

DIDIER BOVARD

My Way 3
Carnets de bord 2012-2020

**Mer du Labrador et lac Léman
en hydrocycle**

Editions de l'Astronome

LE MOT DE L'ÉDITEUR

Le présent ouvrage, troisième tome relatant les aventures de Didier Bovard, décrit deux expéditions bien différentes des précédentes et bien différentes l'une de l'autre, toujours en compagnie de son fidèle *My Way*. Le projet *Viking* l'emmènera vers le Détroit de Davis et en Mer du Labrador, où il vivra des épisodes dramatiques. Quant au projet *Océanides*, il s'agira pour lui de réaliser le tour du Lac Léman, une aventure apparemment plus modeste, mais cette fois-ci en pédalant en immersion sous la coque de *My Way*.

En intermède entre ces deux projets, Didier Bovard témoigne de sa préparation, physique et médicale bien sûr mais aussi mentale, qui lui permet de mener à bien ses expéditions et de faire face à leur lot d'imprévus et de difficultés.

[extrait de la préface du premier tome]

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 énergie agrémentée d'un moral à toute épreuve, 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, écrites dans un carnet ou 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 et des reportages photo et film. Bien sûr il a été merveilleusement aidé par nombre d'amis et bénévoles de tous poils, mais il n'en reste pas moins que le nombre d'heures qu'il a passé à construire *My Way*, à le peindre, à le réparer, à le soigner, n'a rien à envier au nombre d'heures effectives d'efforts physiques. 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 personnifie 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.

[...]

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.

PREMIÈRE PARTIE
VIKING

PROLOGUE

Il y avait deux sortes de déferlantes qui s'abattaient sur nous, celles qui nous prenaient sur l'arrière, glissant ensuite sur toute la longueur de la coque, et qui nous submergeaient de leur écume en crépitant juste au-dessus de ma tête. Puis les autres, qui frappaient de plein fouet le côté tribord du bateau, l'agressant sans aucune pitié. Je devinais leur approche, c'était lorsqu'on se trouvait au creux de la vague, au moment le plus vulnérable précédé d'un silence, qu'elles dévalaient la pente à une allure folle en se jetant sur nous. Dans ma couchette, les yeux grands ouverts, je m'attendais au pire pendant ces secondes interminables. Puis le choc, souvent d'une violence inouïe, comme si un camion nous percutait ou que Neptune nous frappait avec une batte de base-ball...



Chapitre I

RÊVES DE REPARTIR

Revenu au cœur de notre société et de ses règles bien établies comme l'alizé qui nous côtoya entre le Cap Vert et les Antilles, je n'ai cessé d'imaginer un autre défi pour repousser mes limites, et tout simplement échapper à cette routine à mes yeux tellement pathétique.

En 2003, c'est au pied des pyramides égyptiennes situées dans la Vallée des Rois que je rêvai de partir, accompagné de quelques dromadaires pour porter eau et nourriture. Mon défi, une randonnée dans le Sahara pour rejoindre les rives marocaines de l'Atlantique en suivant les oasis de l'Égypte, de la Libye, et de l'Algérie. Pendant près de cinq mois, seul dans l'immensité désertique, j'aurais été en parfaite harmonie avec ce milieu considéré sans nul doute comme un des plus hostiles de notre planète. Une subvention de 1 000 € de la ville de Publier sur les bords du lac Léman avec son maire Bernard Lacroix, grand passionné des courses d'endurance, me permet d'acheter une partie de mon équipement.

21 mai. Accompagné du sénateur de la Haute-Savoie, Jean-Claude Carle, et du député maire d'Évian-les-Bains Marc Francina, soutiens de la première heure, je suis invité au Sénat à Paris. Devant un parterre de journalistes et de sportifs de haut niveau, j'ai l'heureuse surprise de recevoir un trophée aux côtés de la championne de cyclisme sur piste Félicia Ballanger et de

Fabien Galthié, star du rugby. Cette manifestation contribue à honorer des personnalités exemplaires, j'en suis flatté. On y ajoute un séjour en Turquie, je l'échange pour le Maroc où Frédéric Alaimé me fait rencontrer Rachid, chamelier à Essaouira et ainsi je me familiarise avec les camélidés. Mais c'est peine perdue, quelques semaines plus tard, on m'interdit d'obtenir des visas pour un tel périple, certainement à cause du kidnapping de 32 touristes européens en l'Algérie. Devant ces signes négatifs, je me résous à faire une croix sur ce projet pourtant tellement excitant, mais où le danger ne serait pas simplement venu de la nature.

En 2009, je suis tenté par la course océanique à l'aviron, toujours prêt à écrire ma vie comme je l'entends. Du nom de « *Bouvet Rames Guyane* », ce défi de 4 700 km en solitaire en partant du Sénégal pour arriver à la Guyane. Un défi par excellence pour lequel le professionnalisme des organisateurs et leur implication dans le respect de l'environnement me séduisent. Le concept de cette course est de relier l'Afrique au Brésil en solitaire et sans assistance par une trentaine de rameurs à bord de canots monotypes et insubmersibles d'une longueur de 8 m. Chaque participant reçoit un kit de l'embarcation qu'il doit monter par lui-même ou aidé par un chantier naval professionnel, pour ensuite être vérifiée avant d'être homologuée pour l'épreuve.

Confiant, après avoir élaboré de solides dossiers, je commence à m'entraîner au club aviron d'Évian-les-Bains qui avait recueilli *My Way* en 2002 après son retour des États-Unis. Les organisateurs, ayant suivi mes défis en hydrocycle, accueillent mon inscription avec joie, mais bien vite les réponses aux demandes de sponsoring se révèlent négatives, ce qui me prive une nouvelle fois de prendre le large, et je me demande alors si je pourrai repartir un jour.

LE SIGNE

En janvier 2010, le signe du destin que j'attends frappe de nouveau à ma porte, matérialisé par une photo d'Arne Naevra, cinéaste et photographe norvégien. Elle montre un ours polaire à la dérive sur un morceau d'iceberg, loin de la banquise, il réalise combien la pollution a des effets négatifs sur notre environnement. Ce colosse aux pieds d'argile est le témoin impuissant de la disparition de son habitat due à la vitesse sans précédent de la fonte des glaces. Certaines des espèces animales et végétales apparues depuis l'aube des temps disparaissent sur notre planète, mais actuellement tout s'accélère, par la faute de l'homme, de sa consommation d'énergies fossiles, de sa cupidité.

Même si mon expérience parle pour moi, la recherche de partenaires est encore un chemin de croix pour ce défi encore jamais tenté, rallier le Groenland à l'Europe à la force humaine.

En 2011, les rencontres se multiplient, certaines sont prestigieuses comme au printemps avec Michel Drucker, invité lors d'une soirée-conférence à l'hôtel *Kempiski* à Genève. Grand amateur de la petite reine, je tente de lui demander, mais sans succès, qu'il devienne le parrain du projet. Il y a du beau monde parmi la centaine d'invités, notamment Mme de Rothschild, mais la seule chose que je retiens de cette soirée, c'est une allergie aux pignons de pin que je n'ai pu voir dans la salade du repas qui nous est servie.

En juillet, je réalise un rêve en exposant quelques-unes de mes toiles à l'*Agora Gallery* à New York avec d'autres artistes français, mais la « *Big Apple* » ne m'apporte aucun contact médiatique que j'escompte pour mon projet du nom d'*Ice-bear 2012*.

Je décide donc de faire bouger les choses en remettant *My Way* sur le devant de la scène. Pour cela il est emmené en Suisse à Payerne où Joachim Navarro, spécialiste en polyester, qui réalisa des pièces pour Bertrand Picard et son avion solaire *Solar Impulse*, se met au travail.

Ne pouvant négliger mon entraînement, on me présente des passionnés de la bicyclette, Cédric Schaller, Damien Knoeffli et Pierre-André Poux de *Procycles* à Payerne qui m'équipent des pieds à la tête, et s'occupent du montage de la partie cycle du bateau, sous la supervision de mon ami Daniel Oberson.

Je prends un réel plaisir avec un vélo de pro *Mérida*, sponsor pour l'occasion, qui me fait avaler de nombreuses fois la montée du col de Terramont, au-dessus de Thonon-les-Bains durant tout l'hiver et ce sur 4 000 km. Parfois j'arrive au sommet accompagné de bourrasques de neige et les doigts gelés. Plus qu'un entraînement, cette sortie quotidienne me permet de m'oxygéner et d'oublier pour un temps les difficultés à trouver des partenaires financiers.

Heureusement que je peux compter sur la sympathie de certaines personnes et sur leur savoir-faire, c'est ainsi que le professeur Affolter de la *Haute École d'Ingénierie et de Gestion* du Canton de Vaud d'Yverdon, avec la bénédiction de Mme la directrice Catherine Hirsch, nous apporte un appui scientifique avec ses élèves, ils installent toute la partie électrique.

Julien Dubey, jeune constructeur naval venant de lancer son entreprise, nous permet d'emmener le bateau à l'abri dans une ancienne grange à Gletterens près du lac de Neuchâtel, pour le préparer à être peint par un de ses copains, Andy Leubat. Malgré le froid qui sévit en ce mois de janvier et l'allergie due aux poussières chimiques qui ne m'épargnent guère, je dois m'y résoudre, d'autant que la télévision suisse romande dépêche un journaliste pour un reportage.

Autre rencontre importante avec Joël Sunier qui nous fournit en panneaux solaires dernière génération de sa conception.

LE TEAM S'AGRANDIT

En février, un engagement très important est conclu avec Roland Geiser qui rejoint le team opérationnel. Lui et son épouse Monique sont de grands amoureux des pays nordiques,

et lorsque qu'il apprit dans un journal de la région que le projet recherchait un chef logistique pour déplacer le bateau lors de différentes manifestations, et surtout l'emmener au Danemark, il n'hésita pas une seconde et proposa ses services.

Je peux compter sur des aides précieuses pour préparer au mieux ce périple, comme à l'occasion des essais sur le lac de Neuchâtel en compagnie de Jo Quartetto qui tracte le bateau, de Dolores sa femme, de Raymonde Warpelin rencontrée alors que je barbote dans une eau à 5° pour mon entraînement, pensant que je m'étais suicidé, et de Gérald Conus le *webmaster* présent dans tous les bons coups.

Au 40^{ème} Salon des inventions de Genève, le bateau est présent. Durant cinq jours, je me prête au jeu des questions-réponses d'un public hétéroclite et étonné de voir un tel engin là où on ne l'attend pas. Je m'amuse à lancer des défis aux inventeurs de toutes nationalités qui ont pu apporter un plus au projet. Une dynamo chinoise, produisant de l'électricité capable de recharger de petits appareils, batteries de téléphones portables, de caméras... me séduit, ainsi qu'une balise de sécurité taïwanaise, et une petite éolienne russe qui peut être fixée en tête de mât pour alimenter en énergie le feu de position. Un tel projet avec des conditions extrêmes est une plate-forme d'essais très intéressante pour toutes ces inventions encore au stade de prototypes.

Les journalistes, estimés à plus de six cents, ne sont guère intéressés par le bateau, seuls l'*Est Républicain* du côté français, *La Côte*, *NRJ* et *La Liberté* en Suisse voient dans cette présence inédite un intérêt à en informer leurs lecteurs et auditeurs. Il est certain qu'il manque un professionnel de la communication au sein de notre team.

Mais tout n'est pas négatif heureusement, puisque je fais la connaissance de Manuel Guarnori, célèbre inventeur-designer suisse qui apporte, aidé de Katia Maggiore et d'Éduardo, sa touche en habillant *My Way* aux couleurs de la banquise et des ours polaires. De par ses relations Manuel me permet d'emmener *My Way* à la *Nautique* de Genève, initiative judicieuse

puisque la télévision *Léman bleu* se déplace pour faire un reportage lors de la mise à l'eau et que je reçois une superbe montre *Paul Picot* des mains de la charmante Olivia Gros. L'idée d'exposer le bateau à cet endroit pendant quelques jours, avec sur son flanc une affiche stipulant la recherche urgente de sponsors, n'est pas anodine, car fréquentée par la « crème » des plaisanciers. Le soir même pour ne pas me démentir, M. Philippe Guénat, propriétaire de l'*Hôtel des Nations* à Genève et de plusieurs autres sur toute la Suisse, me prie par mail de bien vouloir l'appeler. Coup de fil qui me fait rencontrer des personnes fort sympathiques et, de plus, de grands passionnés, Philippe et Caroline son épouse, Anne une de leurs amies et Sixtine Crutchfield qui traduira en anglais les nouvelles que j'enverrai sur mon blog. Philippe et Anne assurent financièrement la logistique et me permettent de partir plus sereinement.

Pour la petite anecdote, lorsque Roland emmène *My Way* à la *Nautique*, M. Philippe Guénat double le convoi sur l'autoroute, en faisant cette réflexion « Tiens encore un d'Aboville qui nous prépare quelque chose ! »

Quelques jours plus tard, devant dégager *My Way* de la *Nautique* pour la course du *Bol d'or* sur le Léman, il est emmené à Yverdon à l'école d'ingénieurs où Raphaël Dauphin et Christophe Maendli s'affairent pour installer toute l'électronique de bord. Raphaël Domjan de retour de son tour du monde avec son bateau *Planète Solar* tient aussi à nous aider en munissant le bateau d'une balise de sécurité, d'une sonde pour calculer le pourcentage d'ensoleillement, surtout sur la partie entre le Groenland et au large de Terre Neuve encore inconnue à ce jour et d'un téléphone satellite du type *Iridium*.

La *Radio Suisse Romande* à Lausanne est mon dernier média, à 5 heures je prends le micro de Georges Pop à Lausanne.

Jusqu'au bout il a fallu courir, ayant pris du retard dans la livraison de lyophilisés, *Katadyn* chez qui je les avais commandés envoie un livreur express la veille au soir d'emmener *My Way* au Danemark. C'est ainsi qu'à 21 heures, avec l'aide de

mon frère Franck, la nourriture est enfin chargée et 1 h 30 plus tard, je suis de nouveau près de mon bateau. Mais la journée est loin d'être finie, puisqu'il me reste encore à ajuster la petite sculpture réalisée par l'artiste et amie Elisheva Engel pour l'adapter à la poupe du bateau avant de la fixer. Les heures défilant au rythme de la meuleuse et des coups de pinceau, je passe une nuit blanche avant que Roland et Maxime Provenzano notre cameraman, rejoints par Raymonde viennent au petit matin assurer les derniers préparatifs, entre autres charger les cartons des 400 litres d'*Eau d'Évian*.

Les premières lueurs du jour apparaissent au moment où le convoi s'engage sur la route, direction 1 400 km plus au nord, pour livrer le colis à Aalborg au Danemark, tandis que je suis vautré comme un ours en hibernation sur la banquette arrière, savourant un repos bien mérité.

SÉJOUR À NUUK

Le 14 juillet, accompagné de Roland et de son épouse Monique nous prenons l'avion à Genève via Londres puis Reykjavík avant d'apercevoir deux jours plus tard nos premières glaces dérivantes, un spectacle grandiose et fascinant. Petit à petit, le Groenland se découvre avec ses lacs aux couleurs turquoise. Comme un parfait touriste, Roland empoigne sa caméra pour ne pas en perdre une miette, action que j'imité, immortalisant entre autres la descente du train d'atterrissage avant l'arrivée sur Nuuk et l'hôtesse esquimaude au sourire charmeur...

Après quelques formalités, nous nous dirigeons vers l'hôtel *Nordbo* (qui signifie : l'habitant du nord) à dix minutes en taxi. Dans la capitale du Groenland, située sur la côte ouest à l'embouchure du fjord de Nuuk, nous avons la surprise, en y posant le pied, de la forte température avec 15° au baromètre, surprenant alors que nous étions à 240 km seulement du cercle polaire.

Dans cette ville où se concentre le tiers de la population du Groenland avec plus de 16 000 habitants, depuis que les Vi-

kings s'y installèrent dès le X^{ème} siècle, nous prenons le temps de flâner en attendant le bateau dont l'arrivée est prévue une semaine plus tard.

La ville fut fondée en 1729 par le missionnaire norvégien Hans Egede sous le nom de Godthåb (Bonne espérance) et c'est de son imposante statue qui domine la ville, que nous assistons au spectacle fascinant de la débâcle des glaces sur le fjord. À ce sujet, il me revient à l'esprit une petite anecdote croustillante. Nos logements se trouvant à une vingtaine de minutes à pied de la rive du fjord, j'appelle Roland pour lui dire qu'il y a un ÉNORME iceberg échoué. Étant très friand de ce genre d'images il se précipite pour me rejoindre, mais découvre tout surpris un glaçon pas plus gros qu'une voiture. Furax de l'avoir fait venir pour rien, je lui réponds en pouffant de rire qu'il était aussi gros qu'une maison, mais avec la chaleur qu'il fait, il a eu le temps de fondre. Plus tard pour se venger, il m'emmène dans un marché couvert et essaie mais en vain, de me faire goûter de la nourriture locale, avec au menu de la baleine à bosse.

Nuuk étant construit sur un terrain collineux, on aiguise notre condition physique en nous promenant d'un versant à l'autre, ou en empruntant l'escalier en bois et ses dizaines de marches surplombant la marina et menant à une zone industrielle.

RETARD PRÉJUDICIALE

Après m'être rendu au port, accompagné de Roland, on ne peut croire ce que nous dit la secrétaire dans le bureau de la compagnie maritime Royal Arctic. *My Way* n'a pas été prévu sur le cargo qui vient d'arriver, mais dans celui de la semaine suivante. Quand on repense à cette course qu'on a dû faire pour être prêt et amener le bateau au plus vite au Danemark à leur demande.

Roland est dépité, lui qui se faisait une joie de nous voir prendre la mer, impossible maintenant, après cette annonce et ayant déjà réservé le vol du retour, de visiter l'Islande avant de revenir en Suisse. Sans compter que la météo peut vite virer

faire avancer les démarches, et pour cela Raymonde en Suisse prend le taureau administratif par les cornes en se mettant en relation avec la consule de France Henriette Rasmussen, l'ambassade de France à Copenhague et la préfecture d'Annecy, afin de faire le nécessaire. Si bien que l'apatride que je suis devenu, retrouve ses couleurs tricolores et peut réserver ses vols grâce à Roland Geyser qui s'occupe de tout pour que mon voyage soit le plus agréable possible.

Après avoir remercié chaleureusement tous ceux qui m'ont aidé en leur offrant une bonne bouteille de vin *made in France*, je décolle en hélico (encore) avec *Air Greenland* le 14 septembre, avant de prendre à Nuuk l'avion deux jours plus tard pour l'Europe.

Le nez contre le hublot, je regarde défilier cette île qui n'a pas voulu nous laisser partir, je repense à *My Way*, si j'avais su... mais aurais-je pu tenir deux jours de plus le temps que la tempête se calme ? Après 916 km en 18 jours c'est cruel de finir comme ça. Je me sens terriblement seul.



La nouvelle livrée de *My Way*.



En pleine tempête.



En pleine tempête.

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|----------------------------|---|
| LE MOT DE L'ÉDITEUR | 3 |
|----------------------------|---|

PREMIÈRE PARTIE VIKING

| | |
|-----------------|---|
| PROLOGUE | 9 |
|-----------------|---|

| | |
|--------------------------------|----|
| CHAPITRE I | 11 |
| Rêve de partir | 11 |
| Le signe | 15 |
| Le <i>team</i> s'agrandit | 16 |
| Séjour à Nuuk | 19 |
| Retard préjudiciable | 20 |
| On prend le large | 21 |
| Détroit de Davis | 22 |
| Mer du Labrador, 30 heures ... | 24 |
| Qaqortoq | 31 |

| | |
|-----------------------------|----|
| CHAPITRE II | 41 |
| <i>My Way</i> , le retour | 41 |
| Karl, Vidar... | 42 |
| ...et l'Islande | 44 |
| <i>My Way</i> le magnifique | 46 |
| Petit tour à Reykjavík | 47 |
| Qaqortoq (bis) | 50 |

| | |
|--|-----|
| CHAPITRE III | 65 |
| 2016 le <i>come-back</i> | 65 |
| Mer du Labrador et mal de mer | 66 |
| Parti | 71 |
| Nouvel essai | 74 |
| <i>Game over</i> | 76 |
| ÉPILOGUE | 79 |
| <i>THE LAST POLAR BEAR</i> | 82 |
| REMERCIEMENTS | 84 |
| ————— | |
| DEUXIÈME PARTIE | |
| PRÉPARATION MENTALE, PHYSIQUE ET MÉDICALE | 89 |
| ————— | |
| TROISIÈME PARTIE | |
| OCÉANIDES | |
| PROLOGUE | 113 |
| CHAPITRE I | 115 |
| Océanides | 115 |
| 2018, l' <i>INRA</i> | 117 |
| 2019, Claudie, Kevin... | 119 |
| CHAPITRE II | 125 |
| 2020, changement de cap | 125 |
| Voguent les galères | 126 |
| Décision radicale | 128 |
| Pédalage en immersion | 129 |

| | |
|--|-----|
| CHAPITRE III | 139 |
| Départ vers l'inconnu | 139 |
| Évian, première étape | 139 |
| Le vent fait des siennes et entrée en Suisse | 140 |
| Coup de froid et coup de chaud | 142 |
| Pully et arrêt technique | 144 |
| | |
| CHAPITRE IV | 149 |
| Le retour | 149 |
| Saint-Prex, et belles rencontres | 149 |
| Prangins | 151 |
| Étape improvisée à Nyon | 151 |
| Le Petit Lac et Genève | 152 |
| <i>La Nautique</i> | 153 |
| Aux portes de la Gaule | 154 |
| Yvoire | 155 |
| Port de Rives, le final | 156 |
| | |
| ÉPILOGUE | 159 |
| | |
| REMERCIEMENTS | 161 |
| | |
| LE MY WAY | 165 |
| | |
| GLOSSAIRE | 167 |
| | |
| CARTES ET ILLUSTRATIONS | 171 |