

**DIDIER BOVARD**

**My Way 1**  
**Carnets de bord 1996-1999**

**d'Évian-les-Bains à La Désirade**  
**en vélo et en hydrocycle**

*Editions de l'Astronome*

## LE MOT DE L'ÉDITEUR

Didier Bovard, explorateur, écrivain, artiste !

Lequel de ces qualificatifs pourrait justifier de prendre le pas sur les deux autres ? De fait aucun, pour ceux qui le connaissent bien il est évident qu'aucun des trois n'a de pertinence isolément et sans l'éclairage apporté par les deux autres. L'alchimie qui émane de cette trilogie lui donne une « *pêche* » extraordinaire, une patience infinie et un pouvoir d'adaptation inouï face aux coups du sort et aux imprévus... et Didier Bovard en a connus en suffisance. Les victoires n'en ont que plus de saveur !

Le livre qui est proposé au lecteur est la transcription des *Carnets de bord* relatant les expéditions de l'auteur : notes prises sur le vif, soit écrites dans un carnet, ou bien quelques phrases enregistrées, ou encore rapports transmis par radio avec les aléas de bonne qualité de captation... tout ceci a ensuite été rassemblé. Le style, qui en résulte, rapide, efficace, en est respecté. Il faut imaginer les conditions inconfortables dans lesquelles la prise de notes ou la transmission sont effectuées. L'auteur *ne peut pas prendre son temps* et faire œuvre littéraire alors qu'il faut surveiller du coin de l'œil ce cargo un peu trop proche, ou bien lorsqu'il faut profiter des quelques instants de répit en attendant la déferlante suivante. Ou bien simplement quand il faut lutter contre la fatigue après des heures et des heures de pédalage.

Les termes mêmes de *Carnets de bord* sont à considérer au sens large. l'auteur ne relate pas simplement ses traversées, comme si son bateau avait simplement été acheté "clés en main" avec toutes les options, ou comme si une équipe logistique et technique s'était préoccupé des préparatifs de A à Z.

Bien sûr il a été merveilleusement aidé par nombre d'amis et bénévoles de tous poils, mais il n'en reste pas moins que l'accumulation des heures qu'il a passé à construire *My Way*, à le peindre, à le réparer, n'ont rien à envier au nombre d'heures effectives de pédalage. C'est une des raisons majeures pour lesquelles on comprend vite que son bateau est le prolongement de lui-même. Dès la première ligne Didier Bovard personifie son fidèle compagnon, il utilise le « nous » signifiant que l'aventure, réussie ou avortée, ne peut l'être que par les deux ensemble, lui et *My Way*, construit de ses propres mains et en qui il a toute confiance.

Au fil des pages, le lecteur ressent aussi le fonctionnement de la pensée durant ces longues heures de pédalage, d'attente ou de tension, qui passe volontiers et rapidement d'une préoccupation à une autre, qui apprivoise un détail pour s'y réfugier ou s'y reconforter, y puiser un sursaut d'énergie, permettre un « *coup de gueule* » ou un brin d'humour.

Et Didier Bovard à le droit de se permettre ces « *coups de gueule* », lui qui organise et pratique ses expéditions avec sobriété, dans le souci de travailler avec les écoles et les enfants, avec la volonté de s'associer à des causes fraternelles (la maladie chez les enfants en particulier). Par deux fois, il se retrouvera en panne en plein océan, la raison ? Des morceaux de plastique qui bloquent son hélice. Et lorsqu'il accoste après des mois de traversée, il dépose ses poubelles, n'ayant rien jeté auparavant et montrant par là que "c'est facile d'être attentionné".

---

Le présent ouvrage, le premier de la série relatant les expéditions de Didier Bovard, commence à la période de construction et d'essais du *My Way*. Puis, Didier Bovard nous entraîne à sa suite lors de la préparation et la réussite de sa 1<sup>ère</sup> traversée Atlantique qui l'emmènera d'Évian-les-Bains à La Désirade (Guaadeloupe) en pédalant à vélo et en hydrocycle.

Les cartes présentées, toutes à grande échelle, décrivent approximativement les trajectoires. Elles ont pour objet de situer globalement les distances et les étapes. Pour plus de précisions, se reporter aux cartes maritimes et terrestres officielles.

## PROLOGUE

*« Je n'ai pas vaincu l'Atlantique,  
je l'ai vécu »*

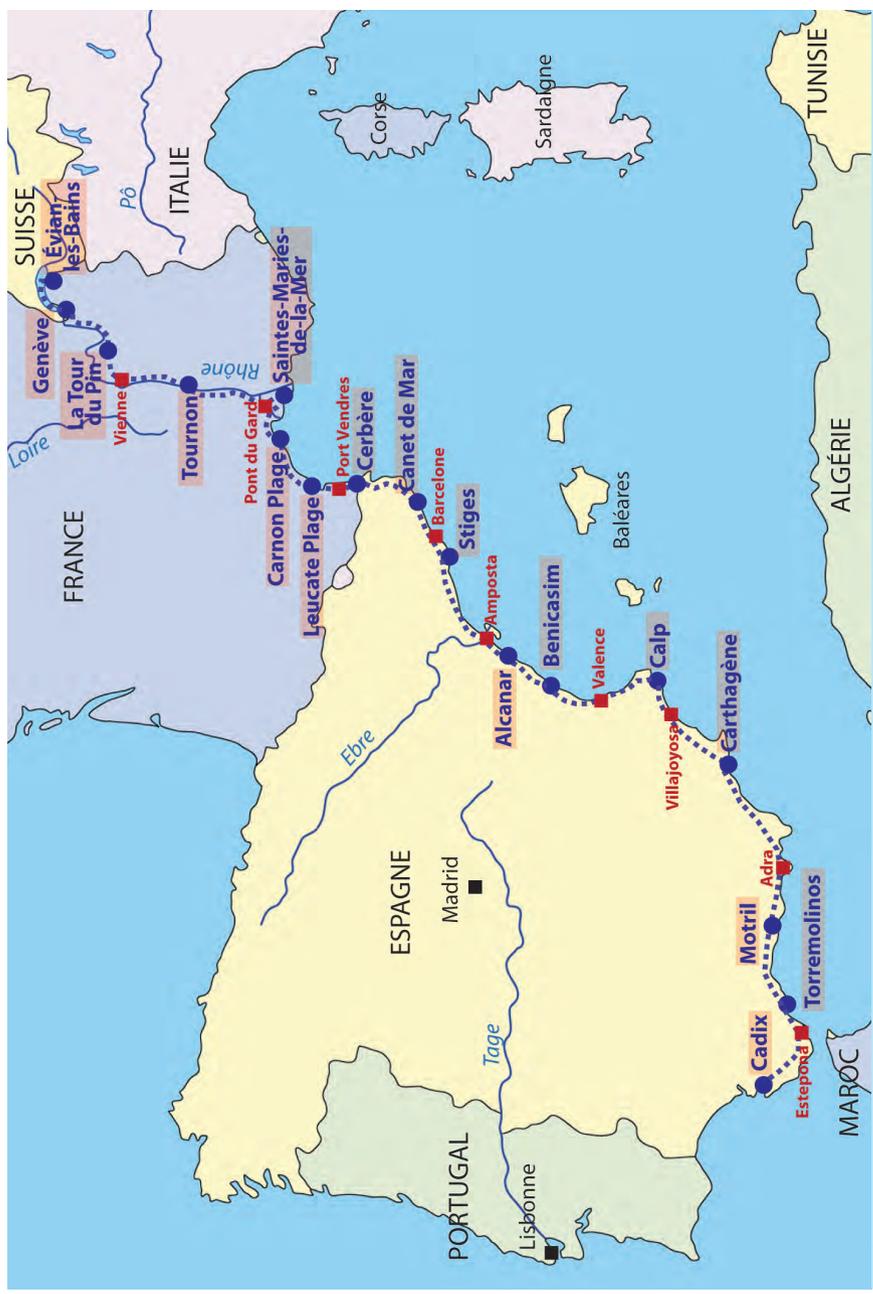
La nuit dernière a été terrible, entre le mal de mer, le vacarme, le bateau brassé dans tous les sens, je n'ai pas fermé l'œil. Le vent est toujours aussi fort et le courant est au sud-est, ce qui n'était pas prévu dans mes plans.

Les déferlantes qui nous accompagnent, et qui parfois blanchissent la mer autour de *My Way*, me font oublier la beauté du pic du Teide<sup>1</sup>, que j'aperçois encore trop près sur tribord. Si le vent devient sud, ce sera le retour à l'envoyeur !

L'angoisse est permanente. À l'instant même, une énorme déferlante nous emmène sur une cinquantaine de mètres. J'ai senti *My Way* emprisonné par cette main géante d'écume, puis redescendre la lame à folle allure juste avant de plonger dans l'obscurité. Quelques secondes entre deux eaux, à la frontière de la vie et de la mort, pour nous rappeler l'immense défi que l'on s'est lancé...

---

1. Volcan actif sur l'île de Tenerife, culminant à plus de 3 700 m.



D'Évian-les-Bains à Genève en hydrocycle et de Genève à Cadix en vélo. Les étapes (en bleu) et les lieux de passage (en orange).

## Chapitre I

### NAISSANCE D'UNE IDÉE

Janvier 1995. J'écoute la radio au volant de mon camion tandis que je sillonne les routes de la Suisse Romande. Guy Delage vient de réussir la traversée de l'Atlantique à la nage. Adolescent, je raffolais de toutes ces aventures et dévorais les livres qui en faisaient le récit, comme ceux de Bombard, d'Aboville...

Ces écrits remontent à la surface avec l'annonce de ce défi remporté une fois encore par un homme face à la nature, ou plutôt face à lui-même. Depuis mon enfance, souvent j'ai rêvé de partir sur les routes du monde, seul avec mon sac à dos pour découvrir d'autres horizons... Pourtant, jamais je n'ai osé faire le pas. Mais plus je roule et plus cette idée s'impose dans mon esprit, l'Atlantique... traverser l'Atlantique !

À la nage on vient de le faire, à la rame, plus d'une fois. Alors, pourquoi ne pas tenter l'exploit à la seule force des jambes, en pédalo, plus sérieusement, en « hydrocycle » ?

Lorsque j'annonce cette décision autour de moi, tout le monde me prend pour un fou.

Oui mais : « *J'ai toujours préféré la folie des passions à la sagesse de l'indifférence* » écrivait Anatole France.

Mon idée se précise, mûrie par des jours et des nuits de réflexion, et l'idée n'est plus seulement de traverser l'Atlantique, mais de relier Évian-les-Bains, où je suis né, à Memphis (Tennessee) où repose Elvis Presley, en pédalant, sur terre et sur mer, soit une totalité d'environ 14 000 km. Après des années de galère dans cette société étouffante, je tiens enfin le projet de ma vie. L'amour de l'aventure et de la musique d'Elvis se trou-

vent réunis dans cet unique dessein.

À l'occasion d'un concert au *First Rock Café* de Genève, en compagnie d'Éric Graviou, président du fan club d'Elvis à Évian, je rencontre Jacques Delessert, manager en Europe de Charly Hodge, surnommé « l'ombre vivante du *King* ».

Si le projet aboutit, il accepte de prendre en charge la publicité à Memphis.

Mes amis Fabienne et Michel Plantaz deviennent mes premiers soutiens et leur salle de sports *Cap Forme*, à Thonon-les-Bains, mon tout premier sponsor. Je débute l'entraînement chez eux à la fin du mois de mai. Michel, grand spécialiste des courses d'endurance me concocte un programme spécifique pour ma préparation. Je suis d'ailleurs en assez bonne condition physique, mais cela ne suffit pas pour mener à bien une aventure qui promet aussi d'être un exploit sportif.

Enfant, je rêvais d'être footballeur professionnel, je ne juraux que par le sport, ce qui autorisait mon passage en section sports-études, mais l'erreur, dans le même temps, fût de délaisser mes études.

Cet échec et cette injustice remonte à la surface, et me donne une motivation de plus pour me prouver que j'avais le potentiel à déplacer des montagnes, ou tout du moins traverser un océan.

## LE PROJET PREND FORME

*20 juillet.* À la suite de la parution d'un article dans un journal breton, j'entreprends un voyage qui doit me mener jusqu'au Conquet en Bretagne, en compagnie d'Éric Graviou. Un chantier naval, récemment sauvé de la faillite, pourrait être intéressé par une opération promotionnelle.

Le premier contact avec le patron et l'architecte semble très prometteur. L'idée leur plaît, même si, à la vérité, j'ai d'ores et déjà quelques doutes sur leur désintéressement. Ils proposent de dessiner une première esquisse pour la somme de 2 300 €. Le coût total de la construction se situant selon eux entre 76 000 €

et 152 000 €.

Je suis un peu abasourdi par le chiffre annoncé, mais il faut avouer que je n'ai aucune notion des coûts de la construction navale. Je me dis qu'il s'agit d'un prototype, et puis au moins, je dispose désormais d'un chiffre. Reste à trouver le financement, et ça, c'est un autre défi qui commence.

Une rencontre à la mairie d'Évian avec M. Francina, se concrétise par la promesse de débloquer les 2 300 € de la première étude. C'est un début.

*23 août.* Je téléphone en Bretagne pour faire le point avec le chantier, qui promet de réaliser rapidement l'étude si les 2 300 € arrivent sur le compte au cours du mois de septembre.

*15 septembre.* L'association *Évian-Memphis* présidée par Éric Graviou, voit le jour.

*18 octobre.* Enfin ! la proposition du maire est acceptée par le conseil municipal. Je demande une attestation que j'envoie aux Bretons pour les rassurer et faire avancer le projet. Ils me promettent que deux architectes et une stagiaire vont se mettre au travail.

*19 novembre.* La réunion de l'association conclut à l'urgence de faire paraître un article dans un journal pour faciliter la recherche de sponsors.

*1<sup>er</sup> décembre.* Dorénavant au chômage je peux consacrer tout mon temps au projet.

*13 décembre.* Je suis interviewé par *Le Messager à Cap Forme*, où je m'entraîne assidûment.

*17 décembre.* Bientôt un an que l'idée a germé. Je décide d'en parler à mes parents.

19-20 décembre. Ayant l'intention de descendre une partie du Rhône en hydrocycle, je pars en reconnaissance entre Culoz et Lyon.

29 décembre. Découvrant mon projet dans *Le Messager*, le journaliste Didier Charpin m'invite à son émission canadienne intitulée *1 mille à pied*, d'une durée me dit-il, de 2 minutes. L'interview s'étire en fait sur tout l'après-midi, entrecoupée d'innombrables fous rires.

4 janvier 1996. Les 2 300 € arrivent enfin sur le compte. Je téléphone en Bretagne, où l'on me promet le devis et les plans pour la fin du mois.

9 janvier. Lettre du chantier naval à Éric : ils demandent que la TVA soit ajoutée à la somme demandée.

6 février. Au bout du fil l'architecte breton me suggère de me renseigner sur ma dépense énergétique auprès d'un nutritionniste. Il va me mettre en contact avec un routeur. Il m'explique qu'il conçoit l'embarcation comme un trimaran d'environ 400 kg à vide, 5 à 6 m de long, 4 m de large et pouvant atteindre une vitesse d'environ 3 nœuds (5,5 km/h).

9 février. Rendez-vous avec *Nestlé* en Suisse à Vevey où, très poliment, on me conseille de demander un soutien financier aux *Eaux d'Évian*, leur principal concurrent ! *Nestlé* n'intervient en effet, m'explique-t-on, que sur des projets qui impliquent une véritable recherche sur l'alimentation. Encore faut-il qu'ils soient l'objet d'une forte médiatisation. Plus tard, ce sera aussi négatif avec les *Eaux d'Évian*, qui ont pour politique de ne pas mêler leur nom avec tout ce qui concerne la mer pour éviter tout amalgame.

19 février. Je téléphone en Bretagne, ils me disent qu'ils attendent des informations des USA et d'Allemagne...

lantique et la Méditerranée. Même avec un fort vent contraire, ma progression est régulière. Alors qu'ils m'attendaient, Dany et Jean-François font la connaissance d'un responsable de la *Société d'État de Sauvetage et de la Sécurité Maritime*. Il se propose gentiment de nous aider en nous remettant sa carte de visite, pour faciliter nos démarches auprès de la capitainerie.

Nous sommes un vendredi 13 nous entrons dans Cadix. Je suis anxieux en me remémorant les mésaventures qui ont jalonné la route depuis trois semaines, du mauvais temps à ma tendinite, en passant par la perte de mon passeport et le vol de mon matériel. Je me demande ce qui nous attend désormais...



Septembre 1996. Dans le chantier naval de Raymond Morérod à Morges (Suisse).



Raymond Morérod et Didier Bovard.



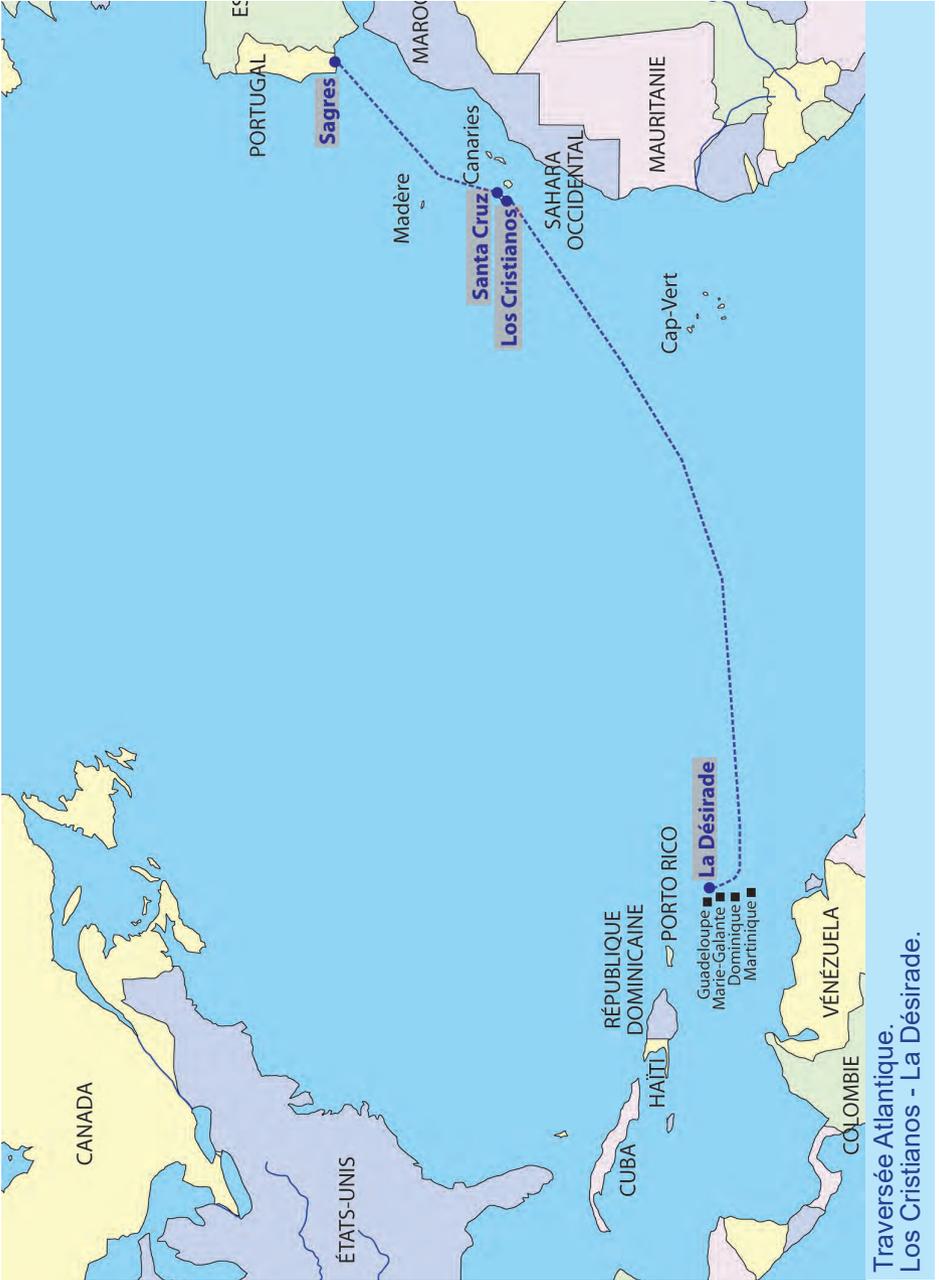
Dans le chantier naval de Raymond Morérod à Morges (Suisse).



Didier Bovard en train d'appliquer le mastic.



Didier Bovard au ponçage.



Traversée Atlantique.  
Los Cristianos - La Désirade.

## Chapitre IV

### PRINTEMPS 1998

Voici venu le temps de préparer à nouveau celui qui, à travers toutes les tempêtes, reste le fidèle compagnon de mes explorations, *My Way*. Les sponsors ne sont toujours pas au rendez-vous, je dois encore une fois m'en sortir seul. Je sens pourtant que cette fois je vais partir pour longtemps et je tiens à améliorer le confort à l'intérieur de l'habitacle. Je me débrouille donc pour acheter de la moquette murale spéciale bateaux, je vernis les équipets et installe de l'antidérapant sur le plancher. Sur la coque, Raymond ravive la peinture rouge, je fais de même avec le noir de l'anti-fooling et le silicone destiné à assurer l'étanchéité. Mon partenaire est de nouveau prêt pour en découdre avec l'océan.

### LES RÉGATES DU MARDI

À Morges, je rencontre d'autres personnes qui vont venir s'ajouter à l'équipe à « Bobo ». En effet, restant toute la semaine au chantier, allant jusqu'à dormir dans ma voiture, Raymond me propose un jour de venir naviguer sur son bateau. Au printemps et à l'automne, tous les mardis soir le club nautique organise une régata au cours de laquelle une vingtaine de voiliers s'affrontent dans une ambiance sympathique et conviviale.

Certes, je sais que ce n'est pas pour mon expérience de la navigation que Raymond me prend à son bord, mais comme il le dit lui-même, pour faire « la viande » quand il lui manque

## TABLE DES MATIÈRES

<b>LE MOT DE L'ÉDITEUR</b>	3
<b>PROLOGUE</b>	7
« Je n'ai pas vaincu l'Atlantique, je l'ai vécu »	
<b>CHAPITRE I</b>	9
Naissance d'une idée	9
Le projet prend forme	10
La solution	15
La construction	16
La mise à l'eau	18
En route vers le départ	19
Voyage en France	20
Aventures picaresques en Espagne	24
La traversée de Barcelone	25
Suite du parcours espagnol	29
Une fin d'étape en demi-teinte	32
<b>CHAPITRE II</b>	47
En transit à Cadix	47
Décision de départ	48
Difficultés administratives à Matalascañas	50
Aller-retour en France...	55
... et en Espagne	55
L'attente, toujours...	58
Dénouement de la crise	59

<b>CHAPITRE III</b>	63
Retour au pays et nouvelle préparation	63
Nouvelle tentative	64
Arrivée au Portugal	65
Encore des obstacles	67
Larguez les amarres	70
Crochet par la terre	73
Re-larguez les amarres	74
Premiers jours sur l'Atlantique	75
Sauvetage périlleux	78
Retour en France	85
<b>CHAPITRE IV</b>	91
Printemps 1998	91
Les régates du mardi	91
Petite aventure au casino	93
Préparation du prochain départ	93
Parti !...	95
Ennuis administratifs à Sagres	96
Le départ (ter)	97
À nouveau en mer	98
Rencontres diverses	103
Arrivée aux Canaries	109
<b>CHAPITRE V</b>	115
Santa Cruz de Tenerife,	
la plus belle ville du monde	115
Préparations ultimes	117
Noël	118
Nouvel An	120
La tempête	121
Rencontre avec Thor Heyerdhal	123
Petits événements	126
<i>Locutorio telefonico</i>	127
Sophie des mers	129
Petite guéguerre pour rire	130
Et vogue le navire	131

<b>CHAPITRE VI</b>	139
Le grand départ	139
Face à face avec l'Atlantique	140
Premiers essais de CB	142
Nouveaux interlocuteurs	144
C'est pas simple et ennuis diverses	145
Amélioration	147
Contrariétés météo	148
Organisation de bord	151
Opération nettoyage	153
Aux abords du 20 <sup>ème</sup> parallèle	154
Contacts	155
Mi-Atlantique, mi-trajet	158
La théorie et la dure réalité	160
Requin ?	162
Le rendez-vous manqué	167
Nos 100 jours	171
<i>Chocolat-Noisette</i>	175
<b>CHAPITRE VII</b>	187
La Désirade	187
La Guadeloupe	189
La Martinique	191
<b>ÉPILOGUE</b>	199
<b>REMERCIEMENTS</b>	201
<b>LE MY WAY</b>	205
<b>GLOSSAIRE</b>	207
<b>CARTES ET ILLUSTRATIONS</b>	211