

VENEZUELA, ABC, COLOMBIE

JEUDI 14 FEVRIER : EN ROUTE POUR LE SUD !

3 jours d'escales à Saint Martin étaient prévus et nous en sommes à 3 semaines lorsque nous levons l'ancre ! Mais cette fois Koantenn est bien prêt et la météo semble s'être calmée. Notre objectif est de nous rapprocher de Carthagène (Colombie) et des San Blas (archipel du Panama) le plus vite possible mais encore une fois ce sont les grib météo qui vont nous donner notre cap. Pour se rendre à Carthagène il faut passer la péninsule de la Guajira, avec notamment le Cabo de la Vela : on y rencontre une forte accélération des alizées à la pointe, doublée d'un phénomène local lié à la présence de montagnes de plusieurs milliers de mètres près de la côte et créant des vents très violents, jusqu'à 70 nœuds, et une mer très dangereuse, creux de 6m. Ce cap est surnommé le « Cap Horn des Caraïbes » et est considéré comme l'un des 10 plus dangereux au monde avec notamment le Cap Horn en Amérique du sud et le Cap des Aiguilles en Afrique du sud. Derrière Santa Marta, située entre le Cabo de la Vela et Carthagène, s'étend la Sierre Nevada avec le point culminant de la Colombie : le Pico colon avec ses 5775m. Ces montagnes créent des vents catabatiques très forts. Et justement ces jours-ci les grib météo annoncent 45 nœuds à ce passage. Sachant qu'ils sous estiment la majeure partie du temps la force du vent, on préfère se dérouter, après tout, nous ne sommes pas pris par le temps, et on choisit de mettre le cap sur l'archipel vénézuélien de Los Roques.

INSECURITE DANS LES ILES VENEZUELIENNES ?

Le Vénézuéla compte plusieurs îles propices à la navigation. D'est en ouest on trouve : Los Testigos, Isla De Margarita, La Blanquilla, Isla La Tortuga, Los Roques et Los Aves. Si les 2 derniers archipels (Roques et Aves) sont réputés sûrs, les premiers sont le siège d'actes de piraterie, le pire étant sûrement autour de Margarita. De nombreux bateaux se font pillés sous la menace des armes et de jour comme de nuit. La navigation dans ces lieux doit se faire sous extrême vigilance. Les formalités d'entrées et de sorties du Vénézuéla, si on veut éviter les « coupe-gorges » du continent, se font à Margarita. Ce qui limite les désirs d'escales des plaisanciers dans ces eaux cristallines. Manque à gagner pour le Vénézuéla ? ou bien volonté politique de ne rien faire contre les pirates pour protéger les lieux et ainsi éviter une surexploitation touristique comme il y a dans les Petites Antilles ?

62h de navigation, 460 Nq

Vent de secteur Est/Nord Est puis Est de force 7 à 9, houle croisée avec des creux de 2 à 3m50. Aucun mal de mer à déplorer depuis que l'équipage a testé la Cinnarizine (équivalent du Sturgeron, médicament qui traite les problèmes d'oreille interne et qui est détourné de son usage normal pour le traitement du mal de mer, très utilisé par les anglais, ne se trouve pas dans les pharmacies françaises). La p'tite dernière du bord, Hoëdic, s'adapte très bien à la navigation.

A priori, il n'y a pas de problème de sécurité à Los Roques mais sachant que les pirates sont équipés

de moteurs puissants, nous préférons dans le doute suivre quelques règles de sécurité supplémentaires : en approche des îles, nous naviguons de nuit tous feux éteints (feux de navigation éteints et éclairage minimum à la lampe torche dans le bateau) et effectuons une surveillance accrue au radar et à la veille. Nous tentons également de cacher les objets de valeur comme ordi, CB, appareil photos. Il faut veiller à laisser à portée un peu de cash, une vieille CB, un vieil appareil photos. Mais ils ne sont pas nés de la dernière pluie et nous sommes certainement un peu naïfs ! Ce sont juste des précautions de toute façon ...

16 AU 19 FEVRIER – ARCHIPEL DE LOS ROQUES

Cet archipel de 25 km du nord au sud par 36 km d'est en ouest présente un immense lagon intérieur d'environ 400 km², non praticable en voilier du fait de sa très faible profondeur. Ce lagon est encerclé par 42 îlots coralliens et environ 250 bancs de sable et récifs coralliens, appelés cayos. Troisième barrière de corail au monde avec 98% des espèces coralliennes existant dans le monde et cinquième mondial de par sa taille, cet archipel de Los Roques a été classé Parc National par décret présidentiel en 1972. La pêche représente la principale activité économique pour les Roquenos, notamment avec la langouste ! De novembre à avril des centaines de pêcheurs margariténiens débarquent sur ces îlots. Ils y vivent dans de simples cabanes sans aucun confort et pêchent à bord de lanchas (grande barquasse).

Après 2 jours et demi nous arrivons donc en approche de Gran Roque, au nord-est de l'archipel. Théoriquement vous devez avoir fait votre clearance et ensuite vous déclarer pour l'entrée dans le parc. Dans la pratique, pour les plaisanciers voyageurs, les militaires et coast guards des Roques sont très tolérants et ferment souvent les yeux au vu de la situation. Ils acceptent d'enregistrer les bateaux simplement « en transit » mais pour 3 à 4 jours seulement. Ceux qui ont la chance de ne pas être contrôlés arrivent parfois à pousser le « transit » à 2 ou 3 semaines !

Noronsqui del Medio, Crasqui, Sarqui, Cayo Romano

Nous profitons de 4 mouillages idylliques dans la partie Nord / Nord Ouest de Los Roques. Eaux cristallines, fond blancs, petits îlots protégés par des reefs ou "cayos", plages de sable blanc bordées de mangroves, petits lagons intérieurs, piscines naturelles intérieures, petites cabanes de pêcheurs dispersées et ... nous sommes seuls au mouillage. 3 bateaux seulement croisés en 4 jours ! Es el paraíso ! Et oui, il faut bien se remettre à l'espagnol ! C'est magnifique, splendide, les couleurs, les lieux, tout est magique. Même les pélicans sont gracieux ! 4 jours, c'est si court, mais on se promet de revenir un jour plus longuement, en été, pour apprécier pleinement les merveilles des lieux.

19 AU 26 FEVRIER – LOS AVES

Aves de Borlavento puis Aves de Sotavento

A 48 nautiques plus vers l'ouest, se trouve l'archipel de LOS AVES. AVES signifie oiseaux en espagnol et on le comprend de suite dès notre arrivée au mouillage de Isla Sur. L'île abrite quantité d'oiseaux semblables aux atobas, également des hérons, fous, appelés ici les Boopies à pattes rouges, frégates, pélicans et bien d'autres. Ils nichent dans les arbres de la mangrove. Il suffit de s'approcher en annexe à l'aviron pour observer multitude de nichées. Sur la plage, près du phare, une cabane de pêcheur. Felipe et 4 autres margariténiens sont là pour 5 mois de pêche. Ils sont là entre hommes, cousins, frères, leurs familles les attendent sur l'île de Margarita. Nous troquons avec eux alcool ou piles électriques contre poissons ou langouste. Ce matin, Oliv' doit faire une sortie pêche avec les pêcheurs de l'île. Tout son matériel de chasse sous-marine est prêt dans le cockpit. Une lancha nous aborde, au début nous pensons à Felipe et son équipe mais il y a erreur ! ... Nous avons la visite de gardes côtes de Sotavento. C'est une première à Barlovento ! Ils sont venus pour l'occasion avec une lancha de pêcheurs. Ils débarquent dans le cockpit et vérifient papiers du bateau, derniers papiers de clearance, gilets de sauvetage, fusées. Ils nous questionnent sur nos réserves en eau et en gaz oil. Très vite on se rend compte que Charly (leur chef) n'est pas venu pour nous amender mais seulement pour vérifier que tout va bien à bord. Voyant le matériel de chasse sous-marine d'Oliv' il nous indique que toute chasse est interdite, il aurait pu confisquer le matériel mais il ne le fera pas. Pour la clearance, il sait pourquoi nous ne l'avons pas faite et ne s'en offusque pas. Malgré tout, notre statut de « bateau en transit » ne pourra plus s'éterniser ! Sinon il nous demande un peu de beurre pour améliorer leur ordinaire !! ou une bouteille de ketchup mais ça nous n'avons pas. Charly nous explique qu'il y a 2 équipes qui se relaient toutes les 8 semaines sur Isla Larga de Sotavento, que leur équipe rentre dans sa 7^{ème} semaine et qu'ils ne leur restent plus que du riz sec pour accompagner le poisson. Nous leur donnons également, pour leurs amis pêcheurs, des anciennes fusées et fumigènes. Ils repartent contents et Charly nous fait promettre de l'appeler dès notre arrivée sur Sotavento en cas de soucis médical, manque d'eau douce, de carburant ou autre. Il n'y a vraiment rien sur ces îlots désolés et on ressent vraiment un esprit d'entraide et de solidarité. C'est bon. Encore aujourd'hui nous en avons eu un autre exemple. Un petit groupe de pêcheurs mouille pour le week end près de nous. On se croise sur la plage, on discute, ils travaillent sur leur filet. On quitte la plage avec une godaille de plus de 3 kilos de poissons ! Ils n'attendent rien en échange, c'est cadeau ! Hoëdic qui est folle de poisson cru est intenable ! Elle arrive à récupérer à travers les mailles de leur filet un petit poisson oublié. De retour sur Koantenn, on leur apporte un planteur et des boissons fraîches. Ils n'ont bien sûr pas de frigo à bord, pas de glace non plus car ils conservent leur pêche dans un immense vivier en fond de cale. Ils sont 9 dans leur lancha, sans aucun confort, ni eau douce ni électricité. Et ce soir ils ont une entrée d'eau. Pas d'éclairage à bord, ils sont dans le noir complet, ce qui n'arrange rien. Oliv' tente de les aider en leur donnant du matériel. Il semble qu'il y ait une brèche dans leur coque bois. Il faut écoper et colmater.

25 février : départ pour Los Aves de Sotavento, mouillage à Isla Curricai. Encore une fois : plage de sable blanc, eaux cristallines et îlots déserts, par contre il y a beaucoup moins d'oiseaux ici qu'à Barlovento. Nous ne nous éternisons pas et repartons dès le lendemain pour les ABC.

26 FEVRIER AU 13 MARS : Aruba - Bonaire

Découvert en 1499, les espagnols se sont d'abord appropriés l'archipel des ABC (Aruba, Bonaire, Curaçao) après avoir chassé les amérindiens. En 1634, l'archipel devient colonie de la couronne hollandaise. En 2009, la Hollande organise un référendum pour décider du statut de ses colonies. Bonaire vote largement pour la conservation de son appartenance à la Hollande, Curaçao vote un petit oui à juste 52% et Aruba opte pour son autonomie politique.

26 février au 8 mars : Ile de Bonaire

Après 6h30 de navigation, nous abordons les côtes de Bonaire, l'île la plus à l'est de l'archipel. Alors que nous longeons la partie sud de l'île, nous sommes impressionnés par ses immenses tas de sel. L'île relativement plate se devine à peine aux yeux du navigateur mais les amoncellements de sel sont visibles à bonne distance. Les Hollandais à leur arrivée dans l'archipel avaient lancé l'exploitation des marais salants dans les 3 îles. C'était à l'époque un apport économique considérable. Aujourd'hui encore, les marais salants de Bonaire restent exploités. Nous remontons tranquillement la côte ouest de l'île. La navigation est un vrai plaisir : mer plate et vent à 30/35 nœuds : un régal ! Nous arrivons aux abords de la ville principale de l'île : Kralendijk (difficile à écrire, quant à sa prononciation je vous laisse imaginer ...), seule arrêt possible sur l'île pour les plaisanciers. Ici, un effort particulier est mené pour la protection de l'environnement et en particulier pour ses fonds-marins : il est interdit de jeter l'ancre, l'amarrage sur les bouées de corps-morts alignées devant le front de mer de la ville est obligatoire. Nous sommes accueillis par des agents de la marina attenante : ici le paiement des nuitées doit se faire d'avance à raison de 10 dollars US par nuit (en théorie pour l'entretien du site). Lendemain matin, Chloé et Mathis font une pause dans leur CNED, les douaniers veulent voir tout l'équipage pour les formalités. Premier contact avec la ville et sa population : la langue d'ici est le papiamento, langue commune aux 3 îles de l'archipel. La langue officielle est le hollandais mais l'anglais et l'espagnol sont largement parlés. Le papiamento n'est pas un dialecte, mais bien la véritable langue d'origine des ABC. Mélange d'espagnol, de portugais, puis de hollandais, auquel se greffe une sonorité créole : un plaisir à l'oreille ! Par exemple *bienvenue* qui se dit *bienvenido* en espagnol, *bem vindos* en portugais se dit *bon bini* en papiamento. Le touriste est accueilli avec ces *Bon Bini* à tous les coins de rue, un peu comme si c'était la devise de Kralendijk ? L'architecture est très typique : les maisons sont de couleurs très vives, rose, jaune, bleu, vert, avec des toits recouverts de tuiles rouges. Une architecture hollandaise, façon créole. Sympathique et charmant. Avec ses quelques magasins de luxe (parfumeries et bijouteries détaxées) et son petit marché d'artisanat local, la ville vit au rythme de l'arrivée des paquebots qui déversent leur millier de touristes. De plus, Bonaire, île de seulement 17 000 habitants, dispose d'un aéroport international ! Ce qui en fait une destination facile pour les européens. Alors quels attraits présente Bonaire ? Ile relativement plate, de type désertique, très sèche, recouverte d'une poussière ocre-rouge. Marais salants au sud, Parc National au nord avec ses champs de cactus. Nous ne pouvons pas en juger car nous n'avons pas loué de véhicule pour visiter l'île. Nous aurions dû observer quantité de perroquets et perruches même en ville mais peut-être n'étions-nous pas au bon endroit au bon moment ? Sinon, la principale attraction de Bonaire réside dans la transparence de ces eaux cristallines, dans ses fonds sous-marins et dans la richesse de sa faune aquatique. Il y a de très bons spots de plongée autour de l'île,

ne serait-ce qu'au niveau des bouées de mouillage présentes le long du front de mer de Kralendijk. Il suffit de gréer palmes, masque et tuba et snorkeller dans 3 à 4 mètres de fond autour du bateau pour avoir une petite idée du spectacle accessible en plongée bouteilles à peine 10 mètres derrière dans 15 mètres de fond. A terre, pas de bus, donc on a des pieds ! Notre petite Hoëdic est ravie de cavalier, même si le bitume ou la poussière sont moins confortables que le sable doux et chaud des Roques ! Touristes et locaux changent de trottoir ou même arrêtent leur véhicule pour caresser notre petite boule de poils, nous avons droits à des « oh ! she's so cute (mignonne) !! » à longueur de temps de la part des touristes américains. On se la ferait embarquer facilement, mais on veille ... La population est locale est très sympathique : pour exemple, on se fait « driver » par un employé de Budget Marine pour se rendre chez le vétérinaire pour les contrôles sanitaires de nos 2 animaux. Nous pensions nous y rendre à pieds et pattes, 4 km aller, 4 km retour. Cela ne nous faisait pourtant pas peur mais lorsque c'est si gentiment proposé ... toujours le côté *Bon Bini* ! Autre exemple, l'hypermarché hyper moderne qui pourrait rendre jaloux bon nombre de grandes surfaces de métropole se trouve à 20 min de marche du quai des annexes. Et c'est notre dernière possibilité de gros approvisionnement et surtout « à l'européenne » : produits de qualité, charcuterie et fromage !!, du vrai lait, de vrais yaourts, du vrai chocolat en tablettes !! Après : fini ! Alors nous nous y rendons plutôt 2 fois qu'1. Moins de 2 minutes chrono pour se faire prendre en auto-stop, même au retour avec nos courses. C'est ainsi que nous rencontrons un habitant de Bonaire ayant travaillé un temps près de Rennes ! Le monde une fois de plus est bien petit ... Au registre des sympathiques rencontres, nous faisons la connaissance de bretons, sur leur catamaran *Appaloosa* : Valérie, Yann et leurs enfants, Lucas, Rosenn et Katell, dans les mêmes tranches d'âge que Chloé et Mathis. Soirée chez les uns se succèdent gaiement aux soirées chez les autres. Dans l'eau ou sur les bateaux, les enfants profitent les uns des autres pendant que leurs parents discutent d'une poursuite commune de la route vers le Pacifique. Yann invite Oliv à une sortie plongée bouteilles. 47 minutes de pur bonheur par 14 mètres de fond ! Cela nous incite bien sûr à avoir notre propre matériel mais c'est un sacré investissement et il y a d'autres priorités. Un jour sûrement ...

Voilà 10 jours que nous sommes plantés à Bonaire. Koantenn est couvert de la tête aux pieds de cette poussière ocre-rouge : mâts, étais, drisses, écoutes, pont, pas un élément n'est épargné ! Nous venons enfin de récupérer notre courrier tant attendu de métropole. L'attente n'aura pas été désagréable grâce à nos copains d'*Appaloosa* mais il est temps de continuer notre route. La météo n'est plus favorable pour Carthagène, nous venons de louper le coche, la fenêtre est dépassée. Mais on peut néanmoins s'en approcher, aussi nous mettons le cap sur Aruba : île la plus à l'ouest de l'archipel des ABC.

9 au 13 mars : Ile d'Aruba

120 Nq plus à l'ouest et 17h plus tard, nous abordons le sud d'Aruba. La nuit a été mouvementée et désagréable ! Quantité de cargos sont en attente au large de l'île, en vitesse réduite. Merci l'AIS dans ces cas là ! Même si une veille reste nécessaire, ce génial appareil de navigation, couplé au radar, permet de connaître la position, la direction, le cap, la vitesse et le nom des différents bateaux émetteurs alentours. Il calcule le CPA ou Closest Point of Approach : il donne le temps et la position où les bateaux seront les plus proches. Il est plus facile dans ce cas de savoir s'il y a une route anticollision à faire ou non. Et ici, c'est un vrai couloir de navigation ! Il y a un siècle de cela, alors

que des gisements de pétrole étaient découverts au Vénézuéla, 2 grandes raffineries étaient construites : l'une à Curaçao et l'autre à Aruba. D'où la présence de nombreux cargos en attente de chargement de pétrole au large. On trouve également de nombreux paquebots de croisière qui, pour permettre le fonctionnement de leurs salles de jeux de casino s'éloignent de quelques nautiques des îles. Bref c'est un boulevard ! Dans l'air, c'est également intéressant ... nous nous faisons contrôlés par un hélicoptère de l'armée. Ils font du rase-motte au dessus de nos têtes ! En fait l'archipel des ABC, proche à la fois du Vénézuéla et de la Colombie qui sont de véritables plaques tournantes dans l'exportation de la drogue vers les US et vers l'Europe, sont soumis à des mesures de sécurité strictes, dans l'air par les hélicos et dans l'eau par les coasts guards de l'armée.

Arrivés à 8h aux abords de la ville principale de l'île Oranjestad, nous nous signalons de suite aux autorités sur VHF canal 16. Les officiers nous dirigent vers le quai Haven Barquadera contre lequel nous devons nous amarrer pour établir les formalités d'entrée. D'habitude, nous sécurisons le mouillage du bateau et ensuite seulement nous nous rendons en annexe aux douanes et à l'immigration pour les formalités d'entrée mais ici les autorités d'Aruba sont plus strictes. En Colombie, il semble qu'il faille même se signaler quelques jours avant ! Une fois les formalités faites, nous sommes impatients de nous poser. 3 mouillages possibles : celui du sud sous une raffinerie de pétrole (bof bof bof), celui du nord sous d'immenses complexes hôteliers et éloignés du centre (bof bof) et celui du centre sous l'aéroport (bof mais plus d'autre choix). L'endroit n'est pas chouette, les avions défilent, les paquebots passent à nos fesses et l'heure de pointe des "water taxi" faisant la navette entre la ville et l'île Renaissance qui passent aussi à nos fesses, est entre 7h30 et ... 21h. La baie est extrêmement ventée (30/35 nœuds constants) et pour se rendre à la ville, la mer est telle que l'on se fait tremper ! Alors forcément lorsqu'on arrive à terre cela dépareille ! Car ici, c'est le grand luxe. La marina en elle-même, au cœur de la ville, n'a rien d'extravagant, mais de part et d'autre des 2 premières rues parallèles au front de mer ce n'est qu'étalage de grandes marques en parfumerie, bijouterie, vêtements, électronique : Cartier, Rolex, Dior, Vuitton, Gucci, ... casinos, restaurants de haute gastronomie. La France dans tout ça s'exporte plutôt bien, nous en avons encore la preuve aujourd'hui !! Un colossal chantier d'aménagement des rues à proximité du front de mer a débuté : pavement des rues, rails de tramway, enterrement des fils électriques, rafraîchissement des façades, modernisation de l'ensemble ... Ils créent tout un centre piéton qui sera vraiment « propre » !! Un tel projet d'investissement pour une île de 100 000 habitants. Avec les 2 ou 3 paquebots qui arrivent chaque jour, l'activité touristique est une manne économique pour l'île. Tout cela mis à part, l'architecture est très typique. Similaire à celle de Bonaire mais en plus plus plus !! Bâtiments toujours façon hollando-créole, en plus grands, plus imposants, plus roses jaunes ou bleus. La population, de la même façon qu'à Bonaire est très cosmopolite. Elle est constituée de peuples d'Amérique du sud - vénézuéliens, colombiens - de peuples d'Asie - indiens, pakistanais, chinois - et des hollandais immigrants ou issus des premiers colons. Indiens et pakistanais se partagent en grande partie les marchés du Hi-tech, de l'électronique, de la bijouterie et des vêtements. Les chinois, la restauration et les petites épiceries que l'on trouve à tous les coins de rues. Les hollandais semblent avoir accès à des postes à responsabilité, de cadres ou de dirigeants. Ils s'occupent aussi de ce qui est lié au nautisme : marina, ships shandler. On retrouvait cela également sur Bonaire et Sin Marteen.

Mercredi 13 mars, la journée commence comme tous les jours depuis notre arrivée ici par l'analyse des fichiers Grib par le capitaine du bord. Il vérifie la force du vent, la hauteur de vagues et leur longueur d'onde. Une mer très creusée avec une longueur d'onde très courte est dangereuse et la route d'Aruba à Carthagène est réputée pour ça. Il y aurait peut-être une très courte fenêtre météo mais il faut partir dès aujourd'hui. Demain, ce sera déjà trop tard. Je ne suis personnellement pas motivée, je m'étais faite à l'idée de rester une semaine ici avec un programme CNED intense. Et puis surtout j'aurais aimé une fenêtre plus longue nous donnant plus de marge de manœuvre. Mais voilà la météo est changeante, nous avons une fenêtre de 3 jours tout juste pour nous rendre en direct à Carthagène et il faut en profiter si on ne veut pas risquer de rester coincés ici encore une semaine. Dans 3 jours, des vents de 40/45 nœuds sont annoncés entre le Cabo de la Vela et Carthagène. Il vaudra mieux être à l'abri d'ici là. On nous annonce un vent de 16/18 dans cette zone (les fichiers météo sous-estiment souvent de 5 à 10 nœuds la force du vent). Des vagues de 2m50 à 3m et une longueur d'onde de 7s. Conditions donc plus que correctes. Les passages délicats à traverser impérativement de jour seront : le Cabo de la Vela, Santa Marta et la Bocas de Ceniza au niveau de Baranquilla, là où le fleuve Rio Magdalena se déverse dans la mer Caraïbe en rejetant quantités de troncs d'arbres et autres objets flottants. Idéalement il faudra aussi arriver de jour à Carthagène. On espère pouvoir tout combiner à temps.

13 au 15 mars - Traversée d'Aruba vers Carthagène, 52h

19 heures, après un diner avalé sur le pouce, on lève l'ancre. Bouts au vent pour hisser la grand-voile, une fausse manip de ma part : un empannage mal négocié, résultat le chariot du rail d'écoute de GV finit sa course hors du rail. Ca commence bien ! La nuit tombe, Oliv' est sur le pont à sécuriser le rail d'écoute quand la bâche arrière prend une méchante rafale de vent et vient chatouiller méchamment les pâles de l'éolienne. Finalement elle est solide cette Spreeco car elle s'en sort indemne ! Voiles en ciseaux, génois tangonné, entre 8 et 9 nœuds, Koantenn file. On passe le Cabo de la Vela en début d'après-midi le lendemain comme une fleur. Hoëdic et Toulaine sont à la fête, entre les poissons volants récupérés le matin sur le pont et les beaux thons pêchés à la traine. On se fait embarquer 2 leurres par 2 grosses bonites qui nous auraient fait de bonnes conserves, tant pis. L'équipage se fait un plaisir de retrouver le goût du thon en sushi : marinade de thon cru avec ail et gingembre pillé, cive ciselée, huile d'olive, sel, poivre et jus de citron vert juste avant de servir ... une pure merveille.

Le vent forçit de plus en plus, on monte à 44 nœuds et la mer se creuse d'avantage. Nous avons des murs d'eau qui s'abattent sur l'arrière du bateau. Nous surfons. Nous sommes bien heureux d'avoir un cockpit fermé : derrière les bâches nous sommes bien à l'abri. Koantenn a déjà connu des mers plus dures et des vents plus forts, nous n'avons donc pas de crainte particulière que ce soit sur le comportement de l'équipage ou celui du bateau.

Vendredi, 5h du matin, le vent ne s'est pas calmé. Une mauvaise rafale doublée d'une vague peut-être plus forte que les autres, le pilote qui décroche quelques secondes, la Grand-voile qui passe à contre, puis un bruit assourdissant sur le pont. La bôme gît sur le pont, fracturée en 2 morceaux. La liaison mâts – bôme que l'on appelle vit de mulet s'est littéralement éclatée. Les morceaux sont éparpillés sur le pont. Notre Grand-voile pend lamentablement. Pas le temps de s'apitoyer, Oliv

capèle son harnais à la ligne de vie. Il faut vite intervenir si nous voulons sauver notre grand-voile toute neuve. Il n'y a pas de blessés, pas de casse supplémentaire. La bôme aurait pu casser un hublot, la GV se déchirer, faire tomber le mât, etc ... Donc en fait tout va bien, restons positif ! Si elle devait casser, il vaudrait mieux ici qu'en pleine traversée du Pacifique !! Revenus de nos émotions nous continuons notre route sous génois seul et aidé du moteur. Koantenn roule d'avantage et notre perdons entre 1 et 2 nœuds sur notre vitesse. Notre arrivée de jour sur Carthagène tombe à plat, dommage ! Nous traversons l'embouchure du Rio Magdalena en étant à moins de 5 milles des côtes. L'eau jusque là bleu intense prend une couleur maronnasse. Cela nous rappelle notre traversée de l'embouchure de la rivière Amazone. Oliv, pendant un temps, fait une veille visuelle sur le pont, au cas où nous croiserions des troncs d'arbres dérivant mais, franchement, on n'y voit rien dans cette soupe. Le Rio lève une mer encore plus chaotique. Il ne faut pas s'éterniser ici !!

10h du soir, au milieu de nombreux cargos en attente, nous voilà en approche de Carthagène. Pour l'instant nous ne voyons d'elle que ses lumières et ses gratte-ciels. Nous sommes déjà éblouis et stupéfaits par la hauteur de ses immeubles. Cela nous rappelle notre arrivée à Salvador de Bahia au Brésil.

Nous prenons le chenal d'entrée, nous voilà en Colombie ...

16 au 24 mars – Cartagena de Indias, la ville aux 2 facettes

L'approche de Carthagène

L'approche de Carthagène peut se faire par 2 passes différentes : la passe nord, Boca Grande et la passe sud, Boca Chica, séparées l'une de l'autre par la Isla de Tierra Bomba et par environ 6 nautiques. A l'époque, les espagnols avaient construit un mur sous-marin jusqu'à la surface de l'eau, entre Boca Grande et Tierra Bomba, ceci afin d'en empêcher l'entrée à tout navire ennemi. Il ne leur restait plus qu'à surveiller et défendre la passe sud de Boca Chica, plus étroite que la précédente. Depuis, les Carthaginois ont construit une porte sous-marine d'une trentaine de mètres de large et de 5 mètres de profondeur, permettant le passage des plaisanciers. Les bateaux de gros tonnage comme les paquebots et les cargos pénètrent dans la baie par Boca Chica. Dans les 2 cas, et même si les chenaux d'entrée sont correctement balisés, il est recommandé d'effectuer son entrée de jour.

SI notre bôme ne nous avait pas lâchement lâchés, nous serions arrivés de jour, mais avec des SI ... On choisit donc la passe sud de Boca Chica, moins délicate et plus large. Nous suivons les alignements des bouées. Nous ne remontons pas toute la baie jusqu'au Club Nautique, demain il fera jour ! Aussi, nous mouillons pour la nuit sous la Isla de Tierra Bomba dans un creux bordé de mangrove, isolé de la baie de Carthagène. Nous sommes seuls au mouillage donc pas question de dormir avec les panneaux de roof ouverts. C'est un lac. Calme plat, du moins pendant la nuit car dès 7h du matin, un défilé de vedettes rapides gavées de touristes colombiens lèvent des énormes vagues. La grasse matinée devra attendre ! Nous aurions de toute façon été réveillés par une odeur

de poisson pourri : le pont est couvert de poissons volants qui se dégradent rapidement sous l'effet de la chaleur, qui est déjà particulièrement forte en cette heure matinale. D'après les traces visibles au pied de notre lit, Touline en a même rapporté un pour Hoëdic qui n'en aura rien laissé mis à part quelques traces et fumets ...

Après les opérations de nettoyage du bateau et de dessalage du pont (comme à l'habitude après une navigation de plusieurs jours), nous ne nous éternisons pas dans ce coin isolé de la baie. Nous n'oublions pas que nous sommes en Colombie, et qu'ici les mouillages en solitaire sont quand même à éviter. Nous reprenons le chenal, très emprunté par les cargos, paquebots et remorqueurs. Nous croisons également une dizaine de monocoques en départ de régates. Ils sont sous spi ou gennaker, leurs voiles sont en kevlar ou mylar, c'est un terrain de glisse ! On se sent un peu nargué avec notre bôme en vrac ! Passées les dernières bouées du chenal nous entrons dans Carthagène. Le contraste est de suite saisissant : d'un côté les gratte-ciels des quartiers modernes de Boca Grande, de l'autre les remparts et les clochers du centre historique de la vieille ville. Dans cet étroit couloir se côtoient petits et grands : "rive gauche", la base navale militaire colombienne où stationnent frégates, sous-marin, hélicoptères et lanchas de gardes côtes. "Rive droite", quai des paquebots, zone de chargement / déchargement des cargos et non loin de ce-dernier le long quai pour visiteurs auquel est amarrée une frégate militaire française. Nous sommes sous bonne garde !! Au milieu de tout ça, le club nautique accueille quelques plaisanciers au ponton ou au mouillage.

Formalités, sécurité, trafics et cocaïne, Carthagène et son côté sombre

Ici, les formalités doivent impérativement se faire via un agent. Nous confions passeports et papiers du bateau à David. Il semble sérieux, même si la ponctualité n'est pas son fort. C'est toujours très délicat de confier ses papiers ... Pour ce service, David nous demande 80 dollars que nous ne lui donnerons qu'après avoir récupéré les papiers une fois les formalités de sortie faites. Pour un séjour supérieur à 1 semaine, les formalités sont beaucoup plus complexes et encore plus onéreuses. De toute façon nous ne comptons pas rester au delà afin de préserver les couches d'anti fooling récemment appliquées sur notre coque.

Concernant les formalités nous entendons des bruits de pontons auxquels nous ne savons pas si nous pouvons leur donner crédit. Des bateaux seraient enlevés à leurs propriétaires étrangers pour des formalités mal faites. Certains auraient fait intervenir leur ambassade mais sans succès. Ici, une facture de marina ou de chantier impayée car source d'un conflit en cours suffit pour que vous perdiez votre bateau. Il devient propriété du premier colombien qui règlera le solde dû. Ces histoires nous paraissent énormes mais elles existent ... Nous voilà prévenus !

Entre les attaques des FARCS, Forces Armées Révolutionnaires Colombiennes, la séquestration de personnes contre rançon et les trafics de cocaïne (le pays est premier exportateur mondial), la Colombie n'est pas encore un havre de paix. Le pays met en place des mesures de protection des personnes et de lutte contre les narcotrafiquants avec une présence importante de gardes côtes armés, de militaires et de policiers mais la situation ne va pas s'arranger d'un jour à l'autre d'un coup de baguette magique. L'argent de la drogue semble être partout autour de nous d'après les dires de notre voisin, immobiliers sur Boca Grande, yachts ...

Pour toutes ces raisons nous ne prévoyons pas d'incursions dans le pays. Il n'est pas question de laisser Koantenn au mouillage plus d'une journée sans surveillance. Nous savons que des bateaux de plaisance peuvent être utilisés pour des transferts de drogue jusqu'à la Martinique afin d'alimenter l'Europe. Un bateau peut être si vite embarqué ...

Entre trafics, un autre existe, celui-ci aussi très bien organisé et qui se déroule juste devant nos yeux : des plaisanciers accueillent à leur bord des bagpackers, touristes en sacs à dos, qui désirent passer de Colombie au Panama. Etant donné que la traversée par la terre est impossible du fait des FARCS notamment, ils ont le choix entre : prendre un billet d'avion à plus de 800 dollars, ou embarquer sur un voilier, pour 5 jours, avec un arrêt de 3 jours aux San Blas, pour 500 dollars par personne. Financièrement intéressant pour les bagpackers, pour les propriétaires de voiliers, et pour tous les intermédiaires qui n'oublient pas leur commission. Rien que sur la marina, chaque personne s'échangeant une info est un intermédiaire, avec sa commission ! Dès votre arrivée au mouillage on ne manquera pas de vous proposer des transferts. Certains voiliers font une navette hebdomadaire avec 5 à 10 personnes à leur bord. Parfois le couchage est spartiate, juste une mousse dans le cockpit ! On est bien loin du charter de luxe des Grenadines ! Ce n'est pas la même clientèle et le risque d'embarquer des produits illicites existe bien. Le Capitaine étant responsable dans tous les cas ... Activité lucrative mais pouvant être risquée ... Pour quelqu'un qui veut se faire une caisse de bord rapidement, qui accepte de devoir refaire sellerie et vernis et à condition de faire venir la brigade anti-droque avec chien renifleur, c'est un bon plan.

Pour en finir avec les trafics du coin : la prostitution, notamment avec les mineurs. Nous avons rencontré ce phénomène également à Dakar au Sénégal, cela existe bien sûr dans de nombreux pays sauf qu'ici, la justice colombienne est très stricte avec le touriste étranger : de la prison si la jeune colombienne est mineure, ou si l'étranger quitte sa concubine colombienne, jusqu'à l'interdiction de quitter le territoire si un enfant est conçu.

Bienvenidos en Cartagena de Indias, Columbia ! Et oublions son côté sombre le temps d'une semaine ...

Petite parenthèse ou petite infidélité : notre première visite sera pour la France !

Oliv' est un ancien de la marine. Alors quoi de plus naturel que d'espérer visiter ce bâtiment et revoir d'anciens collègues ? Nous sommes accueillis sur la FREMM Aquitaine (FREgate MultiMissions), 6000 tonnes, premier d'une série de 11 unités, tout juste sorti des chantiers de Lorient. Son système d'armes complet et son hélicoptère embarqué placent ce bâtiment à la pointe de la technologie en lutte anti-sous-marine. Nous avons droit à une visite guidée exceptionnelle, orchestrée par un ancien collègue d'Olivier ! Un grand merci ! Ce sera inoubliable. Chloé et Mathis sont époustouflés. Notre petit gars est bien sûr captivé par l'hélico. Les consoles laissent rêveur mon Capitaine. Pour un peu il rempilerait !

Un trésor architectural

Nous continuons nos visites. Nous embarquons dans un taxi, traversons le Pont Roman : nous voilà à l'entrée de la vieille ville. Bâtie au 16^e siècle, protégée par des remparts, elle est enserrée par des marécages, des lagunes et la mer Caraïbe. Très protégée donc des attaques de pirates de l'époque. Le pont Roman nous mène à la place des Martyres avec ses 2 superbes statues des Pegazos. Droit devant, la Plaza de la Paz (place de la Paix) avec la magnifique Puerte del Reloj (Porte de l'horloge), l'entrée du centre historique. A l'intérieur, des bâtiments superbement bien entretenus aux couleurs vives et aux balcons bois fleuris et agrémentés de dévorantes plantes grasses, des églises, une cathédrale, de véritables trésors architecturaux. Nous traversons de magnifiques places pavées, des parcs, des monuments glorifiant les acteurs de l'indépendance de la Colombie, notamment Bolivar surnommé "El Libertador", à l'origine du mouvement indépendantiste début 19^e siècle. La "Gorda" de Botero, peintre et sculpteur colombien du 20^e représentant des personnages aux formes généreuses, en hommage à l'art précolombien, trône au centre de la Plaza Santo Domingo. Au milieu de cette place de choix : quelques terrasses de café restaurants, que des musiciens viendront animer. Et en y regardant bien, il y a aussi quelqu'un de connaissance : Benoît, ancien collègue d'Olivier en escale sur la FREMM Aquitaine. La soirée sur Koantenn ne leur suffira pas pour se rappeler leurs bons souvenirs. Benoît est intarissable sur ses escales au bout du monde.

Les petits métiers des rues

Les rues de la ville regorgent de petits vendeurs : l'un vend de la musique locale, l'autre des chapeaux copiés des célèbres panaméens, l'autre encore des peintures dans le style "Botero", l'autre, des bijoux fantaisies, des paniers et sacs andins aux milles couleurs, l'autre encore des tickets de loto. Il y a aussi des petits vendeurs ambulants de friandises à base de coco, de fruits (les petites prunes colombiennes sont excellentes, juteuses et acidulées comme il faut), de jus préparés devant vous, de plateaux de fruits (un régal pour les papilles et un bon rafraichissement pour les marcheurs sous cette chaleur écrasante). A la Puerte del Reloj, nous goûtons au merveilleux café colombien, El Mejor del Mundo comme ils disent !! et c'est vrai qu'il est excellent. Le vendeur en a préparé quelques thermos et, au hasard des ruelles, vous en propose un verre pour 500 pesos (moins de 20cts d'€). Les enfants goûtent à la glace au maracuja façon carthaginoise : un verre de glace pilée devant vous sur laquelle on verse du sirop de maracuja puis du lait concentré sucré. Une paille là-dedans et dégustez ! C'est bon et très riche en calories pour compenser celles que nous perdons sous le cagnard. Au registre des petits métiers insolites, au niveau du marché de fleurs fraîches et artificielles, nous rencontrons une bonne dizaine de messieurs, assis derrière de vieilles machines à écrire. Ils proposent de taper tout type de documents administratifs. Des personnes proposent également des communications téléphoniques. En effet, pour avoir un abonnement en téléphonie mobile il faut un compte bancaire, lequel nécessite d'avoir une situation financière suffisamment bonne, ce qui est loin d'être le cas ici pour toute la population. Ces vendeurs de rues ont donc un assortiment de plusieurs téléphones mobiles, cadencés, et contre 200 à 300 pesos la minute ils proposent une communication téléphonique locale. Plus besoin de cabine téléphonique. Ingénieux, non ? Au hasard de nos balades, nous croisons également des livreurs de bidons d'eau potable, d'autres livreurs utilisent des carrioles qui nous semblent sortir d'une toute autre époque ...

Le temps de prendre son temps

La circulation à Carthagène, et même dans le centre historique, est trépidante. Ici pas de règles de priorité, c'est selon le bon vouloir de chacun. Les chauffeurs de taxis se plaignent d'accidents fréquents. Tout le monde slalome, pourvu que ça passe !

A l'opposé, la population colombienne que nous croisons pendant nos balades prend le temps : le temps de discuter, le temps de s'arrêter dans un parc ou à l'abri d'un des magnifiques et très vieux arbres, le temps d'un café, d'un jus de fruits, simplement le temps de vivre. Même dans leur langage : ils parlent un espagnol plus facile à comprendre car beaucoup moins rapide qu'en Espagne. Charmants, souriants, ils ne s'offusquent pas si vous ne leur achetez rien, n'insistent pas. Ils entament la discussion naturellement. Nous sommes sous le charme de ce papi qui danse autour de sa cane sur la place Santo Domingo ou de cette petite fille qui nous demande de porter Hoëdic. Langueur et nonchalance ... ceci est aussi valable à la marina, qui n'est pas un modèle en soi. L'accueil est moyen, le bureau souvent fermé, les horaires d'ouverture de l'eau pas toujours respectés, les bâtiments sont en travaux et tout se fait très doucement : 3 gars qui travaillent et 5 qui regardent. Obtenir un rendez-vous avec Félix pour qu'il vous donne un accès à l'internet ou avec David pour qu'il fasse vos papiers, n'est pas simple. Il faut réussir à les contacter et ensuite il faut qu'ils soient ponctuels. A 1h ou 24h près le rdv est quand même respecté !!

Et la bôme dans tout ça ?

Pour naviguer jusqu'ici, étant données les conditions locales toutes particulières de mer et de vent, bon nombre de bateaux rencontrent des avaries : mâts tombés, cassés voire perdus, cadènes arrachées, etc ... Nous espérions donc trouver une solution à notre problème assez facilement. René et Alain, deux navigateurs français ancrés ici depuis plusieurs années nous rendent une fière chandelle en nous mettant en contact avec les bons artisans, le bon plieur d'aluminium, le bon soudeur d'inoc. Ils donnent à Oliv un bon coup de mains. En 3 jours, la bôme est manchonnée avec 4 plaques d'aluminium rivetées intérieur / extérieur et le vit de mulot retrouve des pièces neuves faites sur mesure. Tout cela pour moins de 120 € ! Ici, le coût de la matière et de la main d'oeuvre n'a rien à voir avec ce que nous connaissons. Quelques exemples : 50 rivets pops = 2750 pesos (soit 1 €), pliage des plaques d'aluminium = 2h de main d'oeuvre = 20000 pesos (un peu plus de 7 €). Pourtant Carthagène est réputée comme étant la ville la plus chère de Colombie. Même si nous mangeons au restaurant pour 5500 pesos par personnes (soit 2€), les supermarchés affichent des prix relativement élevés. Si fruits et légumes ne sont pas chers, les autres produits sont quasiment au prix de la Martinique. Alors comment font-ils ?

Fin de séjour, nouveau départ programmé

Vendredi 22 mars, nos formalités de sortie du territoire sont faites pour une sortie dimanche. Lorsque l'on quitte Carthagène, on doit impérativement faire sa sortie de territoire. Les autorités peuvent vous délivrer un zarpé vous donnant un prolongement de 16 jours avant de quitter physiquement le territoire. Cela permet de nous rendre dans les îles se trouvant plus au sud de Carthagène et surtout cela laisse une marge pour faire son entrée au Panama lorsqu'on s'arrête aux San Blas avant. Demain matin, nous récupérons notre zarpé auprès de David, notre vit de mulot auprès de notre artisan soudeur. Demain après-midi, complément de 50L de gaz oil, quelques

grosses courses en prévision des San Blas où nous n'aurons que du riz à acheter pour accompagner le poisson pêché. Demain soir, nous avons à diner René, Alain, Carmen et Camilla. Si tout va bien, dimanche nous seront libres de continuer notre route. Direction : île colombienne de Rosario à 20 nautiques au sud de Carthagène.

L'installation "bôme et vit de mulet" aura pris plus de temps, retardant du même coup notre départ à mardi pour Rosario.

Nous ne nous sommes pas risqués à Cholon, ayant entendu des histoires à propos d'échouages malheureux. Nous aurions peut-être dû car l'escale à Rosario, elle, a été sans intérêt. Ces groupes d'îles sont plus ou moins privés, occupés par des colombiens ayant bien réussi dans les affaires ...

Nous ne nous sommes pas éternisés : 3 jours, le temps de nettoyer le pont de Koantenn après notre séjour à Carthagène !

28 mars, 10h, nous levons l'ancre pour nous rendre au Panama, au sud de l'archipel des San Blas.