

Dangers

(Mars 2008)

Texte: Isabelle Harlé
Images : Ariel Waksman

“Toi, tu navigues dangereusement”.

Jugement hâtif autant que péremptoire, le jugeur me connaît depuis quelques heures à peine, et n'a jamais navigué avec moi. Il a seulement observé mon arrivée à ce petit port, où il stationne depuis deux jours. Mais ça m'a donné à réfléchir. Comment peut-on en arriver à une divergence de perception du danger à ce point-là ?

Trop d'information ?

Lui, il a la carte de détail de l'entrée de cette anse, et il s'est fait peur, en arrivant ici, avec un caillou signalé à 2,7m de profondeur, et situé, il est vrai, presque au centre du chemin d'accès à l'anse. Peur transmise à son équipage par des instructions pointues sur la nécessité de raser la côte mais pas trop près quand même. Peur pour rien, car un caillou à cette profondeur dans une anse à l'abri de toutes vagues est totalement transparent aux petits voiliers comme les nôtres, dont la plus grande profondeur est à 2m. Même à basse mer, même par grandes marées. Mais ... le fait d'avoir l'information, le fait de voir sur la carte cette petite croix sur le chemin, ça fait de l'effet. Une fois qu'on sait qu'il est là, le caillou, on peut souhaiter éviter de passer exactement au-dessus. Et une fois accompli l'exploit de passer au raz de la rive en stressant, on peut être tenté par la grisurie d'avoir géré un danger. Sentiment de danger, sentiment réel, danger imaginaire ou pour le moins exagéré.

Trop peu d'information ?

Moi, je n'ai ni carte ni instruction nautique pour cette entrée, juste trois mots du capitaine du port de pêche voisin « vous avez dû voir quelques mats en longeant l'île, c'est une petite marina de plaisance, vous serez mieux là-bas qu'ici au milieu des chalutiers géants ». Les conditions météo étaient bonnes. A défaut de carte j'ai réduit le moteur très tôt et avancé tous yeux ouverts dans le centre du chenal, un œil sur chaque rive, chargeant simplement mon fils d'annoncer à voix haute toutes les dix ou vingt secondes la profondeur indiquée par le sondeur, comme nous le faisons d'habitude dans les endroits que nous ne connaissons pas. Si tranquille que j'ai laissé la barre à ma fille de 13 ans jusqu'à l'amarrage final. Sentiment de sécurité, sentiment réel, sécurité supposée, à défaut d'information contraire.

Inconscience

Quelques jours plus tard, ma fille ira vomir par-dessus bord en pleine tempête, sans harnais de sécurité. Si elle lâchait prise ou était bousculée par une vague plus forte, elle pouvait passer par-dessus bord et être perdue pour de bon ... mais n'en avait pas conscience. Sentiment de sécurité, danger réel.

Perte d'instruments

Dans la même tempête, je verrai mes instruments de navigation faiblir puis finalement s'éteindre, soit par épuisement de la batterie, soit à cause d'un contact détérioré par les coups de boutoir de la mer. Occupée à maîtriser la route du bateau, j'attendrai plusieurs heures avant de chercher à en avoir le cœur net. Heures pendant lesquelles j'imaginerai les décisions à prendre si... et pendant lesquelles je tiendrai soigneusement le dernier cap connu vers notre destination, vers un petit groupe d'îles, à ne pas rater. Danger anticipé, mesures de précaution, sécurité relative.



Inconscience encore

Quelques semaines plus tard, Ariel et moi échapperons au naufrage par pur réflexe et un peu de chance, à cause de quelques minutes d'inconscience à propos de qui (lui ou moi ?) était en charge de la navigation dans une zone que je croyais bien connaître. Danger ignoré, conséquences réelles ... et coûteuses. Mais aussi... griserie d'être sortis de ce mauvais pas.



Adaptation

Un an plus tard, Ariel m'ayant longuement entretenue des brusqueries de la tramontane, dont j'ignorais tout jusque là, nous gérons avec élégance les bourrasques fulgurantes rencontrées, en réduisant la voile sans tergiverser. Danger évalué, décisions rapides, gestes efficaces, sécurité réelle.

Face à l'extrême

Un voilier a coulé après de longues heures de bagarre, dans le cyclone Andrea, sous des vents de 85 noeuds. Les hommes du bord n'ont dû la vie sauve qu'à leur équipement de sécurité : balise de détresse, radeau de sauvetage, Danger incontournable, équipements de l'extrême.

Manque de réalisme ?

Cependant, ce voilier-ci portait sur le pont, au dessus de la protubérance habituelle du roof, une autre protubérance, une sorte de cabine de confort pour les jours de pluie... rigide. Prise au vent additionnelle dans la tempête, usure et rupture des cordages de stabilisation, bateau travers à la vague, naufrage. Traverser un océan sur un bateau intrinsèquement vulnérable... Prise de risque excessive ?

Leçon ancienne

Trente ans plus tôt, j'ai pris, à 13 ans, une leçon de sécurité magistrale. Leçon inconsciente, ou plutôt à retardement. Nous étions en famille, trajet retour entre terre-neuve et la France, avec escale prévue aux Açores, cet archipel d'îles volcaniques planté à la croisée des plaques tectoniques américaine, africaine, et européenne. Quelques jours après avoir pris le large, le ton des consignes de quart se durcit, papa dit ne plus parvenir à trouver les réglages fins du pilote, pour justifier son exigence que quelqu'un soit à la barre à tout moment, et refuse de réduire la voilure lorsque l'équipage commence à ronchonner à propos du train d'enfer que nous menons. De pire en pire. Quarts épuisants, incompréhension de l'équipage, mutisme du skipper, centré sur sa météo, le cap suivi et la distance parcourue à chaque changement de barreur, qu'il reporte immédiatement sur la carte. Il trace la route lui-même, il demande pour ça qu'on le réveille à chaque changement de quart. Nous ne l'avons jamais vu comme ça, le père. C'est en arrivant à Florès que nous avons commencé à comprendre : avant même d'atteindre un port, il organise l'affalage de toutes les voiles et la fermeture de toutes les écoutilles, et puis on attend de ça passe.

Ça : une queue de cyclone tropical remontée au nord dans son élan après un passage violent aux antilles. Il était temps, à quelques heures près, nous aurions été rafiés hors de l'abri de l'île, exposés aux grandes vagues en plus des grands vents. Danger majeur évalué une semaine plus tôt à la météo, décision de faire route le plus droit possible et le plus vite possible vers le meilleur abri possible. Danger réel et sérieux, connu du skipper et inconnu de l'équipage. Expérience du danger traversé sans grand stress, illusion d'invulnérabilité ?

Méditations sur le danger...

Effet d'optique : pour certains, le danger grandit quand on le regarde de près, pour d'autres le danger évalué de près prend des proportions plus modestes.

Effet d'apprentissage : suffit-il d'avoir rencontré et traversé le danger pour savoir s'en prémunir plus tard ?

Effet de transmission : flanquer la trouille à son équipage pour le mobiliser, ou au contraire lui cacher le danger pour éviter une panique parasite ?

