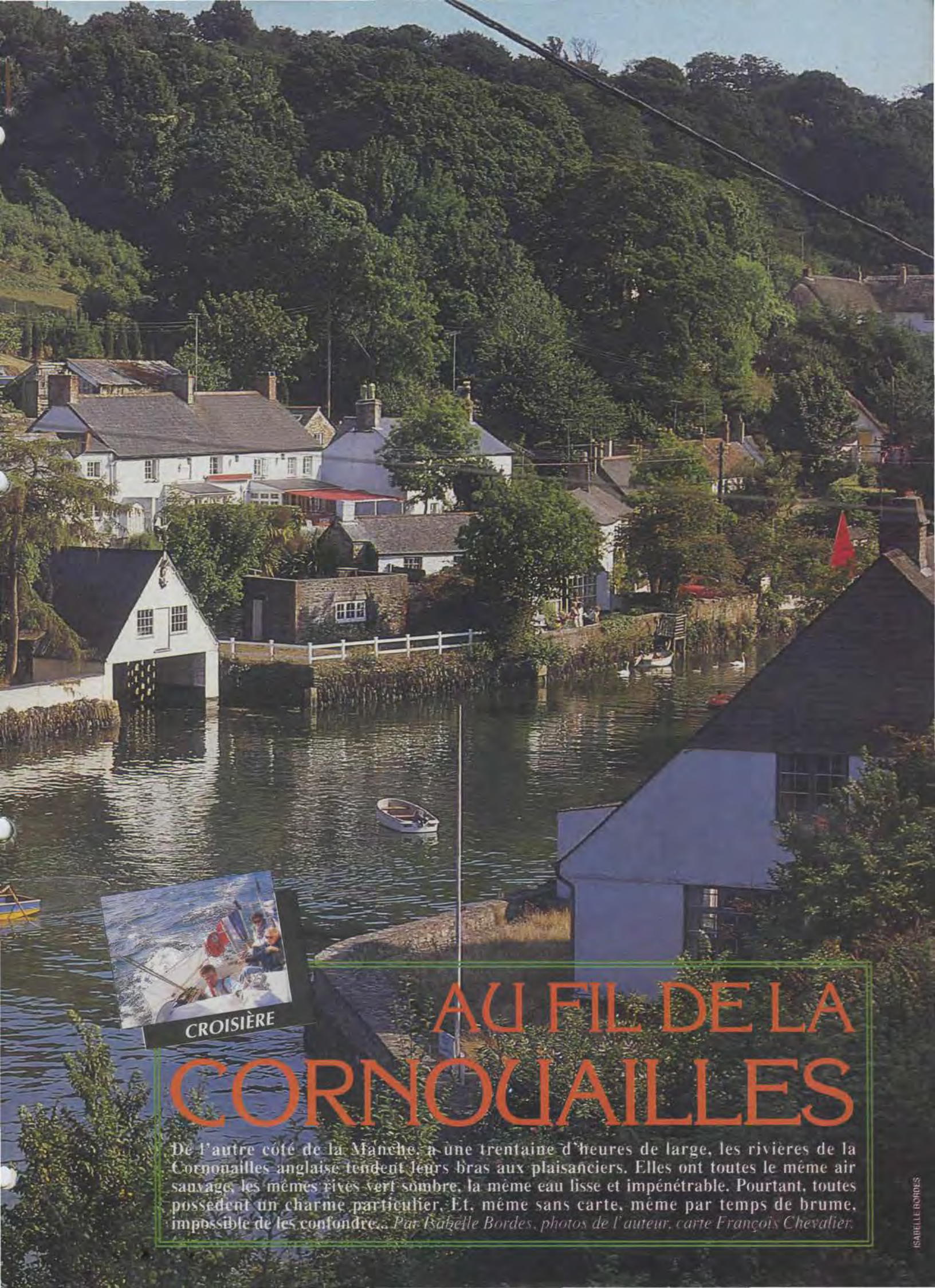

CROISIÈRE

AU FIL DE LA CORNOUAILLES

De l'autre côté de la Manche, à une trentaine d'heures de large, les rivières de la Cornouailles anglaise tendent leurs bras aux plaisanciers. Elles ont toutes le même air sauvage, les mêmes rives vert sombre, la même eau lisse et impénétrable. Pourtant, toutes possèdent un charme particulier. Et, même sans carte, même par temps de brume, impossible de les confondre... *Par Isabelle Bordes, photos de l'auteur, carte François Chevalier.*

ISABELLE BORDES

CROISIÈRE

Nous serrons à tribord le feu à deux secteurs de Saint-Anthony Head, pour être sûr de ne pas flirter avec les Back Rocks plantés en plein milieu de l'entrée. Le village de Saint-Mawes, sur la rive est de l'embouchure de la rivière Fal, a allumé toutes ses villas, et nous lui tournons le dos pour aller prendre un mouillage face aux lumières de la ville – la mer est trop basse pour rejoindre la marina et, de toute façon, cette perspective de promiscuité semble trop brutale après tant d'heures de mer ! Nous longeons les docks, puis slalomons entre les petits bateaux qui font vivre Falmouth toute l'année. Sloops effilés, petits cotres, barcasses à bouchains carrés, vieilles goélettes et yawls aux étraves en forme de sabre transforment la quête du corps-mort en parcours du combattant. Nous avisons enfin un ponton isolé et désert, qui facilitera les manœuvres avec l'annexe pour descendre à terre.

Pubs chaleureux et régates acharnées

L'envie d'un «fish'n chips» bien vinaigré nous tenaille les entrailles depuis quelques heures déjà. Nous filons à terre à l'aviron. La grande rue qui monte sur bâbord tangue un peu sous nos bottes – impression de venir d'un autre monde. Le «Stag's Head», en haut de la côte, en contrebas d'une église, se révèle accueillant, lieu sombre et feutré comme seuls les Anglais – et les Irlandais – savent les créer.

Le lendemain nous retrouve dans les douches du Royal Cornish Yacht-Club. Pour prendre une bière au «lounge», il nous faut ensuite abandonner bottes et cirés. L'épaisseur des tapis et la splendeur des clichés en noir et blanc de Class J nous ôtent l'envie d'enfreindre la règle ! Dans cette salle, ronde et immense, le temps paraît arrêté, fixé lui aussi par le sel… Nous sommes les derniers Français de la saison, et le gérant nous invite à revenir l'après-midi pour assister à une régate. A 17 heures 30, ils sont une quarantaine à quitter le travail pour aller jouer de l'écoute et du penon et à répondre au coup de canon entre le RCYC et Flushing, juste en face. Deux Anglaises aux boucles grises et lunettes à la pointe du nez jouent les comités de course, assises dans le froid au bout de la pelouse d'un vert sûrement breveté par la Couronne. Le Royal Cornish Yacht-Club organise en moyenne trois régates par semaine, quel que soit le temps. Quand on sait que les clubs de Saint-Mawes, de Flushing et de tous les petits villages qui jalonnent la rivière en organisent également, on imagine le spectacle permanent dans la baie — spectacle d'autant plus magnifique que les vieux gréements sont nombreux à y participer. Le paradis de la voile, vous dis-je… On comprend que Falmouth et le cap Lizard (la première à droite en sortant) soient des références telles qu'ils servent de ligne de départ pour les grandes courses ou les grandes navigations.

Sur le quai du RCYC, une plaque rappelle à ceux qui l'ont oublié que Robin Knox-Johnston partit de Falmouth pour son «tour du monde à une main» (sic). De quoi donner envie… Nous nous contentons de rejoindre le canot pour gagner notre bord…

Tentative d'appareillage pour la rivière Fal. Mais la nuit est finalement trop noire, le chenal n'est qu'à moitié balisé, et les 50 centimètres de fond qui nous narguent près des rives nous dissuadent d'aller plus avant. Demain…

Bien nous en prend : la brume matinale, trouée de soleil, jette une lumière fantasmagorique sur la rivière. La Fal est encaissée entre des collines couvertes de forêt inextricable, jungle civilisée… Le silence est total. Au détour du premier coude étroit de la rivière, un choc : l'étrave immense, métallique et rouillée, du **Methan Princess** apparaît, fantomatique dans cette atmosphère cotonneuse. Le cargo est planté là, entre les deux rives, amarré à deux énormes tonnes jaune d'or.

Des cargos au fond de la rivière

Envie de s'arrêter, puis la curiosité reprend ses droits. Malgré l'étroitesse du passage, on doit pouvoir passer sans risque de s'échouer… Combien peut donc caler un méthanier ? Tandis que l'on s'interroge, en passant le long de sa coque, retentissent des coups de boutoir, secs, réguliers, inquiétants. Impossible de déterminer si ce battement est celui d'un marteau ou d'une pièce de métal qui claque. Il n'y a pourtant pas de vent. Mystère… Nous continuons, mal à l'aise.

Un cargo peut en cacher un autre : avant même que la Fal ne dessine un nouveau coude surgit le **Crystal Star**. La pauvre étoile en question a nettement moins d'allure que la princesse : elle accuse une certaine gîte et affiche une coque largement bouffée de rouille, rapiécée…

La rivière se rétrécit encore, nous nous frayons un passage entre les deux rives, surpris de voir le sondeur continuer d'afficher trois ou quatre mètres. Il faut abattre pour continuer. Je choque et je pousse la barre, mais **Pilhouë** poursuit son cap, imperturbable. Ou plutôt, il s'immobilise discrètement. Le sondeur est descendu au-dessous des deux mètres – la quille s'est bel et bien plantée dans la vase. Echouage en douceur…

Après avoir joué les singes dans les haubans, nous remontons la rivière d'une centaine de mètres avant d'aller prendre un mouillage devant Malpas. Midi a sonné et le pain, les tomates et le cheddar envahissent le cockpit. L'air est calme, les hérons cendrés nous dévisagent, juchés sur une patte dans la vase. Un petit bateau aux voiles brique nous croise… Nos 180 centimètres de tirant d'eau nous interdisent de pousser plus loin et nous remettons à la fois prochaine l'expédition en annexe jusqu'à Truro, jolie ville typiquement anglaise.

Le vent s'est levé et nous redescendons la Fal par une série de bords fort serrés. Un vent frais d'ouest nous accueille à l'embouchure. Un ris, puis un second, le génois raisonnablement réduit, nous fonçons vers la Helford River, creusée dans le cap Lizard, pour y passer la soirée… La Helford est tranquille, un peu éteinte, si l'on oublie le courant rapide qui porte à la mer et nous passe l'envie de ramer jusqu'à terre. Demain, il fera jour…

Le yacht-club a des allures de chalet suisse, et les lattes de sapin blond qui le tapissent, aussi bien dehors que dedans, lui procurent la même odeur un peu sucrée – à laquelle s'ajoute celle des œufs, des toasts et du bacon qui nous accueillent à la sortie de la douche. Ainsi restaurés, nous reprenons la petite route qui suit le bras mort de la rivière, la traverse sur le dos d'un pont de bois, grimpe sur l'autre rive, passe entre des chaumières, puis devant un pub à étages. Encore deux hôtels flanqués d'hortensias fanés, et nous voilà finalement à l'annexe. Un petit tour dans la rivière. Ici, les cargos ont cédé la place à de classiques barques. Le temps radieux nous fait écourter la balade et nous

incite à partir : un bon 7 Beaufort nous promet de jolis surfs au grand largue si nous mettons le cap sur Fowey, à une vingtaine de milles au nord-ouest. Comment résister ?

Jamais **Pilhouë** n'a englouti les milles aussi goulûment, et nous gardons les yeux fixés sur le speedomètre. L'aiguille hésite, agaçante, entre le 8 et le 9. Nous allons si vite que l'envie nous prend de faire halte à Mevagissey, histoire d'allonger la journée. Nous découvrons un petit port de pêche fort animé, encaissé dans sa falaise et surplombé de maisons bleues accrochées à la colline. Mais le port assèche à marée basse, et le temps nous manque pour écumer les boutiques envahies par les céramiques et les faïences. Les collines que l'on apercevait du large étaient blanches de kaolin, et non de neige...

Wagons de bois et ateliers de peintres

Nous rejoignons enfin la rivière de Fowey, suivis de très près par les vagues, et entrons entre les deux châteaux qui, autrefois, fermaient l'embouchure d'une chaîne. Les guides touristiques vantent à juste titre le caractère préservé de la rivière et du bourg, et font de Fowey le joyau de la Cornouailles anglaise. Ils oublient pourtant de signaler le «harbour master», qui vaut à lui seul le détour... Narquois, il nous écoute, visiblement ravi d'entendre baragouiner en anglais les derniers Français de l'été. Il se moque, fronce les sourcils, prend l'air terrifié quand je lui annonce que je suis «la» capitaine, rit encore et finit par nous conseiller d'aller dîner «Chez Sam». Le restaurant, petit, se trouve dans la rue qui sert de colonne vertébrale à Fowey. Les coquilles Saint-Jacques relevées à l'ail et la mousse au chocolat parfumée au cognac nous font tout simplement chavirer... Les rues de la ville, étroites, sinueuses, donnent envie de les suivre. Un parc planté de pins nous emmène vers le cap et sa vue imprenable sur l'embouchure de la rivière...

La brise qui a encore forci nous apprend le seul défaut de ce lieu idyllique : le port de Fowey est mal protégé des vents de secteur sud – mauvaise nuit. Le lendemain, le ciel se vide par seaux entiers et nous décourage d'une promenade. Le coup de vent nous refoule plus profondément dans la rivière, au calme. De nouveaux cargos sont au rendez-vous, mais, ceux-là, bien vivants, chargent du kaolin. Nous les dépassons pour mouiller un peu plus loin, juste avant que le fond ne manque. Sur la rive est, les bois sont à nouveau très denses. De l'autre côté, des rails, incongrus, marquent la lisière de la forêt. Un vieux wagon de bois, échoué à côté de la voie, ajoute une note de mélancolie à ce décor de film. Nous suivons les rails pour arriver au pub «The Fisherman's Arms». Encore un lieu inimaginable, regorgeant de photographies fantastiques de goélettes chargeant des tonnes de minerai blanchâtre, ou bien des gens du coin, traversant à pied la rivière gelée, sans parler de cette image panoramique, magnifique, de la ville de Fowey dans les années 20. Et puis, sur les murs, toutes sortes de vieux instruments de navigation cuivrés. Bavards et bruyants, le poing autour de la bière, des pêcheurs sont ici chez eux, l'œil rieur et la peau tannée... Le réveil est un peu matinal à notre goût. Les wagonnets qui acheminent le kaolin s'ébranlent en grinçant à sept heures. Nous en profitons pour quitter Fowey à l'aube – et à regret.

Deux ou trois Anglais nous ont fait rêver, la veille, sur les ruelles fleuries d'enseignes multicolores de Polperro, à quelques milles de là. Pas d'estuaires ici, seulement un petit port encaissé dans une faille d'où s'écoule un ruisseau. Le long de l'eau et les pieds dedans, des maisons avec des géraniums en guirlandes, et des ateliers de peintres à n'en plus finir. Les touristes qui ont remplacé le trafic des contrebandiers ne sont pas encore tous dehors, et les quais tranquilles évoquent décidément un décor, avec leurs petites maisons blanches ou noires plantées régulièrement.

Deux nouvelles heures de navigation nous envoient au milieu de la grande baie de Plymouth faire des glissades au vent arrière jusqu'à la marina tout confort. Reste que cette grande ville nous dépayse trop. Nous repartons après avoir honteusement abusé des commodités du lieu, sans un regard pour la Plym, la Hamoaze, la Tavy et la Tamar River, qui se dénouent toutes à Plymouth.

Forêt denses et vertes prairies

La Yealm River, une demi-douzaine de milles plus à l'est, nous paraît autrement plus attirante. La double barre qui la protège laisse présager de sa sauvagerie. Il règne un étonnant silence dans cette rivière resserrée et sinueuse, et les hurlements des mouettes de Falmouth, les cahots irréguliers des wagonnets de Fowey, le vacarme des rues de Plymouth semblent très loin. La lumière de quatre heures tombe, droite, à travers l'épaisseur nuageuse, lançant une brume claire sur ce paysage sombre... Notre quille trop profonde nous oblige à prendre le bras le plus sauvage de la rivière, à gauche, et à tourner le dos aux deux villages qui se font face sur chaque rive, Newton Ferrer et Noss Mayo, avec leurs cottages perdus dans les arbres. Un coup d'aviron nous amène au bord d'un petit chemin en sous-bois. Le vent est tombé. Et les petites maisons basses qui abritent des pubs chaleureux sont au bout de la promenade.

La nuit à Yealm est d'une douceur idéale pour qui veut se préparer le lendemain aux inévitables quarts de nuit d'une traversée de la Manche. Au matin, nous allons nous avitailler au joli port de Salcombe, qui prend des airs de Falmouth miniature, avec ses cygnes et ses dériveurs qui régatent dans tous les coins. Ils sont tout neufs, en bois, à bouchains ou lattés, nappés de voiles vermillon. Le soleil est reparu et le spectacle étourdit un peu. La ville, très animée, nous offre tout ce que nous cherchons, et nous dévalisons un marchand spécialisé en poissons fumés. Nous retrouvons aussi plein de Français – et pour cause : Salcombe, malgré sa barre et ses abords déchiquetés, reste un port d'atterrissage idéal pour qui vient de Cherbourg ou de Saint-Malo, avec le cap de Start Point, si repérable...

Les forêts ont laissé la place ici à des prés où les vaches regardent passer les bateaux, et l'on songe soudain qu'il est merveilleux que les Anglais paraissent à ce point immunisés contre la fièvre immobilière... La rivière s'enfonce loin dans les terres et, à marée haute de très vives-eaux, permet même de rejoindre Kingsbridge, à quatre milles à l'intérieur – le temps nous manque, hélas !

En jetant un dernier regard derrière nous (tant par nostalgie que pour suivre l'alignement !), nous nous promettons de revenir, forts de trois semaines de vacances – et à bord d'un dériveur. Histoire de voir comment c'est, loin dans les terres... □

LA CORNOUAILLES PRATIQUE

Comment s'y rendre ?

En bateau, il suffit de traverser la Manche ! L'atterrissage sur Start Point est le plus facile à réussir, et seulement 60 milles séparent ce cap remarquable de Guernesey (100 milles de Saint-Malo, 85 milles de Cherbourg et à peu près autant depuis Roscoff). L'arrivée sur Falmouth, à l'autre extrémité de la baie, est moins facile : de jour, les anses sont difficiles à repérer ; de nuit, les lumières de la ville rendent légèrement pénible la reconnaissance des feux... L'avantage de cette grande baie, qui va de Lizard Point à Start Point, c'est qu'en plus de sa beauté, on ne risque pas de s'y perdre, avec le rocher et le phare d'Eddystone au milieu, au large de Plymouth.

Documents utiles

Cartes SHOM n° 3538 (De Fowey à Mevagissey), 4558 (La Rivière de Salcombe), cartes «British Admiralty» 18-32 (Falmouth River), 28 (Salcombe), 147 (Helford-Mevagissey), 154 (Approches de Falmouth), 1900 (Approches de Plymouth), 1634 (Start Point), 1267 (Falmouth-Plymouth) et 1613 (Eddystone-Berry Head). Instructions nautiques, Mac Millan and Silk Cut Nautical Almanach (London), South England Pilot (c/o Imrays), Pilote Côtier Fenwick n° 10.

Carburant

On trouve du carburant à peu près partout. Souvent, la vente se fait depuis des barges mouillées dans les rivières – c'est le cas à Falmouth et Fowey. A Salcombe et à Plymouth, on trouve de l'essence à quai mais, à moins de caler très peu, il faut se munir de jerricans.

Mouillages

La plupart des ports de Cornouailles étant des mouillages, ne vous attendez pas au camping confortable dans une marina (sauf à Falmouth et Plymouth). Cela dit, on ne perd pas au change, les yacht-clubs offrent des douches très accueillantes, moyennant 40 à 80 pence. Mais le plaisir de fouler ces moquettes épaisses et de goûter au charme silencieux d'un bar de club peu avant midi est inappréciable... S'il fallait décerner une palme, on pourrait citer le yacht-club de Falmouth, ainsi que celui de Fowey, au bout d'une petite ruelle qui donne sur la rivière...

Normalement, un mouillage sur ancre est gratuit. Seulement, dans la plupart des rivières, il ne reste de la place que dans le chenal, et les bouées ou les pontons-visiteurs isolés sont quelquefois séduisants... Il vous en coûte alors entre quatre et six livres sterling (soit 40 à 60 francs) pour un bateau de 9 mètres.

Météo

Les vents dominants sont de secteur ouest, et les coups de vent généralement de sud-ouest, comme pour toute cette partie de l'Europe. L'avantage de la baie de la Cornouailles Sud est qu'elle ne lève pas beaucoup de mer.

Pour les bulletins météo, en plus de celui de France-Inter et de Brest-Le Conquet, il est recommandé de prendre celui de la BBC.

Canaux VHF (en plus du 16) : Falmouth, 11, 12, 13, 14 (port), 62 (Pendennis Radio, garde-côtes) ; Fowey, 11, 12 (port) ; Plymouth, 12 (port) ; Salcombe, 14 (port) ; Start Point, 26, 60, 65 (garde-côtes).

Les trois grands feux

Le cap Lizard, à l'ouest de Falmouth, est bordé de roches qu'il faut déborder très largement (trois ou quatre milles), d'autant que les remous sont plutôt durs à cause de la rencontre des courants. Le phare, planté à 76 mètres, a un feu blanc à éclats de 2 secondes qui porte jusqu'à 29 milles (radiogonio : LZ, fréquence 298,8). Le phare gris d'Eddystone signale l'archipel de roches qui font face à Plymouth à une quinzaine de milles au sud. Son feu blanc (2 éclats toutes les 10 secondes) porte à 24 milles. Start Point est également à déborder largement. Lui aussi produit un clapot violent avec la renverse des courants. Son feu blanc (3 éclats toutes les 10 secondes) porte à 25 milles. Il a un secteur rouge qui couvre le danger du banc des Skerries, à l'est.