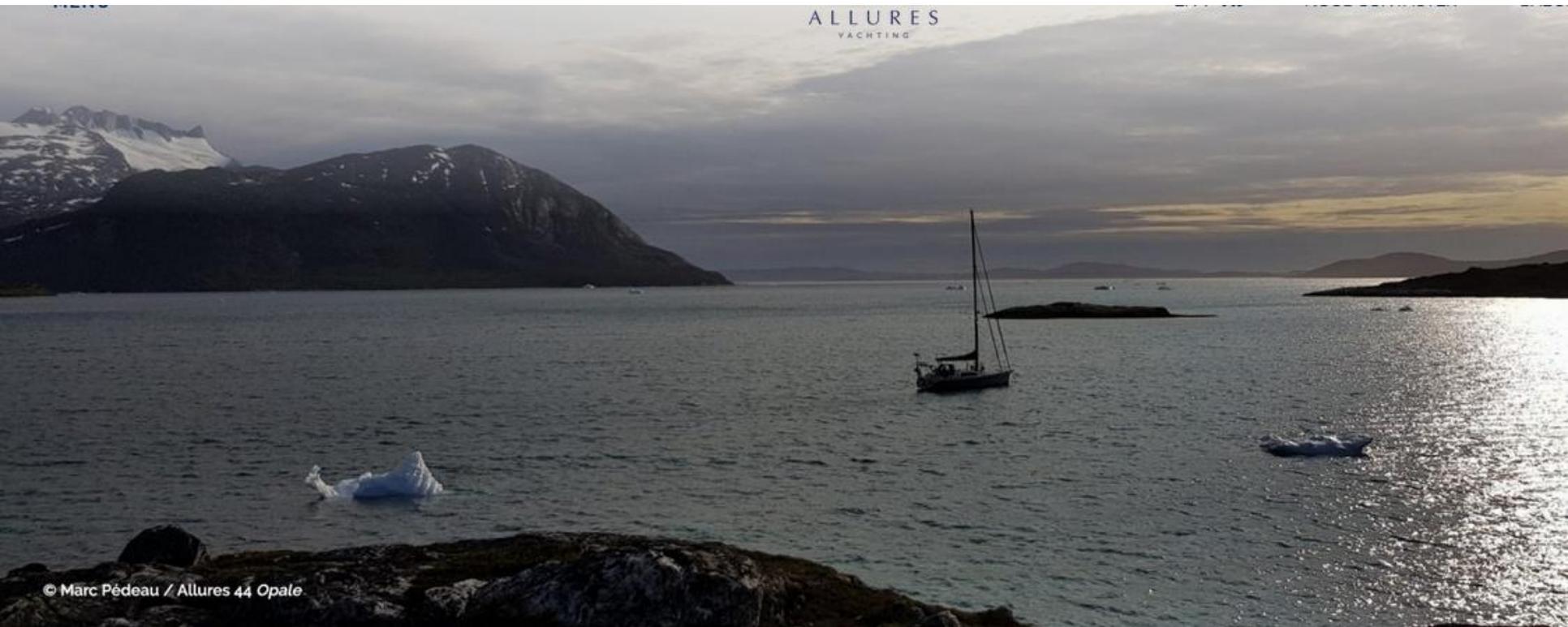


# L'ALLURES OPALE A FRANCHI LE PASSAGE DU NORD OUEST AOUT 2019



© Marc Pédeau / Allures 44 Opale

UNE SUITE LOGIQUE POUR MARC PEDEAU ANCIEN DU GIC



**En août 2019, l’Allures 44 *Opale* franchissait le passage du Nord-Ouest. Le succès rencontré sur cette route de 4500 milles constitue l’aboutissement d’années de passion pour la navigation dans le grand Nord chez Marc Pédeau et Bénédicte Michel, les discrets auteurs de cette performance. Avant d’aborder plus en détail le récit de cette traversée, évoquons tout d’abord la conquête de ce fameux passage, doté d’un statut mythique dans l’histoire de la navigation.**

Il ne vient à l’esprit de personne ici de comparer les mérites et les trajectoires d’explorateurs des siècles passés, pour la plupart restés célèbres — ne serait-ce que parce que leurs noms ou ceux de leurs embarcations se retrouvent fréquemment sur les cartes géographiques des territoires du grand Nord et par ailleurs à la tête d’expéditions officielles fortement soutenues et financées par des états ou de puissants armements, avec le projet contemporain de navigation de plaisance, modeste mais bien mené, d’un ingénieur des télécommunications qui, jeune retraité, voit enfin la possibilité d’accomplir avec ses proches un rêve arctique qui l’habite depuis des années.

Il va de soi que l'essor de la navigation de plaisance à partir du XXe siècle, mais aussi le renforcement considérable des moyens de communication et de localisation, tout comme le déploiement de services d'observation et de prévision météorologique et glaciaire, ont rendu cette traversée beaucoup plus praticable en 2019 qu'à l'époque glorieuse et nous l'avons vu, quelque peu maudite des grands découvreurs. Et si, fort de tout cela, nous ajoutons les effets très nettement perceptibles du réchauffement climatique sur les niveaux d'emprise glaciaire, avec une disparition scientifiquement attestée et fortement documentée par ailleurs de la banquise arctique (voir note en bas de page), nous ne pouvons qu'aboutir à la conclusion que cet exploit n'en est pas un, et que le succès d'Opale n'a finalement rien d'extraordinaire. Et pourtant.

Le profil très discret de Marc Pédeau dissimule une personnalité forte, chez qui la détermination s'associe à la compétence sans qu'il éprouve le besoin d'en faire étalage. Disons que notre homme n'est pas du genre à donner des leçons et à vanter ses faits et gestes, mais plutôt à partager son expérience avec un mélange de générosité, de précision et de retenue. S'il n'est pas rare d'observer chez certains plaisanciers un attrait pour la navigation à voile en tant que telle, plus que pour les destinations qu'elle permet de viser, il nous semble que Marc Pédeau, lui, oscille entre ces deux tendances. D'un côté, dit-il, *"j'aime la technique de voile, j'adore la navigation, le réglage du bateau, la capacité à le faire avancer au mieux de ses possibilités"*. De l'autre, il déclare avoir toujours éprouvé *"une forte attirance pour les contrées boréales"*, et a très vite eu la conviction qu'un voilier sainement conçu et prudemment mené était le moyen idéal pour satisfaire ses envies de découvertes des latitudes septentrionales.

Quarante ans de navigation en mode associatif auprès des bénévoles du *Groupe international de croisière* ([gic-voile.fr](http://gic-voile.fr)) ont conduit Marc et sa compagne Bénédicte vers les côtes de Norvège, d'Islande, du Spitzberg et du Groenland, excusez du peu. Cette solide expérience de navigation a ensuite joué un rôle central, lorsqu'il s'est agi, la retraite venue, d'acquérir un bateau et de se lancer pour cette expédition, but ultime pour un passionné tout à la fois de voile et de hautes latitudes.

Précisons que ce tropisme septentrional se double chez Marc d'un attrait pour la dimension culturelle du grand Nord, qu'il qualifie lui-même de "*mythique*". Lecteur en son temps du géographe et explorateur Jean Malaurie, il est conscient de la relation étroite qu'entretiennent les Inuits avec leur environnement, ainsi que de la fragilité croissante du monde arctique du fait du réchauffement climatique.

Attentif au monde qui l'entoure mais surtout passionné de navigation, Marc fut également lecteur, dès ses vingt ans, du navigateur néerlandais Willy de Roos qui, en 1977, a été le premier plaisancier moderne à boucler le passage du Nord-Ouest. Route que de Roos effectua en solitaire et en une seule saison, à bord de son cotre en acier de 13 mètres *Williwaw*. Et tout porte à croire que la parution, en 1979, du livre de Willy de Roos, "*Le Passage du Nord-Ouest : du Groenland au détroit de Béring*", dans la collection "*Arthaud mer. Récits et aventures*" qui garnit toute bibliothèque marine digne de ce nom, eut sur Marc un effet décisif, bien qu'agissant sur le long terme.

Toutes ces raisons expliquent en quoi tenter le passage du Nord-Ouest sur son propre voilier a paru un projet logique à Marc Pédeau, qui déclare :

*"Cette route mythique représente un itinéraire ultime, un aboutissement par rapport à la notion même de navigation dans le grand Nord, à laquelle nous avons déjà consacré pas mal de temps avec Bénédicte, entre Spitzberg, Islande et Groenland. Ce projet nous paraissait somme toute plus accessible que l'Antarctique, avec aussi la perception que nous croiserions beaucoup moins de monde aux abords du Nunavut qu'en Patagonie."*

Note Certaines projections indiquent que la fonte de la glace, plus ou moins rapide selon les secteurs, rend crédible la possibilité d'un passage du Nord-Ouest totalement libre de glaces, pendant 2 à 4 mois, l'été, autour de 2100 (Arctic Council, 2009 : 27).



Note : les différents éléments géographiques mentionnés dans ce texte figurent sur la carte reproduite ci-dessus, dont une version grand format est consultable [ici](#)

# L'ALLURES OPALE A FRANCHI LE PASSAGE DU NORD OUEST AOUT 2019

## LES CONDITIONS DE LA REUSSITE



**En août 2019, l'Allures 44 *Opale* franchissait le passage du Nord-Ouest. Le succès rencontré sur cette route de 4500 milles constitue l'aboutissement d'années de passion pour la navigation dans le grand Nord chez Marc Pédeau et Bénédicte Michel, les discrets auteurs de cette performance. Avant d'aborder plus en détail le récit de cette traversée, évoquons tout d'abord la conquête de ce fameux passage, doté d'un statut mythique dans l'histoire de la navigation.**

## Quand partir ?

*“Un point décisif pour la réussite de l’entreprise est de prévoir une durée globale importante, avec au moins deux mois et demi à trois mois de disponibilité, calée sur la fin de l’été en hémisphère nord. Ainsi, nous avons appareillé le 1er juillet de Nuuk, et sommes arrivés le 22 septembre à Sand Point. Il faut surtout considérer qu’aller au Groenland est une navigation en soi, qui peut prendre plusieurs semaines d’une traversée exigeante pour l’équipage d’un bateau qui partirait de France, et que, à l’autre extrémité, le fait de laisser le bateau en Alaska, comme nous l’avons fait à Sand Point, ne s’improvise pas, loin de là. Notre chance est que, étant à la retraite, nous avons du temps ; ainsi, en juin 2018, nous étions au Cap Vert, à Noël 2018 en Martinique, nous avons passé 3 mois aux Caraïbes et à Cuba, puis avons atteint la côte est des USA à fin mars 2019 et, de là, avons entrepris le passage du Nord-Ouest”.*

*“Pour ce qui concerne cette tentative, l’année précédente, le passage était resté fermé, un voilier a même coulé à l’entrée de Bellot Strait, pris par des glaces et dérivant très rapidement à cause du courant très fort dans le détroit ; les deux marins ont dû être sauvés par hélicoptère. En 2019, nous sommes passés par le Peel Sound au sud de Resolute Bay et non par Bellot Strait, qui, cette année ne s’est pas ouvert avant le Peel Sound contrairement à ce qui arrive le plus souvent. Début juin, nous avons quitté St Pierre-et-Miquelon ; le 1er juillet, nous étions à Nuuk, capitale du Groenland. L’important est d’être clair avec l’idée qu’il faut partir, mais en restant conscient que rien n’est garanti. On s’était donné une date limite pour voir si cela s’ouvre dans la zone dure : nous avons fixé cette date couperet au 18 août 2019, à peu près comme l’avait fait Jimmy Cornell en 2015 à bord de son Garcia, après une première tentative infructueuse. Et nous sommes passés !”*

*“Dans Le Lancaster Sound, la glace s’ouvre au fur et à mesure depuis l’est vers Resolute Bay à l’ouest à partir de début août jusqu’à mi-août, et ensuite elle s’ouvre soit vers Regent Inlet jusqu’à Bellot Strait, soit par le Peel Sound. Le vrai cœur du passage, entre Bellot Strait et jusqu’à Cambridge Bay, s’ouvre en principe autour de mi-août – ça peut être le 8 comme le 12 voire le 20 août ou encore plus tard. Nous sommes partis de Burnett Inlett, dans Lancaster Sound, le 12 août, nous avons fait route sans nous arrêter de manière à n’être pas coincés par les glaces, nous sommes passés par Peel Sound, et sommes arrivés à Cambridge Bay le 18 août, soit 6 jours de navigation intensive et de veille pour franchir la zone clé.”*

Ce calendrier d'expédition "type" semble représenter une base valable pour l'ensemble des tentatives de passage du Nord-Ouest auréolées de succès ces dernières années. Il était aussi celui choisi par des équipages qui ont dû renoncer, comme ceux qui ont programmé leur tentative l'été 2018, année où la glace ne s'est pas ouverte.

Reste à savoir si ces dates théoriques seront sujettes à des bouleversements avec la question du réchauffement climatique. Marc Pédeau :

*“Le réchauffement climatique joue certes un rôle de manière globale : il est établi que le volume global de la banquise baisse régulièrement sur le moyen terme (l'année 2020 est d'ailleurs la seconde année avec le moins de banquise autour du pôle depuis que ces données sont étudiées), et cela tend à augmenter les chances de pouvoir passer, mais s'y surajoutent des phénomènes météo locaux, comme des dépressions qui cassent de la glace et donc favorisent la fonte, ou au contraire déplacent le pack et peuvent localement boucher toute issue vers l'ouest. La nature commande, il est primordial de ne pas l'oublier.”*

*“Et donc il faut partir en se disant que rien ne garantit le succès, puis envisager des scénarii de repli si la zone dure ne s'ouvre pas. Par exemple en 2019, dans ces hypothèses alternatives, une des options était de viser la baie d'Hudson, accessible par un passage très étroit, le Fury and Hecla Strait que nous n'avons finalement pas eu besoin de rechercher (le même passage que, en son temps, William Baffin ne parvint pas à trouver) ! C'est pourquoi il faut tenter, espérer que ça s'ouvre, ne pas se poser de question, en se disant que ces routes de repli sont elles aussi des navigations hors norme, même si tu ne peux dans ce cas prétendre avoir franchi le passage du Nord-Ouest proprement dit. Il faut aussi, c'est très important, se donner impérativement une deadline pas trop tardive car si ensuite tu arrives trop tard dans la saison en mer de Béring, cela peut être dangereux.”*

## Quel équipage ?

*“Nous voulions faire le passage en équipage pour pouvoir avoir la possibilité de nous relayer, ce qui dans le cas contraire aurait été très éprouvant dans une telle zone en naviguant à deux. J’alternais la direction des quarts de 4h avec un ami très expérimenté et ayant déjà navigué dans les glaces.*

*Les autres membres de l’équipage alternaient en quart fixe entre Saint-Pierre et Miquelon et Pont Inlet (nous étions six) et en quart tournant entre Pont Inlet et Nome (5 personnes à bord).”*

Sagesse que Marc Pédeau, à coup sûr, ne renierait pas : *“Nous avons franchi le passage du nord-ouest dans des conditions qui nous ont permis de faire de la vraie navigation, tout au moins sur la première partie du parcours, comme par exemple sur la côte ouest du Groenland, où nous n’avons fait qu’emprunter des passages intérieurs avec un balisage assez symbolique mais néanmoins efficace. Il était nécessaire de mener une navigation très scrupuleuse, y compris à vue, car la cartographie numérique est parfois imprécise, voire fausse, au point où nous nous basions sur deux systèmes de cartographie distincts. On naviguait dehors à vue, en s’aidant des outils numériques.”*

*“Il faut aussi compter sur ce tracé avec des régimes de courants assez significatifs. Au Groenland, de ce point de vue, ces derniers nous étaient plutôt favorables, puis au Nunavut cela était encore gérable, et nous avons ensuite rencontré des régimes de courants toujours contraires à partir de Cambridge Bay, et donc sur toute la fin du parcours, laquelle est tout de même assez longue avec environ 1 900 milles de Cambridge Bay à Nome. Sur ce segment de route, nous avons parfois eu à affronter des flux très forts, et ce plus encore à l’approche du détroit de Béring, où il faut faire face pour franchir certains caps à des courants contraires de 5 nœuds et plus – et pouvant dans certaines conditions auxquelles nous n’avons heureusement pas été confrontés, atteindre les 16 nœuds.”*

*“Pour le navigateur, la quantification du risque est un enjeu permanent, et il faut jouer de multiples facteurs entre météo, courants, état de la mer, du bateau et de l’équipage, avitaillement, autonomie en énergie, connaissance de l’environnement, voire même fiabilité de l’information... À quoi, dans le cas de ce franchissement du passage du Nord-Ouest, il faut ajouter l’étude des conditions de glace, qui représentent un critère d’importance centrale sous ces latitudes.”*

Précisons que le fait de s’aventurer par près de 75°N dans le dédale des îles du Nunavut nécessite quelques connaissances préalables, car la terminologie et les normes de description des dites “conditions de glace” sont assez complexes. Ces données sont normalisées par l’Organisation météorologique mondiale, et reprises de manière très didactique par le site de référence proposé par le gouvernement canadien sur la zone Arctique canadienne. On y trouve un niveau de connaissance assez pointu autour de la glaciologie arctique, de la manière de décrire la glace, sa formation, son âge, son évolution, ses caractéristiques... et cela s’accompagne de dispositifs de surveillance marqués par l’émission régulière de bulletins de prévision très opérationnels, qui nécessitent une bonne étude préalable pour pouvoir être compris et correctement interprétés.

# L'ALLURES OPALE A FRANCHI LE PASSAGE DU NORD OUEST AOUT 2019 DE LA NOTION DU RISQUE



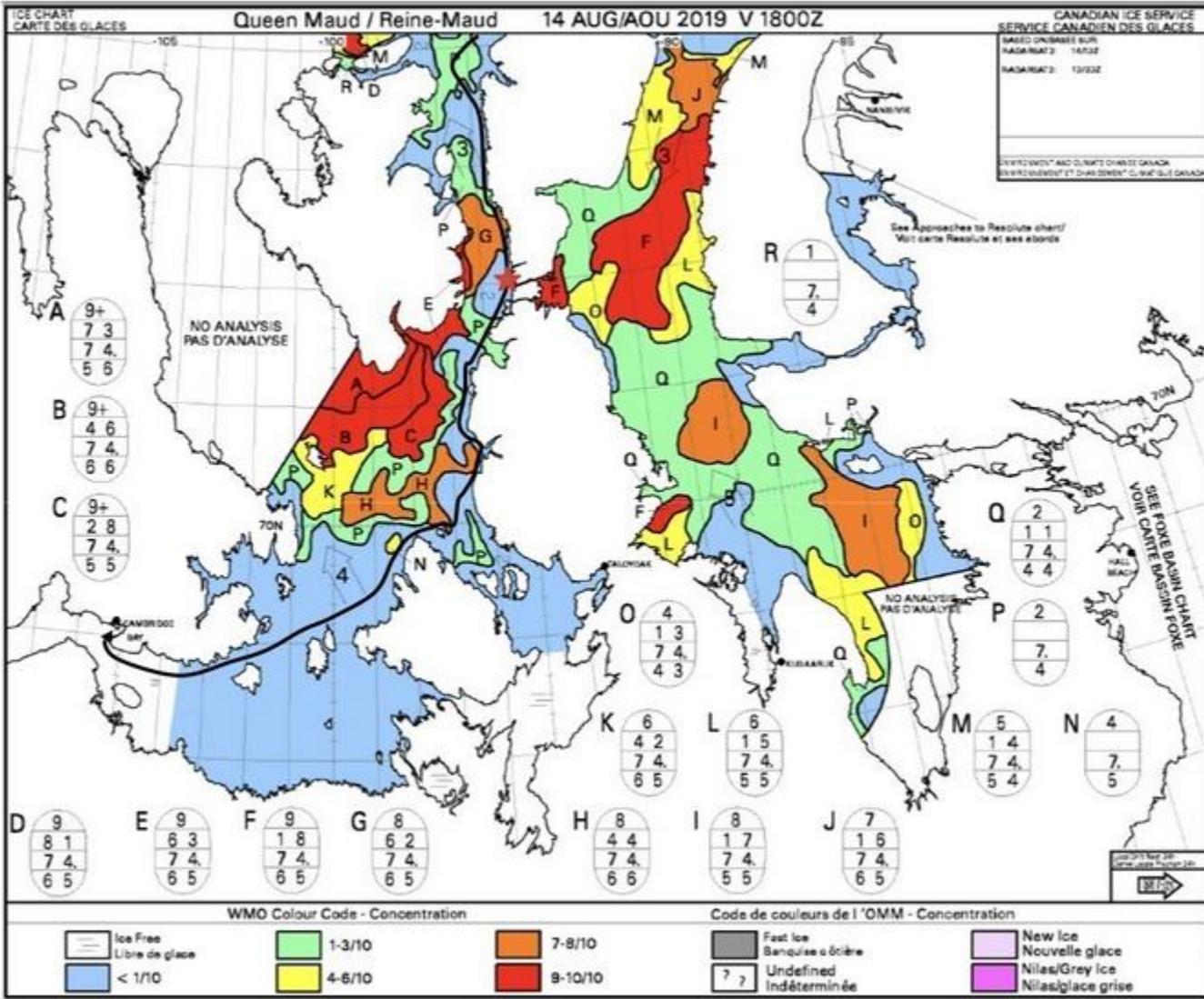
## **Quelles furent les principales difficultés de navigation rencontrées ?**

Il apparaît vite que la navigation n'est pas un point bloquant pour Marc, qui déclare : *"J'ai appris à naviguer avec rien, à l'époque il n'y avait pas de GPS mais une Gonio et donc j'ai acquis les bases de la navigation aux instruments, en autonomie, mais j'aime aussi à utiliser les moyens et les technologies actuels. Et de toute manière, le passage du Nord-Ouest est accessible par une route prédéfinie, qui ne laisse pas énormément de latitude en termes de trajectoires globales."* Il est vrai que dans ces contrées comme d'ailleurs dans la plupart des zones de navigation fréquentées par les pratiquants de grande croisière, le bon sens incite à adhérer sans réserves aux préceptes énoncés par l'astronome italien Cassini (1625-1712), qui disait : *"Il vaut mieux ignorer où l'on est et savoir qu'on l'ignore, que de se croire avec confiance là où l'on n'est pas"*.

# En quoi la présence de glace renforce-t-elle les risques encourus ?

“Le risque principal est bien évidemment de rester bloqué par les glaces, du fait notamment d’une mauvaise information, ou d’une mauvaise interprétation de l’information.

Au Groenland, nous n’avons pas eu de souci particulier de ce point de vue car il y avait peu de glace. Les icebergs étaient concentrés surtout autour de la baie de Disco, où de nombreux glaciers déversent des blocs de toute forme et d’une étonnante variété de teintes, tous plus beaux les uns que les autres. Au Nunavut, nous avons pu profiter des informations émises par le Service canadien des glaces et accessibles via le réseau Iridium. Il s’agissait principalement de cartes des glaces donnant la concentration et la qualité des glaces (jeune glace, vieille glace, ....) ; ces cartes sont essentielles pour la navigation dans cette zone.



Opale — Cartes des glaces entre Burnett Inlet et Cambridge Bay, au 14/08/2019 le trajet du bateau apparaît en noir. © Service canadien des glaces

*Le Service canadien des glaces émet également un document texte léger, donnant les prévisions d'ouverture des glaces : le document publié début juillet nous donnait ainsi des projections d'ouverture sur tout le passage. Il se trouve d'ailleurs que ce document donnait des prévisions moins optimistes que la réalité effectivement observée sur place. L'accessibilité de ces données représente un atout évident pour qui veut réussir le passage du Nord-Ouest, avec un niveau d'information très intéressant, mais cela ne garantit aucunement le succès, et si dans tous les cas tu n'es pas sur zone à une période où cela est praticable, tu ne pourras te présenter au moment propice. Il faut donc convenir que nous avons eu la chance de bénéficier cet été-là de conditions favorables. En fait, si on regarde l'état du pack sur les 20 dernières années, on peut dire que c'était une année moyenne en terme de glace."*

*La synthèse du Résumé saisonnier sur les Eaux arctiques de l'Amérique du Nord portant sur l'été 2019 et publié après la saison par le Service canadien des glaces, ne dit pas autrement : "En raison de la fracture précoce de la glace dans le sud-est de la mer de Beaufort, le nord de la baie de Baffin et le nord-ouest de la baie d'Hudson, les conditions glacielles (sic) ont été inférieures à la normale au cours de la première partie de la saison 2019. En fait, la diminution rapide de l'étendue de la glace dans la région du sud-est de la mer de Beaufort est attribuable aux vents forts et persistants du sud-est durant la dernière partie du mois de mai. Par conséquent, cela a occasionné le déplacement de la banquise vers le nord-ouest. Les températures sur la région ont été également bien supérieures à la normale durant ce mois (de mai). (...) À partir de la fin du mois d'août jusqu'au début du mois de septembre, la majeure partie du passage du Nord-Ouest était en eau bergée ou en eau libre".*

### **Et le froid dans tout cela ?**

*"Nous n'avons pas énormément souffert du froid sur la partie du passage du Nord-Ouest proprement dit. Nous avons eu beaucoup plus froid auparavant, dans le Maine et en Nouvelle Ecosse, car notre chauffage à gasoil Reflex ne fonctionnait pas normalement du fait d'une arrivée d'air déficiente. Le matin il faisait 2°C et dans la journée au maximum 8/10 °C dans le bateau. Quand le poêle a été réparé par un copain génial, à partir de St-Pierre-et-Miquelon, nous avons pu mettre le chauffage au mouillage. En navigation, il faisait assez doux, disons entre 5 et 8, voire 12 à 15°C ; le froid n'a donc pas été un réel problème, même si nous étions très couverts. Mais attention, un système de chauffage efficace est essentiel pour quiconque tente ce parcours.*

*On s'intéressait aussi beaucoup à la température de l'eau, sachant qu'elle représente un indicateur précieux de la proximité des glaces. Et évidemment, quand on relève une température de l'eau environnant la coque à 1,5°C, il est clair qu'il ne fait pas très chaud à l'intérieur, mais cela n'a jamais été si pénible à supporter au Groenland et dans le passage."*

# L'ALLURES OPALE A FRANCHI LE PASSAGE DU NORD OUEST AOUT 2019



DE L'ARTIQUE A L'ANTARTIQUE

## Entre voile et moteur, quel mode de propulsion l'emporte sur ce tracé ?

*“Pour ce franchissement du passage du Nord-Ouest effectué en août 2019, nous avons navigué 90% du temps à la voile entre Saint-Pierre et Miquelon et Paamiut au Groenland, 50 % du temps à la voile le long de la côte du Groenland, 70% à la voile entre Upernavik (Groenland) et Pond Inlet (Nunavut), puis 90% au moteur de Pond Inlet à Cambridge Bay, où de toute façon nous étions dans les glaces. Et encore 50% au moteur de Cambridge Bay à Tuktoyaktuk, puis 80% à moteur de Tuktoyaktuk à Nome (voir la carte ci-dessous).*

En fait sur cette dernière partie, soit il y a beaucoup de vent et dans ce cas on s'abrite dans un mouillage, soit il n'y a pas de vent et on avance à 2 nœuds avec courant contre, ou bien on met le moteur pour ne pas arriver trop tard en saison dans la mer de Béring. Mais ça, nous le savions avant de partir, il faut l'accepter sinon, on n'y va pas. Ensuite, en mer de Béring, de Nome à Sand Point, nous avons évolué tout le temps à la voile, avec pas mal de dépressions. Cela représente tout de même globalement environ 70 à 80 % de navigation au moteur sur l'ensemble du parcours.”

Alors évidemment, la nécessité s'impose d'avoir à bord une forte autonomie énergétique. Cela, au moyen de bouteilles de gaz dont les normes et caractéristiques – c'est à savoir – diffèrent sensiblement d'un endroit à l'autre du parcours, mais aussi et surtout par le fait de pouvoir stocker à bord d'importantes réserves de carburant :

*“Il se peut même qu'une année il n'y ait pas de gasoil disponible à un point de ravitaillement placé sur la route, car le bateau ravitailleur n'est pas passé, et donc il est très important d'avoir des réserves significatives à bord, pour être en mesure de gagner le point suivant si les réserves font défaut à une étape donnée. Les cuves de pétrole sont d'ailleurs la première chose que tu aperçois en arrivant dans ces villes et villages, au Groenland comme au Nunavut.”*

# Aperçu du journal de bord d'Opale

L'importance relative de la part de navigation opérée au moteur se confirme à la lecture du journal de bord de Opale, fort instructive sur quantité d'aspects. Les infos griffonnées là avec précision par l'équipage touchent indifféremment (et au-delà des traditionnels relevés de météo, de route ou de position), à la vie à bord, aux conditions climatiques, aux observations sur les glaces, à l'effet des marées, à la durée quotidienne d'ensoleillement, ou encore aux péripéties advenues à des voiliers amis rencontrés sur le parcours.

(Soleil disparaît sous l'horizon : 1h10 - interruption manœuvres à 5h40  
" reparait sur " 4h20 → +250m

Date Mardi 13 Août / Mercredi 14

Heure	Baro	Vent		Visibilité	Cap moyen suivi	Distance Parcours	Vitesse surface	Position		Voiture	remarques
		Force (nd)	Direction					Longitude	Latitude		
8 <sup>h</sup> 00	1024	14	E-SE	10 Nudg	260	143		93° 25,033	74° 21,640	GV + Solent	Apparition Soleil, peu nuages gris
10h20	1024	17,8	E-SE	moy	265	755	6,1	94° 01,589	74° 16,385	"	Trois nuages. T° air 3°. T° eau 1,3°C
12h00	1024	16	"	20m	250	163	5,5	94° 28,165	74° 11,736	"	0 eau 1,2° 0 cabine 3,0°
12h38											ALTEGO (voilier tchèque)
14h23	1020,5	11,5	SE	B	225	176,8	4,1	95° 06,3	74° 05,14	GV + Solent + moteur	pas le succès
16h21	1020	3,7	S	B	225	186,6		95° 24,376	73° 56,429	MOTEUR	11151 262210009 voilier tch
18h05	1020	5	NW	TB	224	196	5,8	95° 37,580	73° 47,854	MOTEUR	entre 7000 de glace Nord pol
20h00	1017	3	N	"	200	207	5,9	95° 27,631	73° 37,813	"	T° eau 4,3° T° air 7° reste 115m Soleil
21h50	1016	3,9	E	"	210	216,4	5,8	95° 50,846	73° 28,420	"	T° eau 3,6° T° air cabine 7°
22h14	1016	12,6	E	"						GV + Solent	T° eau 4,10
24h30	1016	13,1	E	B	215	225,5		96° 02,492	73° 20,178	"	vent de face
02h06	1016	11,2	SE	B	220	234	5,2	96° 09,3	73° 12,18	GV + Solent	T° eau 3,8° Coucher soleil 7h40
06h00	1016	12,0	SE	B	215	243	5,0	96° 08,696	72° 03,920	"	Alternance vent Snds → NSnds
07h11											T° eau 2,9° passe une concentration de glace laissée à tribord
08h	1016	16,5	SE	B	200	252	5,6	96° 04,520	72° 56,833	Notar	Route 0711 lever du soleil 4h20
09h15										GV + Solent	Arrêt moteur 5h50 - reste
09h45										MOTEUR	
09h41	1017	9,2	S	nette	117	262		96° 02,504	72° 47,876	GV + Solent	
10h30	1017	8,11	SW	"	147	274	5,6	95° 39,775	72° 40,324	GV + Solent	T° eau = 0,6°
12h40	1017	7,3	SE	brouillard	Z	283	4	95° 34,202	72° 35,903	MOTEUR	T° air = 2,0°
											T° eau 1,2°. Deuxièm tour pour s'éloigner de la côte car Altego " est coriné par la glace

Le Sud de Radh Island est coriné → Route West pr s'éloigner de la côte

et contourner le pack de glace

Heures moteur au dernier plein	
Heures moteur de la journée	
Total heures moteur depuis dernier plein	

Illustration : Page du livre de bord du Allures 44 Opale, 13/08/2019 — © Marc Pédeau / Bénédicte Michel

Ainsi, la page du journal en date du 13 août 2019 (reproduite ci-après) fait mention d'un vent très variable en force et en direction, de 3 à 17 nœuds, mais aussi d'une vitesse de 4 à 6 nœuds, atteinte indifféremment sous grand-voile et solent ou au moteur.

On y prend aussi des nouvelles d'un bateau ami, Altego II, un solide biquille en acier de 16 m enregistré en Slovaquie et skippé par le circumnavigateur tchèque Jiří Denk, avec lequel une séance de photos est tout d'abord réalisée. Voilier dont on apprend plus tard dans la journée qu'il est bloqué par les glaces, ce qui entraîne pour Opale l'écriture de la mention "*Demi-tour pour s'éloigner de la côte car Altego II est bloqué par les glaces*".

Les relevés de température de l'eau, effectués à intervalle régulier toutes les deux heures, font quant à eux, par effet miroir, état d'une baisse continue, signe de la proximité des glaces. Le récit de cette journée vécue cap au sud dans le détroit situé entre l'île du Prince de Galles, à l'ouest, et Somerset Island, à l'est, soit entre 74° et 72° N, s'achève d'ailleurs par une appréciation laconique pleine de bon sens :

*"Le sud de Barth Island est coincé > Route West pour s'éloigner de la côte et contourner le pack de glace"*.

## Et pour conclure ?

Marc et Bénédicte apportent une preuve supplémentaire qu'il est possible pour des plaisanciers de triompher à bord de leur voilier du passage du Nord-Ouest, ce parcours auréolé de mythes, fertile facteur d'imaginaire maritime en même temps qu'il est coupable de nombre de tragédies. Et donc de faire mentir les sages de l'Antiquité qui, tel Virgile, voyaient dans les confins septentrionaux marqués par les "terres ultimes" de "*l'Ultima Thulé*" (nom repris par Jean Malaurie), les limites du monde anthropisé, au-delà duquel régnait l'inconnu, et dont la simple évocation ouvre encore aujourd'hui un immense territoire de rêve.

Il ne faut pas croire que ce succès ait convaincu Marc et Bénédicte d'avoir rejoint une caste élitaire, un club de "*happy few*" auteurs d'exploits inégalables, bien au contraire. Marc Pédeau l'a d'ailleurs clairement indiqué lors d'une présentation de ce périple en décembre 2019 auprès de la communauté des propriétaires de voiliers construits par le groupe Grand Large Yachting : il est là pour transmettre et partager en toute simplicité, et loin de lui l'idée de se poser en donneur de leçons qui tirerait un quelconque avantage de son expérience, pourtant considérable, de la navigation arctique.

Il serait tout autant erroné de penser que l'attrait de Marc et Bénédicte pour le Septentrion (1) soit exclusif. Ainsi, ce franchissement du passage du Nord-Ouest s'inscrivait dans une navigation au périmètre bien plus étendu, comme l'exprimait Marc en octobre 2019 dans un e-mail à Grand Large Services, l'entité spécialisée dans les services aux navigateurs, notamment en charge de l'accompagnement des clients du chantier Allures Yachting : "*Sur une période de 15 mois, nous aurons donc rejoint le Cap Vert (via Galice, Portugal, Madère, Canaries), traversé l'Atlantique entre le Cap Vert et la Martinique, navigué dans les îles des Caraïbes, visité Cuba puis rejoint les USA via les Bahamas, remonté la côte ouest des États-Unis en passant par New-York, navigué dans le Maine, en Nouvelle Écosse, à Saint-Pierre et Miquelon, à Terre-Neuve, puis au Groenland avant de réaliser le passage du Nord-Ouest : en tout 16.000 miles*". Mail qui s'achève en ces termes : "*Ce message, aussi, pour vous remercier pour votre aide et grande réactivité à divers moment du projet : envoi de matériel, conseils, travail sur l'opportunité de mettre une protection d'hélice pour la glace (que nous n'avons finalement pas installée)*".

De même, le prochain projet de navigation de Marc et Bénédicte est déjà établi et il s'écarte nettement du grand Nord, bien qu'il soit pour l'instant sans cesse remis pour cause de crise sanitaire, avec comme conséquence le fait qu'*Opale*, à la date de parution de cet article, était toujours bloqué à Sand Point.

Cette future expérience tient en peu de mots et beaucoup de milles : il s'agit, au départ de l'Alaska qu'ils prévoient de parcourir avec minutie, de pouvoir ensuite longer la côte ouest américaine puis, partant de San Francisco, de viser le Mexique, la Polynésie et la Nouvelle Zélande. Et, de là, d'effectuer la traversée du Pacifique sud vers la Patagonie puis la Péninsule antarctique.

Il est peu étonnant de retrouver l'Antarctique comme destination figurant en bonne place dans les projets de Marc et Bénédicte à bord de leur *Allures 44*. Car ce continent blanc, même réduit à la langue de terre qu'est la Péninsule antarctique faisant face à la Patagonie, accumule les références là encore quasi mythiques dans l'imaginaire de tout navigateur, réel ou rêvé. Cette magie du grand Sud opère notamment dans les livres, depuis la relation de l'odyssée d'Ernest Shackleton et son équipage à bord de l'*Endurance* entre 1911 et 1914, jusqu'aux pages de Gérard Poncet et Jérôme Janichon qui, à bord du célèbre *Damien*, entreprirent en 1969 un périple de 55 000 milles davantage tourné vers l'accomplissement personnel que vers la performance sportive, délaissant tout visée héroïque à l'image de leur contemporain Bernard Moitessier. Ces mêmes Poncet et Janichon qui ont été les premiers plaisanciers modernes à couvrir à la voile un éventail de latitudes s'étendant entre 80° Nord et 68° Sud et que les aficionados ont eu plaisir à revoir à la Rochelle, aux côtés de leur *Damien* dûment restauré, lors du dernier Grand Pavois en date, en septembre 2019, alors même que *Opale* gagnait Sand Point, en Alaska.

Que les latitudes extrêmes soient australes ou septentrionales, elles sont dotées d'un pouvoir d'attraction exceptionnel. Les embruns du grand large, le rêve des pôles et les nuances infiniment variées des glaces, pourtant partout en péril, font décidément bon ménage. Un grand merci à Marc Pédeau et Bénédicte Michel de nous y avoir conduits en nous partageant ce récit et ces images, qui contribuent avec faste à enrichir notre imaginaire de la grande croisière.

# Marc PEDEAU fut équipier et Chef de bord au GIC de 1981 à 2014

## CV nautique de Marc Pédeau

Année	Zone de navigation	Durée (sem)	Skipper Équipier	Nb de nuits de navigation	Club / Location	Taille voilier
1981	Bretagne nord St Malo - Paimpol - St Malo	1	équipier	3	Club: Club nautique du CNRS	9 m
1981	Norvège cote ouest Alesund - Bergen	3	équipier	8	Club: Groupe International de Croisière	14 m
1982	Islande - France Islande nord - banquise groeland - Féroes - Ecosse - mer d'Irlande - Ouessant - Bénodet	3	équipier	15	Club: Groupe International de Croisière	13 m
1983	Groéland cote Ouest Julianehaab - Godtaab	3	équipier	10	Club: Groupe International de Croisière	9 m
1983	Italie - France Reggio de Calabre - Sicile - Iles Lipari - Corse - Toulon	2	skipper	7	Club: Groupe International de Croisière	12 m
1984	Croatie Zadar - Iles Kornati - Dubrovnik - Zadar	3	skipper	3	Location	10 m
1985	France - Danemark Dunkerque - Lim Fjord ( nord du Danemark) - sud Norvège - Copenhague	3	équipier	16	Club: Groupe International de Croisière	11 m
1987	St Malo - Toulon St Malo - bretagne nord - golfe de Gascogne - Portugal - Gibraltar - Ibiza - Toulon	3	équipier	15	Pen Duick VI	24 m
1987	Bretagne sud (Pâques) La Trinité - Groix - cote sud Bretagne - Belle Ile - Houat - Hoedic - La Trinité	1	skipper	0	Location	9 m
1989	Bretagne Nord (Toussaint) St Malo - Iles anglo-normandes - St Malo	1	équipier	2	Club: Club nautique du CNRS	9 m
1990	Bretagne sud (Pâques) La Trinité - Belle Ile - Groix - La Trinité	1	skipper	0	Location	9 m
1990	Corse Ajaccio - Bonifacio - Iles Madalena - Ajaccio	4	skipper	0	Location	10 m
1992	Ecosse - France Oban - mer d'Irlande - Sud Angleterre - Ouessant - Brest	2	équipier	7	Club: Groupe International de Croisière	13 m
1993	Bretagne sud (Pâques) Sainte Marine (Benodet) - Glenans - Concarneau .....	2	skipper	0	Location	9 m
1994	Bretagne sud (Pâques) La Trinité - Groix - cote sud - Belle Ile - Houat - Hoedic - La Trinité	2	skipper	0	Location	9 m
1995	Corse Ajaccio - Bonifacio - Iles Madalena - Ajaccio	3	skipper	0	Location	10 m
1996	Bretagne sud (Pâques) La Trinité - Groix - cote sud Bretagne - Belle Ile - Houat - Hoedic - La Trinité	2	skipper	0	Location	10 m
1997	France - Baléares - France Argeles sur mer - cote nord Espagne (Cadaques, ...) - Minorque - Argeles sur mer	3	skipper	2	Location	10 m
1998	Baléares (Pâques) Majorque - autour de l'île - Majorque	2	skipper	0	Location	10 m
1999	Corse / Sardaigne Solenzara - cote sud Corse - cote nord et est Sardaigne - Solenzara	3	skipper	0	Location	10 m
2001	La Rochelle - Cherbourg La Rochelle - Camaret - Sein - Ouessant - Bretagne nord - Cherbourg	1	équipier	4	Club: Groupe International de Croisière	13 m

## Marc PEDEAU fut équipier et Chef de bord au GIC de 1981 à 2014 (suite)

Année	Zone de navigation	Durée (sem)	Skipper Équipier	Nb de nuits de navigation	Club / Location	Taille voilier
2002	France - Baléare - France Argeles sur mer - cote nord Espagne (Cadaques, ...) - Minorque - Argeles sur mer	3	skipper	2	Location	10 m
2003	Finlande Marienham (iles Alan) - autour des iles Aland - Mareinham	3	skipper	0	Location	10 m
2004	Croatie Kremik - iles Komati - Split - Hvar, ...	3	skipper	0	Location	10 m
2005	Croatie Pula - iles Komati - Pula	3	skipper	0	Location	10 m
2005	Iles Scilly (septembre) Brest - Iles Scilly - Brest	1	équipier	2	Club: Groupe International de Croisière	13 m
2006	Irlande-France (septembre) Cork - Iles Scilly - Brest	1	équipier	4	Club: Groupe International de Croisière	13 m
2007	La Trinité-Ouessant-Brest (mai) La Trinité - Groix - Ouessant -Brest	1	équipier	0	Club: Groupe International de Croisière	13 m
2008	Turquie Gocek - Kas - Iles Kekova - Marmaris - péninsule de Datcha - Gocek	3	skipper	0	Location	10 m
2009	Bretagne Nord Saint-Malo - Iles anglonormandes - Cherbourg	1	équipier	0	Club: Groupe International de Croisière	13 m
2010	Finlande cote Finlande-Iles Aland-cote Finlande	3	skipper	0	Location	11 m
2011	Bretagne Bretagne sud et nord	3	skipper	0	Location	11 m
2012	Spitzberg-Norvège Longyearbyen (Spitzberg) - Tromso (Norvège) avec navigation dans les Spitzberg	3	équipier	5	Club: Groupe International de Croisière	14 m
2013	Bretagne Brest - Saint Malo	1	équipier	0	Club: Groupe International de Croisière	14 m
2014	Bretagne Cherbourg - Brest	1	équipier	0	Club: Groupe International de Croisière	14 m

+ nombreux Week End en Bretagne sud et nord et au départ de Saint Malo avec le club nautique du CNRS entre 1981 et 1988 (équipier et skipper)

+ dériveur: 470 et Laser