont d'une gentillesse et d'une ouverture extraordinaire, toujours prêts à discuter cinq minutes de tout et de rien (un conseil, la phrase magique pour engager la conversation avec un Écossais: "what a lovely day" s'il fait beau, "what a windy day" s'il y a du vent, etc... infallible!). Le paysage sur l'île est superbe, nous découvrons des espèces d'arbres et de fleurs que nous ne pensions pas trouver à cette latitude. Nous montons au sommet d'une colline sur laquelle se trouve un golf (ils sont également très nombreux en Ecosse!). La vue y est fantastique avec le ciel dégagé que nous avons et je suis sûr que la visibilité est d'au moins trente milles!

Nous repartons très tôt le lendemain, toujours à cause du courant. Nous allons en effet à Portree, sur l'île de Skye, la plus jolie des îles écossaises, et nous devons absolument passer tout le sound of Sleat, étroit bras de mer entre la côte et

l'île avec le courant favorable. Nous croisons dans la journée de nombreux voiliers; il est vrai qu'entre Mull et Skye, on trouve une bonne vingtaine de mouillages tous certainement plus accueillants les uns que les autres. L'île de Skye est la plus grande des îles de la côte ouest (hormis les Hébrides) et offre de nombreux mouillages. Pressés par le temps, nous ne pouvons hélas aller qu'à Portree mais nous regrettons de loucher des endroits comme Broadford Ergol qui nous a été chaudement recommandé. Si vous faites escale à Skye, vous n'échapperez pas à l'histoire romantique de Bonnie Prince Charles et Flora Mac Donald qui l'aida à gagner Skye alors que sa tête était mise à prix dans toute l'Angleterre.

Très montagneuse, Skye offre des paysages très variés, des rives reboisées aux immenses prés verts. Les couleurs s'harmonisent si merveilleusement bien ensemble, le bleu aigu du ciel, le vert pâle des prés, le vert plus sombre des bois que c'est un régal pour les yeux. Il m'est arrivé de rester assis plus d'une heure au même endroit simplement à regarder ce fabuleux paysage. Nous quittons avec regret cette magnifique île mais nous avons rendez-vous dans deux jours à Scabster, sur la côte nord, avec Pierre et Caroline. Nous faisons une rapide escale sans grand intérêt à Ullapool. Cette petite ville est très touristique (campings, hôtels...) et c'est le port d'embarquement pour les Hébrides. Nous restons juste le temps de faire le plein d'eau et de fuel et de commander des cartes des Shetlands qui nous seront envoyées à la poste de Kirkwall. Quelques heures plus tard, nous passons de nuit le célèbre cap Wrath, pointe extrême N.W. de la Grande-Bretagne, de sinistre réputation. Il est recommandé de largement le déborder, même par beau temps, les courants violents pouvant lever rapidement une mer dangereuse. Par coup de vent, il vaut mieux ne pas tenter de le doubler. De plus, on ne compte que deux abris sûrs par tous les temps sur la côte nord: Loch Eriboll et Scabster. Cette côte est d'ailleurs fort peu fréquentée par les plaisanciers qui s'arrêtent en général à Ullapool. Le paysage est beaucoup moins montagneux mais reste superbe avec falaises plongeant avec d'impressionnants à-pic dans l'océan.

Nous arrivons au petit matin à Scabster, port d'embarquement pour Storness, aux Orcades. Le port, constitué de plusieurs bassins, offre l'avantage d'être bien protégé. Mais, hormis l'éternel pub, on n'y trouve aucune ressource; il faut aller à



15. Kirkwall, la capitale des Orcades. La St Magnus Cathedral domine la ville.

Thurso, quelques kilomètres à l'est de Scabster (par beau temps, on peut y mouiller). Pierre et Caroline, arrivés la veille au soir, commencent à se demander avec angoisse où passer la nuit qui s'annonçait humide quand ils ont fait connaissance au pub (lieu de rencontre par excellence!) de pêcheurs danois, en campagne en Ecosse pour plusieurs mois, qui les ont invités à dormir à bord de leur chalutier!

□ Le Pentland Firth, un coin de navigation à éviter

Nous quittons le soir même ce port un peu triste pour Kirkwall. Nous passons par la côte ouest de Mainland afin de ne pas prendre le Pentland Firth, un des coins les plus mauvais d'Ecosse. Notre guide nautique conseille d'ailleurs de ne pas tenter le passage, long d'une quinzaine de milles, si une quelconque des conditions suivantes est présente: houle, marée de vives-eaux, vent contre courant, brouillard, vent de plus de force quatre! Autant dire que l'on peut attendre très longtemps avant de l'emprunter en toute sécurité! Nous passons à la tombée du jour à raser the Old Man of Hoy, une "aiguille" de 137 mètres dressée à la verticale juste à côté des superbes falaises de la côte ouest de Hoy. Trois Anglais furent les premiers à l'escalader en trois jours en 1966! Nous arrivons au petit matin à Kirkwall après avoir emprunté le Westray Firth, ce qui nous fit passer au milieu de la multitude d'îles et d'îlots des Orcades, au nombre de 70, dont seulement une vingtaine sont habitées; un paysage qui n'est pas sans nous rappeler le golfe du Morbihan. Le port dispose d'un grand quai le long duquel viennent s'amarrer les gros navires, et d'un petit bassin dans lequel nous nous arrêtons à cou-

ple d'un norvégien. Le port de Kirkwall est beaucoup plus animé que ce que nous aurions pu penser: de nombreux voiliers y font escale, dont la plupart sont scandinaves: norvégiens, finlandais, suédois, danois et... un voilier de nationalité suisse. Nous en rencontrerons également beaucoup aux Shetlands et dans le Caledonian canal. Il faut dire que Bergen n'est qu'à 210 milles de Lerwick, ce qui est plus court que le trajet France-Irlande. Et notamment, nous rencontrerons très peu de Britanniques, aussi bien aux Orcades qu'aux Shetlands. Il est vrai que ces îles, bien qu'écossaises, se sentent beaucoup plus proche de la Norvège par leur histoire.

□ Kirkwall un charme particulier

C'est une petite ville très animée, en partie de par le nombre important de touristes déversés chaque jour par le ferry à Storness. Cependant, la ville a indéniablement un charme propre et nous passerons de longues heures à nous promener dans ses petites rues tranquilles. Il faut d'ailleurs absolument visiter the Tankerness House, la plus vieille maison de Kirkwall, aménagée en musée et qui retrace l'histoire des Orcades. Juste en face se trouve l'église qui fait la fierté des habitants de l'île, the Cathedral of St-Magnus. Construite au XII^e siècle, en 1137, alors que l'île était encore norvégienne, cette cathédrale médiévale en pierres roses fut en travaux pendant trois siècles et l'on peut y observer différents styles architecturaux, du gothique au romantisme. Un après-midi, nous louons des vélos pour visiter l'île. Ladite île n'a d'ailleurs rien du plat pays qui est le sien! Ce détail mis à part, c'est une balade qu'il ne faut pas hésiter à faire. Pour bien commencer l'après-

mid, nous pédalons jusqu'à la distillerie des Orcades, juste à la sortie de Kirkwall, la Highland Park Distillery. Une visite très intéressante (gratuite il est bon de le préciser), à laquelle nous n'avons malheureusement pas tout compris! Comme toutes les distilleries fabriquant du whisky pur malt, elle utilise de la tourbe pour chauffer les chaudières, ce qui, aux dires des Écossais, est un des secrets de la qualité de leur whisky. A la fin de la visite, nous avons droit à un film sur la naissance et l'évolution de la distillerie, accompagné d'un verre du whisky qu'elle produit. Bien que n'étant pas amateur de whisky, je dois avouer que celui-ci se déguste avec beaucoup de plaisir! Après cette pause culturelle (car le whisky fait partie de la culture écossaise), nous allons à Scapa Flow, au sud de l'île. Cette vaste baie est aujourd'hui jonchée d'épaves et fait le bonheur des plongeurs. Les Norvégiens que nous avons rencontrés à Kirkwall étaient d'ailleurs venus spécialement pour y plonger. Scapa Flow servait en effet de mouillage aux navires allemands durant la première guerre mondiale et ceux-ci se sabotèrent à l'annonce de la défaite germanique. Elle a un passé historique important puisque pendant la seconde guerre mondiale, Churchill fit fermer le passage entre les îles entourant la baie à l'est, afin de protéger la flotte anglaise qui l'utilisait comme mouillage. Cette digue, qui porte le nom de Churchill Barrier, fut construite par des prisonniers italiens. L'un d'eux, Domenico Chiocchetti, édifia une chapelle italienne, qu'il recouvrit de fresques, encore en parfait état aujourd'hui. Il revint en 1960 pour la restaurer.

J. Urquhart Castle veille sur le Loch Ness. Ces légères rides sur l'eau indiquent peut-être la présence du célèbre Nessie. Coucher de soleil sur les ruines d'Urquhart Castle.

K. A la sortie du canal, de nombreuses petites îles peuplées seulement par les moutons et les vaches.

L. Dans le Caledonian Canal, à quai, en attendant l'ouverture d'un pont.

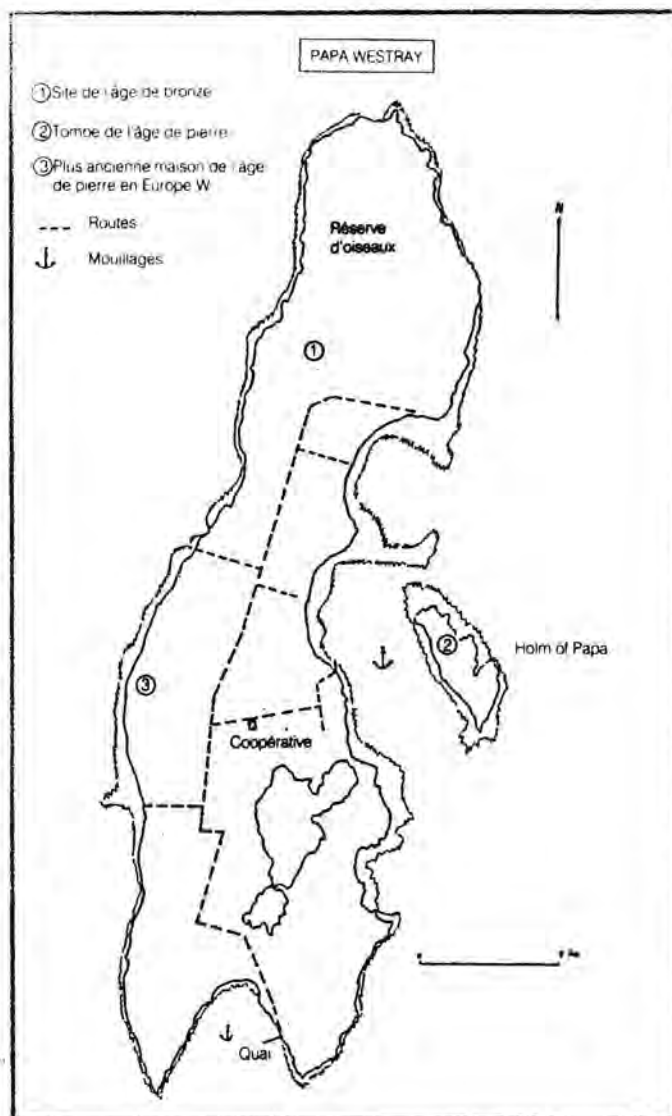
M. Une côte plus que découpée sur cette petite île près d'Oban.

N. Une des rues commerçantes de Belfast, au milieu de l'après-midi.

□ Nous quittons à regret Mainland pour Papa Westray

Nous nous amarrons au seul quai de l'île, dans la baie de la côte sud, bien protégée des vents de nord. Longue de six kilomètres sur un de large, seulement soixante dix habitants y vivent toute l'année mais il y en a jusqu'à deux cents. Plusieurs îliens sont sur le quai pour attraper nos aussières. Sitôt amarrés, nous descendons sur la jetée discuter avec eux. Au bout de quelques instants, alors que nous parlons de la pêche, une dame nous demande à brûle-pourpoint si nous aimons les crabes. Étonnés, nous répondons par l'affirmative. Elle se tourne alors vers l'un de ses amis et lui dit: "James, I promis them six crabs!". Et le lendemain matin, elle nous apporte effectivement six crabes tout préparés! Plus tard, alors que nous allons relever ses filets en sa compagnie, James nous explique qu'il était spécialement retourné à minuit les relever car il n'avait attrapé que quatre crabes dans la journée! Ce n'est qu'un exemple parmi tant d'autres de la gentillesse désintéressée des gens qui vivent sur cette île. James est l'une des personnalités les plus attachantes que nous avons rencontrée durant notre croisière. Il possède une ferme sur l'île avec cent cinquante moutons et une quinzaine de vaches, qu'il exploite lui-même toute l'année. De plus, il fait office de coast-guard pour Papa Westray. Il n'envisage pas de vivre ailleurs que sur cette île qu'il aime et je pense que malgré les rudes conditions de vie sur l'île, aussi bien financières que matérielles, il a trouvé le coin où il se sent en paix, heureux de vivre. Avare de confidences sur lui-même mais intarissable sur "son" île, il nous avoue pourtant: "I have been to London for my coast-guard formation, you know... it's crazy!".

L'île n'est pas très grande et nous passons nos journées à nous y balader. La seule route la traverse dans toute sa longueur et part du bout de notre quai. Elle passe au milieu de champs cultivés et juste sur notre droite se trouve un grand plan d'eau, le Loch of St Tredwell. La végétation est assez uniforme et il n'y a aucun arbre, les vents fous d'hiver les empêchant de pousser! Un peu partout, des vaches et des moutons broutent paisiblement, au milieu de vieilles carcasses rouillées de voitures, tracteurs et même d'un avion! Il n'y a évidemment pas de décharge sur l'île et l'on se contente donc de laisser pourrir les voitures au fond du jardin ou du champ! Juste avant d'arriver au village se trouve le Knap of Howar, la



plus vieille maison de l'âge de pierre. En allant la visiter, Caroline s'y est endormie et s'est réveillée entourée de taureaux, heureusement plus curieux que belliqueux! Au village se trouve la coopérative, l'unique magasin de l'île, créé par les îliens afin que cette dernière ne soit pas désertée. Juste à côté se situe l'école. Eh oui, il y a une école sur l'île, preuve de la volonté des habitants de la faire vivre, ouverte aux enfants jusqu'à douze ans. Après, ils vont à Kirkwall.

□ Un spectacle à ne pas manquer pour qui aime les oiseaux

Au nord de l'île, bordée d'impressionnantes falaises, dans un décor d'une beauté sauvage, la réserve ornithologique constitue un spectacle formidable. Il faut même beaucoup aimer les oiseaux car certaines espèces n'hésitent pas à

attaquer dès que l'on s'approche de leur territoire, telles les sternes arctiques tournant sinistrement au-dessus de votre tête en poussant des cris aigus. Mais les plus terribles sont les skuas ou grands lab-bés, oiseaux d'une soixantaine de centimètres au plumage foncé avec une bande blanche sur les ailes. Si l'on est trop près de leur nid, ils attaquent sans pousser un cri et nous obligent à nous jeter à terre pour les éviter. Un ornithologue de Fair Isle nous affirmera qu'il suffit de lever le poing, ils se contenteraient alors de donner un coup de patte dans la main mais jamais un coup de bec, ce que nous préférons ne pas vérifier! Hormis les traditionnels pétrels fulmar et tempête, macareux, goélands et autres puffins, nous observons des espèces inconnues ou très rares en France: l'huîtrier-pie, de la famille des limicoles, mon préféré, son cousin, le courlis cendré au long bec, le guillemot à miroir, l'eider à duvet... Le

vol de ces oiseaux est un régal pour les yeux et l'esprit et je pourrais rester des heures à regarder planer un pétrel fulmar, au vol majestueux. Juste à l'est de Papa Westray, Holm of Papa, une minuscule île, abrite un tumulus et des moutons cohabitent tant bien que mal avec les centaines d'oiseaux s'y trouvant en permanence. On peut d'ailleurs mouiller par beau temps entre les deux îles dans une eau d'une clarté extraordinaire.

Papa Westray reste sans conteste possible pour moi le plus beau souvenir de la croisière et je sais que j'y retournerai un jour.

□ Cap sur les merveilleuses Shetlands

L'heure de départ arrivée, nous larguons les amarres, le cœur un peu serré, chacun se réfugiant dans ses souvenirs. Notre prochaine escale : Fair Isle, une petite île à mi-distance des Orcades et des Shetlands, qui ne peut être approchée que par beau temps, les mouillages devenant vite précaires en cas de coup de vent. Nous nous amarrons au quai de l'anse de North Haven. De l'autre côté du quai est amarré le ferry de l'île, utilisé deux fois par semaine pour des liaisons avec Kirkwall. Le reste du temps, il est tout simplement remonté à sec, l'anse n'étant pas du tout protégée ni de la houle ni du vent. Nous assistons à l'opération qui est fort simple ; un ber coulis sur des rails se prolongeant dans l'eau le long de la jetée ; le ferry est posé sur le ber qui est ensuite remonté à l'aide d'un treuil ! Les liens sont très fiers de posséder leur propre ferry, preuve de leur dynamisme. L'île est très montagneuse et très découpée, avec de superbes falaises. La seule activité de l'île est l'élevage des moutons qui sont en totale liberté. Les ornithologues seront comblés puisqu'il y a de nombreux oiseaux dans les falaises, ce qui explique la présence d'un observatoire mondialement connu pour ses recensements. Amoureux des oiseaux, attention ici aussi aux grands labés, tout aussi belliqueux qu'à Papa Westray !

Nous ne restons que quelques heures à Fair Isle, l'annonce d'un coup de vent imminent nous incite à partir rapidement pour Lerwick, la capitale des Shetlands, à quelques cinquante milles d'ici.

Nous y arrivons juste avant le coup de vent, vers trois heures du matin, alors qu'il fait déjà jour ! Vers une heure du matin, nous avons eu droit à un coucher de soleil, ou bien était-ce le lever, nous ne pouvons les

différencier, l'horizon étant toujours baigné d'une lueur rougeâtre.

Le port de Lerwick, situé au milieu de la côte Est de Mainland, est bien protégé des vents de toutes directions, d'une part par l'île elle-même et d'autre part par l'île de Bressay. Cependant, un fort vent de SE peut lever un clapot désagréable dans le bassin. Comme aux Orcades, le trafic est très important et pendant les quatre jours de notre escale, il y avait en permanence une dizaine de voiliers dans le port, pour la plupart scandinaves. Nous retrouvons également Polynia, arrivé quelques heures après nous. Et c'est dans un pub de Lerwick, par 60° de latitude nord, que Caroline et Olivier se sont découverts des liens de parenté puisqu'ils sont cousins !

Lerwick ressemble par bien des points à Kirkwall. Toute la vie de la ville est concentrée autour de la rue commerçante, parallèle au port. Dès que l'on s'en éloigne un peu, ce ne sont plus que rues résidentielles bordées de maisons toutes semblables. Nous resterons 4 jours à Lerwick en attendant Jean-Michel qui nous rejoint pour la fin de la croisière. Un soir, nous allons voir un groupe shetlandais, Trigbag, dans un pub. Au bout de quelques accords, les gens, de l'adolescent au grand-père, vont danser au son des violons et guitares, sur les instructions des musiciens. Un spectacle que l'on imagine difficilement dans un café français !

Il faut aller visiter le musée de Lerwick, qui retrace l'histoire de la ville. Il se trouve sur les hauteurs de la ville que l'on atteint en empruntant

d'étroites ruelles. Mais surtout, j'ai aimé passer de longues heures à marcher autour de la ville ou le long de la côte. Dans les champs, les orchidées colorent ces vastes étendues vertes où l'on trouve encore ici et là une meule de tourbe destinée à chauffer une maison et bien sûr, centaines de moutons, très réputés pour leur laine. Bercés par le gulf stream, les Shetlands bénéficient d'un climat très doux et il y pleut deux fois moins qu'en Ecosse, ce qui je vous l'accorde n'est pas très significatif, un vieux proverbe écossais n'affirme-t-il pas que si l'on ne voit pas la montagne, au loin, c'est qu'il pleut et que si on la voit, c'est qu'il va bientôt pleuvoir !

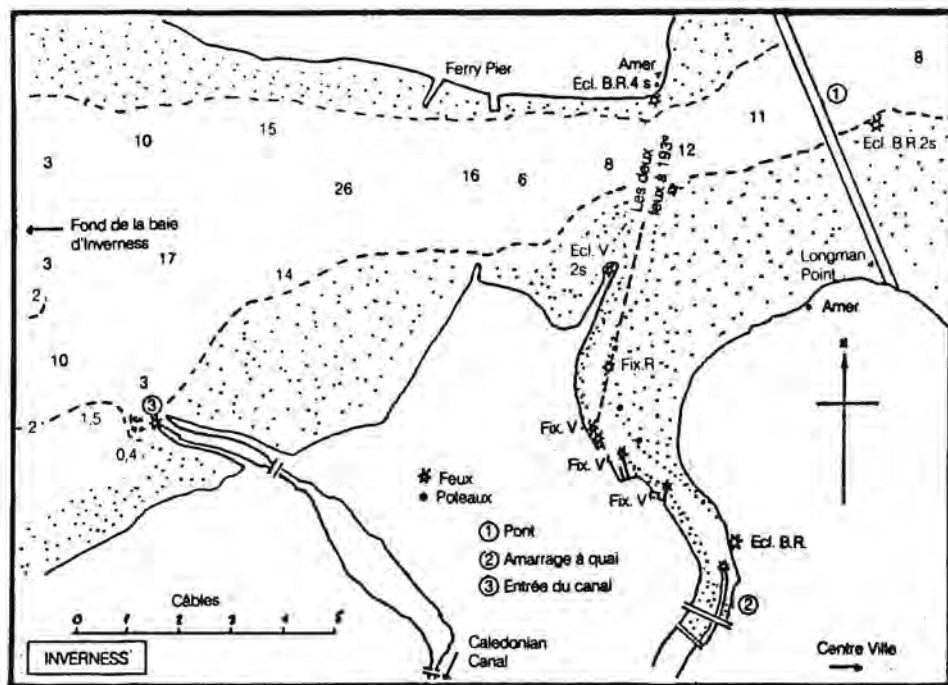
Nous avons abandonné Chloé le temps d'une visite en car à Scalloway, au même niveau que Lerwick mais sur la côte ouest. La côte y est beaucoup plus découpée car totalement exposée à l'océan et ses tempêtes hivernales. Scalloway, qui fut autrefois la capitale des Shetlands, est aujourd'hui un petit village tranquille qui vit essentiellement sur la pêche : une vingtaine de chalutiers y sont basés. Ce village est en fait surtout connu pour sa fabrique de pulls shetlandais tricotés à la main (hand knitted), tous plus colorés les uns que les autres. On peut également visiter un château à moitié en ruines du XVII^e siècle, qui n'a rien d'extraordinaire. Beaucoup plus intéressant est le musée local qui retrace le riche passé maritime de Scalloway. L'Écossais responsable du musée nous explique que durant la seconde guerre mondiale, de nombreux

norvégiens se sont réfugiés à Scalloway et qu'il y avait souvent des traversées, risquées, vers la Norvège. Les habitants de Scalloway utilisent d'ailleurs encore aujourd'hui un dialecte composé de nombreux mots norvégiens. Ils se sentent en fait beaucoup plus norvégiens qu'anglo-saxons. Ne manquez pas non plus de faire la balade sur la côte autour de Scalloway. Le spectacle y est grandiose, surtout s'il y a beaucoup de vent comme ce fut le cas pour nous.

Enfin, il serait incomplet de parler des Shetlands sans évoquer le pétrole. Mainland est en effet une base de ravitaillement pour les plates-formes pétrolières de la mer du nord et au sud de l'île, Sumburgh sert de terminal pétrolier. L'arrivée du pétrole a provoqué de vives polémiques sur l'île : peut-il bouleverser l'équilibre écologique de ce coin du bout du monde ? Ne risque-t-il pas de mettre fin à une riche culture humaine et sociale ? C'est la question que beaucoup se posent.

Notre indépendance publicitaire, nous la devons à votre abonnement...

Les Hors Série de Loisirs Nautiques :
une véritable encyclopédie de l'architecture et de la construction navales



☐ **Le soleil se couche doucement sur les Shetlands. Nous entamons la redescente sur la France**

C'est le cœur un peu gros que nous laissons derrière nous toutes ces îles merveilleuses où nous aurions volontiers séjourné plus longtemps.

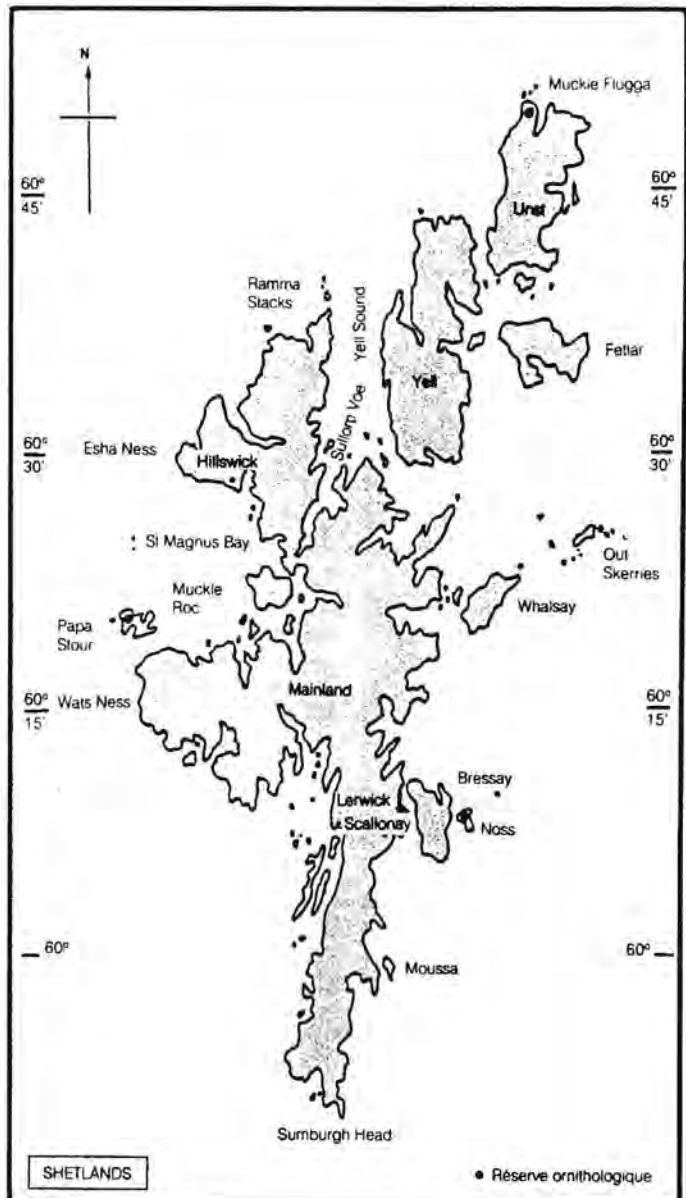
Trois jours de louvoyage plus tard, nous arrivons à Inverness. Une arrivée de nuit, de nombreux feux difficiles à distinguer parmi les lumières de la ville, dont aucun n'est indiqué sur nos cartes et guides, un pont enjambant l'estuaire dont on ne parle nulle part, tout ceci nous procure quelques sueurs froides, injustifiées puisque l'entrée est en fait très facile. Attention toutefois à bien respecter l'alignement d'entrée dans le petit chenal menant au quai d'Inverness. Il y a très peu de fond, notre quille pourrait vous en parler ! Si vous avez la chance d'arriver de jour, vous pourrez admirer en rentrant dans la baie d'Inverness Fort Georges, la plus importante forteresse de Grande-Bretagne. Le port d'Inverness n'a en fait rien d'un port puisqu'il s'agit uniquement d'un quai (voir le plan de la baie d'Inverness). Capitale des Highlands, Inverness n'a rien d'une grande ville avec ses petites rues tranquilles, ses quais charmants qui longent la Ness River, ses multiples églises, comme dans de nombreuses villes écossaises. Alors que nous longeons le quai de la Ness River, je prends en photo une jolie demeure aux murs couleur jaune ocre. Un vieux monsieur en sort soudain et m'invite à y pénétrer, simplement parce qu'il était content que je photographie sa maison ! Il me la fait visiter et me raconte que la seule fois où il est allé en France, ce fut à l'occasion du débarquement de 1944. Je le quitte sur un chaleureux "You're welcome here !". Si vous faites escale à Inverness, je vous conseille de consacrer quelques heures à vous balader sur les quais de la Ness River qui traversent toute la ville.

A un mille à l'ouest se trouve l'entrée du Caledonian Canal, entrée qui ne paye pas de mine. Construit au début du XIX^e siècle, il était initialement utilisé par les navires anglais afin d'échapper aux attaques de la flotte française. Il relie les Loch Ness, Lochy et Oich à Inverness sur la côte Est et Fort-Williams sur la côte ouest. Long de 50 milles, il faut passer pas moins de 29 écluses, heureusement toutes automatiques, pour le traverser ! A la sea-lock, vous devrez payer le forfait pour la traversée. Vous pouvez prendre un

forfait pour une journée (2 £/mètre), trois jours (4 £ /mètre), huit jours (8 £/mètre) ou plus. Il me paraît matériellement difficile de traverser le canal en une journée. C'est fort possible en trois jours mais il ne faut pas perdre de temps. Pour notre part, nous avons choisi le forfait de huit jours, un ami ayant déjà emprunté le canal nous a en effet conseillé de ne surtout pas passer à côté de ses nombreux charmes en le traversant trop rapidement. Et il avait entièrement raison ! C'est en effet un tout autre style de navigation qui s'offre à vous. Lorsqu'un coin nous plaît, nous mouillons, l'annexe est mise à l'eau et nous allons nous balader à terre. Il nous arrive de ne pas faire plus de dix milles dans la journée. Le début du canal, coupé par de nombreuses écluses, nous fait passer entre des rives très boisées. Nous qui n'avons pratiquement pas vu d'arbres aux Orcades et aux Shetlands, imaginez un pan de montagne couvert de conifères, vu depuis le pont d'un voilier... superbe !

Il est cependant difficile de s'arrêter dans le canal ailleurs qu'aux écluses. Dès que l'on rentre dans le Loch Ness, le premier loch à partir d'Inverness, le spectacle est saisissant. Large d'environ un mille, d'impressionnantes montagnes s'élèvent en pente douce de chaque côté du loch. A perte de vue, ce ne sont que des sommets dont certains sont enneigés. Nous nous amarrons au pied d'Urquhart Castle, le château préféré de Nessie ! C'est en effet, dans ces environs que le célèbre monstre du Loch Ness a été aperçu à plusieurs reprises, une équipe de scientifiques américains étant même venue faire une étude sur place. Mais le fond du lac, profond de 300 mètres par endroit, est si boueux qu'il est impossible d'y observer quoi que ce soit, pour le plus grand bonheur des Écossais. Tant que Nessie restera une légende, il attirera toujours les foules. Ainsi, Urquhart Castle est visité chaque jour par de nombreux touristes qui viennent en car. Il y a même un Écossais en kilt qui joue de la cornemuse à chaque arrivée d'un nouveau car ! De même à Fort Augustus, vous pourrez acheter des vêtements, cartes postales, peluches... de Nessie à tout âge et sous tous les angles ! Ceci dit, le site reste superbe, Nessie ou pas, et la légende à propos de celui-ci est plus amusante qu'autre chose.

Le soir, nous faisons un feu de bois sur la plage de galets juste à côté d'Urquhart Castle. Le seul bruit venant perturber le silence qui nous entoure est le crépitemment du feu, nous sommes le seul bateau amarré au ponton et un profond bien-être



nous envahit. Quelques heures que j'aimerais prolonger plus longtemps. Le second loch, Loch Oich, est beaucoup moins profond, beaucoup moins large que son illustre aîné et de plus il n'a même pas un petit monstre ! Ce qui explique que le site est plus sauvage. Ici aussi, un quai branlant sur lequel nous nous amarrons, au pied d'un château. Mais celui-ci, laissé à l'abandon, est envahi par la végétation et garde un air sauvage qui nous plaît bien. Une dernière nuit au mouillage au fond du Loch Lochie et nous passons les dernières écluses débouchant sur Fort-Williams. Certains versants des montagnes sont complètement dégarnis, les arbres sont en effet régulièrement coupés pour la papeterie installée à côté. Cela donne en tous cas un air triste à la montagne. Nous passerons 24

heures à Fort-Williams. La ville, bourrée de touristes, n'offre absolument aucun intérêt, si ce n'est celui d'être le point de départ pour l'escalade du Ben Nevis, le plus haut sommet de Grande-Bretagne. Il domine en effet toutes les montagnes des Highlands du haut de ses 1344 mètres (ridicule à côté de notre Mont Blanc me direz-vous...).

On peut s'amarrer le long du quai au bout de la ville mais on échoue alors contre le quai à marée basse. Pour les amateurs de marche, l'ascension du Ben Nevis ne pose aucun problème technique mais il faut compter un minimum de huit heures de marche aller-retour. Si la visibilité est bonne, la vue du sommet peut y être superbe, ce qui ne fut pas le cas quand nous y sommes allés !

**H.S.
22**

à la découverte de **L'ASIE** du Sud-Est

242 pages, sans publicité,
dont 79 pages en couleurs.
Format 21 X 27, dos carré,
sous couverture forte
plastifiée.

Un magnifique hors série
qui vous fera découvrir
l'Asie comme si vous y
étiez, tant par ses
documents photos couleurs
que par la poésie du texte
de Gérard Legrand, bien
connu de nos lecteurs pour
ses voyages
tourdumondistes.

LES MALDIVES
SRI LANKA
LES INDES
PENANG
ET VOILA
LA THAILANDE
MALAISIE
PUKET
LANGKAWI
SINGAPOUR
LA VIE PRATIQUE
LE CORAIL
LES ILES TIOMAN
LES DOCUMENTS ET
LES INSTRUMENTS
NAUTIQUES
L'ANNEXE
JAVA
LES COURANTS
BALI

□ Après un plongeon glacé et matinal pour dégager de l'hélice un bout flottant entre deux eaux, nous quittons sans regret Fort-Williams

Le Firth of Lorne offre de charmants paysages. Parsemé de nombreuses îles, les possibilités de mouillage sauvage sont légion, dans une nature verdoyante. Shana, Kerrera, nous arrivons ainsi de sauts de puces en sauts de puce à Islay après une escale à Oban, "la" marina du coin, quelques pontons accueillant en permanence une vingtaine de bateaux. Quoique assez touristique, la petite ville d'Oban est très plaisante, une réplique du Colisée de Rome la surplombant du haut d'une colline.

Islay est une des plus grandes îles écossaises mais est très peu touristique du fait de son relatif éloignement du continent, ce qui n'est pas pour nous déplaire! Nous nous amarrons juste à l'entrée de la distillerie Bunnahabain, sur un étroit quai. Le site est assez sauvage, seules quelques maisons entourent la distillerie. Bien qu'elle soit fermée, nous avons la chance de pouvoir la visiter et de goûter son whisky, l'un et l'autre nous laissant un excellent souvenir. Très montagneuse, l'île est très boisée et l'unique route joignant la distillerie à Port-Askaig est souvent encombrée de nombreux moutons qui n'entendent pas se pousser sous prétexte que l'on veut passer, la loi du plus nombreux étant toujours la plus forte! Si vous empruntez le Sound d'Islay pour aller à la distillerie ou à Port-Askaig, le minuscule port de l'île, prenez garde aux courants très violents pouvant atteindre jusqu'à 7 à 8 nœuds. Notre dernière escale écossaise sera Gigha, une petite île le long de la presqu'île de Kintyre, où nous attendrons la fin d'un petit coup de vent. Une dernière balade à terre, une visite nocturne du jardin exotique de l'île, une dernière Guinness au pub et nous levons l'ancre pour Belfast.

□ Belfast, une escale à ne pas manquer, histoire de sentir l'ambiance de l'Irlande du Nord

Je ne fus pas déçu; imaginez le centre ville constitué de plusieurs rues piétonnes grouillant de monde en plein après-midi et complètement désertes à 9 heures du soir! Les voitures, contrôlées la journée, ne peuvent plus rentrer dans le cen-

Annexe 1 : Se fixer un programme de croisière où la navigation en temps limitée...

Une croisière bien préparée est une croisière à moitié réussie. Partir en Ecosse en ignorant tout de là où l'on va, non! On passe à côté de trop de choses. Nous avons travaillé à trois pendant un an à la préparation de la croisière, en plus bien sûr de nos activités professionnelles. Nous avons longuement discuté avec des amis y étant déjà allés. Les guides touristiques sont également un bon moyen de préparation puisque nous avons établi notre itinéraire précis à partir de leur contenu, après avoir défini les grands axes de la croisière : la mer d'Irlande, les Orcades, les Shetlands et le Caledonian canal. Nous n'aurions ainsi jamais su qu'il existait un petit canal traversant la presqu'île de Kintyre si nous n'avions pas consulté un guide touristique. Pour l'Ecosse, nous avons utilisé le guide du routard et le guide bleu. Nous avons ainsi établi un programme prévisionnel de navigation, ce qui nous a permis de fixer des rendez-vous précis à ceux qui nous ont rejoints là-bas, puisque nous sommes partis à trois et avons fini à sept. Il faut essayer de répartir équitablement les temps de navigation dans les différentes régions visitées. C'est à ce prix que l'on peut voir beaucoup de choses. Il eut certes été agréable de passer un mois sur la côte ouest de l'Ecosse mais nous n'aurions alors rien vu des Orcades, Shetlands... Le plus dur à évaluer est le temps de navigation et nous étions très optimistes. Avec l'expérience, je pense que pour un voilier classique d'une dizaine de mètres, une moyenne de quatre nœuds est un grand maximum sur l'ensemble de la croisière, à moins, bien sûr, de ne naviguer qu'avec des vents portants. Pour notre part, nous avons fait les 3/4 de la croisière au près ou au louvoyage et certains jours, notre moyenne sur le fond n'était que de deux nœuds!

Annexe 2 : Renseignements nautiques

1 □ Les documents nautiques

Les cartes éditées par le SHOM sont peu précises et ne couvrent pas toutes les zones. Il vaut mieux acheter directement les cartes britanniques de l'Admiralty, au demeurant moins chères que les cartes françaises. Je pense qu'il vaut mieux avoir des cartes peu précises accompagnées de bons guides plutôt que le contraire. Nous utilisons pour notre part les guides édités par le Clyde Cruising Club. Trois volumes couvrent la côte ouest, Clyde Basin, Mull of Kintyre to Ardamuchan et Ardamuchan to Cap Wrath. Il y a également un volume pour les côtes N. et N.E., un pour les Orcades et un dernier pour les Shetlands. On peut se les procurer auprès du Clyde Cruising Club, SV Carrick, Clyde street, Glasgow G1 4LN. Nous utilisons également le "Scottish West Coast Pilot" de Mark Brackensbury, beaucoup plus détaillé que les précédents. A noter qu'il vaut mieux acheter tous ses documents nautiques en Angleterre pour une question de coût. Enfin, n'oublions pas l'indispensable Reed's, l'équivalent de notre marin breton mais en beaucoup plus complet.

2 □ Le balisage

Contrairement à l'Irlande, l'Ecosse est bien balisée et les phares assez nombreux. On peut de ce fait envisager sereinement des navigations de nuit. Le problème est que seuls les ports sont éclairés. Il faut donc attendre le jour pour mouiller dans un des multiples mouillages sauvages de la côte ouest. Mais plus l'on monte et plus les nuits sont courtes...

3 □ Les courants

Ils jouent un rôle primordial dans la navigation. Il existe peu de courants surtout sur la côte ouest, où ils sont négligeables. Il faut donc impérativement en tenir compte pour son programme de la journée. Les étapes effectuées peuvent être très courtes car on est parfois obligé d'attendre six heures une renverse. Certains sounds (entre Jura et Islay, entre Skye et la côte et dans le Pentland Firth notamment) sont même dangereux en marées de vives-eaux et il est alors recommandé de les passer à l'étales.

4 □ La météo

Balayé en hiver par les dépressions, l'Ecosse connaît un climat beaucoup plus accueillant en été. Nous n'avons eu à subir, pour notre part, aucun fort coup de vent mais il n'est cependant pas rare d'en rencontrer quelques-uns en été. Mais les abris sont nombreux, excepté sur la côte nord et les météo sont fréquentes. Outre les quatre bulletins diffusés quotidiennement par la BBC (0 h 33, 5 h 55, 13 h 55, 17 h 50 heure anglaise sur radio 4, 200 khz), de nombreuses stations côtières diffusent deux fois par jour une météo pour les zones concernées ainsi qu'une situation générale. On peut donc avoir au moins six météo par jour, ce qui est grandement suffisant, l'observation du ciel faisant le reste.



Les Irlandais du Nord ne cachent pas leurs opinions quant à leur indépendance.

tre le soir et seuls quelques portillons assurent un passage aux piétons. Mais de 23 heures à 7 heures du matin, ceux-ci sont fermés et il est absolument interdit de circuler dans le centre, un couvre-feu en quelque sorte ! Les bus circulant dans le centre sont régulièrement fouillés afin de voir si aucun objet suspect n'y serait caché. Nous assistons au spectacle surprenant d'une voiture de militaires anglais au plein milieu d'une rue piétonne, ses occupants se postant l'arme au poing à l'entrée des magasins.

"Simple exercice de routine" nous affirme une vieille dame impassible. Les autorités vivent dans la crainte constante des attentats. Le problème de l'indépendance de l'Irlande du Nord se ressent dans la vie de tous les jours, que ce soit au niveau des nombreuses affiches en sa faveur ou dans la conversation des gens. Nous allons un soir dans un pub où se produisent quelques chanteurs de folk locaux. Les allusions à ce problème dans leurs chansons et propos sont fréquentes. Ne serait-ce que pour se plonger quelques jours dans cette atmosphère, Belfast est une escale à ne pas manquer. Mais la ville est en elle-même assez agréable pour une capitale. L'imposant City Hall présente une affiche sur laquelle on peut lire "Belfast says no", rapport au problème cité plus haut. Il faut absolument aller boire une pinte au Crown Liquor Saloon, un vieux pub superbement entretenu. Il y a encore des box à l'intérieur, de vieux miroirs aux murs et même des petites plaques métalliques marquées "matches" sur lesquelles on allumait ses allumettes.

Belfast est situé au fond d'une vaste baie orientée NE-SW. Sur la côte nord de cette baie se trouve le port de plaisance de Belfast, Carrickfergus. Nous préférons aller dans Belfast même, Carrickfergus est en effet éloigné d'une vingtaine de kilomètres. Le chenal d'entrée est très bien balisé par de nombreuses bouées éclairées mais difficiles à repérer de nuit à cause des lumières de la ville. Ce que vous ne pouvez manquer de repérer par contre, ce sont les trois cheminées à l'entrée de Belfast. Suivez la fumée, visible à plus de dix milles, et vous arriverez juste à l'entrée de la rivière Lagan ! Attention également aux cargos qui sont déjà à plus de dix nœuds dans le chenal. Belfast est un port exclusivement de commerce et ne dispose d'aucune infrastructure pour les plaisanciers. Nous remontons donc la River Lagan jusqu'au premier pont, le Queen Elisabeth Bridge. Nous nous amarrons le long d'un quai industriel côté W, tout près du centre ville. Je vous laisse imaginer la tête des Irlandais travaillant sur le quai quand ils ont vu tout d'abord un voilier s'amarrer derrière un cargo puis ledit voilier se couvrir de serviettes et affaires consécutives à des douches et lessives... Le seul danger de laisser son bateau au cœur d'une grande ville est le vol mais nous n'avons eu aucun problème, aussi bien à Dublin qu'à Belfast.

□ Des îles de légendes

La date fatidique arrivant hélas bientôt, nous quittons à grand regret Belfast pour l'île de Man. Joyau de la mer d'Irlande, l'île de Man fut, d'après la légende, l'œuvre d'un bon géant du nord, Finn McCool. Celui-ci, lors d'un combat avec un autre géant écossais, lui lança une énorme motte de terre mais il le loupa et son projectile tomba dans la mer d'Irlande pour former l'île de Man.

Ce même géant tomba un jour amoureux d'une géante qui vivait sur l'île de Staffa, en Ecosse. Il construisit donc la fameuse chaussée des géants de Bushmills, sur la côte nord. Le même phénomène géologique s'observe sur Staffa. L'histoire ne dit pas s'ils vécurent heureux et eurent beaucoup d'enfants... Nous arrivons à Peel en même temps qu'un début de coup de vent. Si l'on veut s'amarrer le long du quai, il faut donner un coup de VHF au harbour master (canal 12 ou 16) pour savoir s'il est possible d'y aller (problème de place ou de profondeur d'eau). Pour nous, il n'y a pas de problème puisque nous sommes le seul voilier du port à cause du mauvais temps. J'ai été tout de suite séduit par cette petite



La petite ville de Peel.

ville ramassée sur elle-même, entourée de champs et prairies. Le port est mal protégé des vents d'W mais surtout de la houle de ce même secteur. On peut cependant aller se réfugier dans l'arrière-port à condition de pouvoir s'échouer car il assèche. Un bien meilleur abri se trouve sur la côte W à Douglas, le grand port de l'île. Mais Polynia nous avait déconseillé d'y faire escale, à moins que l'on aime être amarré entre deux ferrys ! Christian et Olivier s'y étaient arrêtés au mois de juin pour suivre la très réputée course de motos annuelle de l'île. Le spectacle est paraît-il extraordinaire, les motos roulant à 160 km/h et effectuant le tour de l'île en 20 minutes. L'image que je garderais de Peel est la gentillesse de ses habitants, témoin ce vieux monsieur qui se met en quatre pour nous trouver des morceaux de bois dans lesquels il pourra nous découper des lattes et qui, comme seul règlement, accepte une bise de Caroline et la promesse d'une carte postale de Lundy, notre prochaine et dernière escale.

Perdue au milieu de l'entrée du canal de Bristol, Lundy est une minuscule île et il faut vraiment bien se pencher sur la carte pour la trouver ! Notre attention avait été portée sur cette île par un article lu dans un magazine, qui vantait les charmes de cette petite île recevant très peu de visiteurs. Quelle ne fut pas notre surprise lorsque nous voyons une centaine de touristes y débarquer. Heureusement, ils n'y restent que quelques heures, l'île ne disposant d'aucun moyen pour les accueillir. Comme il n'y a aucun port ni même un simple quai, le ferry qui les amène mouille à quelques enca-

blures du rivage sur la côte Est et ils sont débarqués sur un petit canot qui fait des allers-retours entre le ferry et un ponton roulant mis à l'eau pour l'occasion. A partir de 16 heures, le même manège recommence mais dans l'autre sens cette fois. Il ne reste donc plus alors sur l'île que la cinquantaine de personnes y vivant régulièrement. Longue de 6 km, large de 500 mètres, Lundy est en fait un vaste champ abritant les moutons, vaches et chevaux qui représentent la seule ressource de l'île. Au sud de celle-ci se trouve l'unique ville (mais peut-on appeler ville les quelques maisons qui sont regroupées là ?), au pub de laquelle se retrouvent tous les soirs les îliens. Le reste de l'île est inhabité, exceptée une petite maison perdue tout au nord de l'île dont la cheminée fumait. La côte Est, couverte de bruyères et de rhododendrons contraste avec la côte ouest, beaucoup plus découpée, sur laquelle ne pousse qu'une maigre végétation. Lundy nous a beaucoup plu par son côté sauvage. On peut y observer de nombreux oiseaux et nous avons même eu la surprise de nous trouver nez à nez avec un phoque alors que nous visitons en annexe une grotte sur la côte sud, juste à côté de notre mouillage (voir plan de Lundy).

Nous quittons 48 heures plus tard Lundy pour la dernière étape de la croisière qui nous ramène à notre port d'attache, Cherbourg. Et c'est le cœur un peu gros que nous ferons pour la dernière fois les voiles, la tête pleine de merveilleux souvenirs avec une envie folle d'y retourner. □

Gilles Estépa