



CROISIÈRE EN TONIC 23

LE TOUR D'ITALIE DE CORTO MALTÉS

La passion d'Alvaro, c'est de découvrir des pays en en faisant le tour. Après un tour d'Espagne, puis un tour de France, c'est à l'Italie que le navigateur espagnol s'est attaqué pendant l'été 2021, à barre de son petit voilier, un Tonic 23 baptisé Corto Maltés. Il nous livre son récit en dix étapes.

La Sérénissime. Après trois mois de navigation, notre arrivée à Venise est une escale très attendue.



1 Sueurs froides en Occitanie

Le monde se réveille lentement de la pandémie de Covid-19 et ce n'est qu'au printemps 2021 que nous commençons à apercevoir la lumière au bout du tunnel. L'itinéraire prévu ? Il couvre l'ensemble de la côte méditerranéenne française et le tour complet de la péninsule italienne, la fin de la boucle passant par le Pô vers l'intérieur de l'Italie. Soit 2 200 milles, le plus long trajet accompli avec *Corto Maltés*, mon petit voilier de 23 pieds. Aux habituels aléas météo ou mécaniques s'ajoute le risque de voir l'un des membres de l'équipage attraper le virus et d'être obligé de continuer seul. Le pire serait qu'un confi-



CAMILLE LENÇOE

nement soit décrété alors que nous sommes à l'étranger et de devoir le vivre dans la toute petite cabine du voilier.

Comme il est prévu d'acheminer *Corto Maltés* de Santander (Espagne) à la Méditerranée par camion, nous décidons d'entamer l'aventure en rejoignant la France le premier jour de la réouverture de la frontière, le 9 juin. Nous choisissons de le mettre à l'eau à Port-la-Nouvelle, l'un des ports français les plus proches d'Espagne, au lieu d'un port italien : cela nous permet d'économiser le prix du transport routier, payable au kilomètre. Cela nous oblige à longer dans un premier temps l'ensemble du littoral français de la Méditerranée. La mise à l'eau se fait sur une jetée en pierre équipée d'un ponton flottant, au-dessus duquel le bateau suspendu doit passer, ce qui représente une distance de six à huit mètres. À mi-manceuvre, alors que mon voilier s'éloigne du camion et que le bras de la grue se déploie à l'horizontale, les stabilisateurs du camion, du côté opposé, commencent à se soulever du sol et la sirène d'urgence à se faire entendre. Je vois déjà mon bateau se briser sur le ponton, comme dans ces vidéos YouTube qui sont si drôles quand on les montre à d'autres... Par chance, nous arrêtons la manœuvre à temps sans que ma vision d'horreur devienne réalité.

2 De Gênes à Rome : l'embouteillage

Deux semaines plus tard, nous touchons le premier port italien, San Remo. En appelant par radio pour avvertir de notre arrivée, la première chose qu'on nous demande est l'endroit d'où nous arrivons et si nous avons «il tampone», le pass sanitaire. Après confir-

Texte et photos Alvaro González de Aledo Linos
Traduit de l'espagnol par Myriam Barbier

mation de notre part, on nous laisse accoster au quai de la capitainerie. Puis on me donne un formulaire de quatre pages à remplir, qu'il me faut envoyer à trois organismes officiels, accompagné d'une photo de nos tests antigéniques. Nous sommes enfin autorisés à descendre à terre. Après le golfe de Gênes, la navigation passe par la mer de Ligurie, puis la mer Tyrrhénienne et nous allons d'île en île sans toucher le continent. En faisant route vers Rome, nous sommes confrontés à une mauvaise surprise : le manque de places visiteurs. Nous n'avions jamais eu de problème de ce type. Au contraire, même : étant donné la taille réduite de *Corto Maltés* (moins de 7 mètres), nous avons souvent été placés dans des endroits peu orthodoxes. Ne pas pouvoir



CAMILLE LENÇOE

nous amarrer au port constitue un vrai souci : nous n'avons pas d'annexe et nous ne pouvons pas descendre à terre. Sur l'île de Giglio, au large de laquelle s'était échoué le *Costa Concordia* en 2012, la réponse est ferme : le port est plein. Puis-je rappeler le lendemain, au cas où une place se libérerait ? Pas la peine, cela ne risque pas de se produire, m'objecte la capitainerie. La situation se répétera par la suite, surtout au large de Rome. Voici l'un des points négatifs de cette croisière.



Collé-serré. Sur l'île de Ventotene, Corto Maltés est le plus petit du port.

3 Ventotene et son vieux port romain

Direction les îles Pontines, toujours en mer Tyrrhénienne, au Sud du Latium et au Nord de Naples. L'une de nos escales les plus pittoresques a été Ventotene. Comme sa voisine Santo Stefano, elle a servi sous l'Empire romain de terre d'exil pour des personnalités en disgrâce et, plus tard, de prison sous le régime fasciste. Ces deux îles forment désormais une réserve naturelle avec des restrictions pour la navigation, la pêche et le mouillage. Ventotene est célèbre pour son port romain, creusé à même la roche sous l'empereur Auguste, qui y passait l'été. 60 000 mètres cubes de pierre y ont été retirés à la pioche et au marteau. Des bollards, une piscine naturelle et quelques caves servant de hangars portuaires ont également été façonnés dans la roche.

Il nous faut rentrer au chausse-pied dans l'emplacement qui nous est destiné. Nous sommes amarrés entre deux bateaux plus grands, étrave au quai, les fonds étant faibles : 20 ou 30 centimètres. Nous aurions risqué de casser le safran si nous nous étions mis cul à quai. Petite émotion : nous sommes amarrés dans un port déjà utilisé du temps

des Romains et qui a accueilli des marins pendant des siècles. À bord, pendant le dîner, nous entendons un bruit bizarre. Une sorte de grattement ou de grincement... Un chien ou un rat se promenant sur le pont ? Erreur ! C'est la dérive frottant contre le fond en pierre. À la vue des autres bateaux, beaucoup plus gros, nous avons fait confiance à notre petite taille et nous ne l'avons pas relevée. Bien sûr, nos voisins de port étaient plus longs, avec des quilles plus éloignées du quai, là où c'est plus profond. Nous relevons l'appendice. Plus de bruit !

4 Vague de chaleur et hallucinations en Sicile

Après dix jours sans spi – il nous a lâchés entre Ventotene et Procida, au large de Naples –, nous arrivons en Sicile au milieu d'une vague de chaleur conséquence de l'anticyclone Lucifer, qui porte bien son nom : la température a atteint des niveaux dantesques : 48 °C, record historique. La nature est ravagée par les flammes. Nous parcourons la Sicile en voiture de location : c'est la plus grande île de la Méditerranée (environ 500 milles de côtes), en faire le tour signifierait rallonger



de 25 % notre déjà très longue navigation. La randonnée sur l'Etna s'avère particulièrement impressionnante. L'activité du volcan est en pleine recrudescence et le niveau d'alerte 4 (le plus haut) est activé. Nous atteignons les 2900 mètres d'altitude, où nous pouvons observer le mouvement de l'une des coulées de lave générée cette nuit-là et nous en approcher à vingt mètres. Par la suite, nous parcourons presque toutes les îles Éoliennes, un archipel mythique pour les voiliers. À l'approche du détroit de Messine, nous observons une fata Morgana, phénomène optique proche du mirage, faisant voir des choses inexistantes, comme des bateaux volants ou des vagues de raz-de-marée. À l'horizon, îles, falaises ou bateaux semblent en lévitation. Ce phénomène est dû à une séparation des couches d'air de différentes températures qui réfractent les rayons de la lumière. Pour une raison étrange, les fata Morgana sont particulièrement fréquentes dans le détroit de Messine, le matin, après une nuit froide et avec des conditions météorologiques stables. Nous pouvons voir l'île Licosa léviter, détachée de la mer et divisée en trois fragments.

5 La Botte et son talon

C'est à partir du détroit de Messine que commence la partie la plus difficile de la croisière. Ce dernier impose un gymkhana au milieu du trafic commercial, qui va du Nord au Sud pour les cargos et d'Est en Ouest pour les ferries entre la Sicile et le continent. Le détroit fait 1,5 mille de large dans sa partie la plus étroite, ce qui génère des courants de marée pouvant atteindre

6 nœuds. Nous nous rappelons le tour de France et les escales en Normandie, où c'était la marée, et non le vent, qui dictait le programme. 6 nœuds, cela peut paraître faible en comparaison avec la Normandie, où les courants peuvent atteindre 11 nœuds. Mais cela s'avère suffisant pour empêcher un voilier d'avancer et même le faire reculer.

Nous arrivons en mer Ionienne, autour de la pointe de la Botte et du talon de l'Italie. Le guide Imray ne lui consacre que 22 pages, contre 200 pour les autres mers italiennes : un indice que les ports doivent y être rares et très éloignés les uns des autres. L'Afrique étant toute proche, ils reçoivent les alluvions du sable du Sahara lorsque souffle le sirocco : les ports se remplissent de sable, ce qui rend difficile leur entrée, voire provoque leur fermeture. Nous enchaînons des étapes de 60-70 milles (et plus avec les bords), ce qui nous oblige à faire quelques navigations de nuit. Le port de Saline Joniche est un exemple cruel de cet ensablement. Le guide Imray de 2015 avertissait déjà que son entrée était très dangereuse en raison de l'accumulation de sable et recommandait de l'éviter. Six années plus tard, ce n'est plus un port, mais un marécage. À l'entrée, de véritables dunes de sable se sont formées entre les jetées, rendant l'accès impossible. Je contacte un autre port, l'agent me confirme par radio qu'il a de la place, mais refuse d'endosser la responsabilité d'un échouement. Si j'entre sous ma propre responsabilité et que je demande une place en étant déjà à l'intérieur, il me la donnera. C'est ce que nous faisons, dérive et safran relevés. Nous pouvons entrer, mais d'autres ne peuvent plus sortir : l'agent nous montre deux voiliers condamnés en raison du sable. Ils vieilliront et périront là. Quelle tristesse!



Canicule. À Salerno, mise en place du taud pour nous protéger de la chaleur.



Tranquille. Mouillage idyllique aux îles Tremiti au large des côtes des Pouilles.



Randonnée. Nous voilà en haut du volcan Etna entré en éruption la nuit précédente.



Au portant. Acquis en Sicile, notre spi d'occasion est efficace... mais fragile.

LE TOUR D'ITALIE DU CORTO MALTÉS

2290 MILLES
PARCOURUS

210 LITRES
DE CARBURANT CONSOMMÉS

42 OPÉRATIONS
D'ENTRETIEN,
RÉPARATIONS ET BRICOLAGES

93
NUITS
AU PORT

18
ÎLES
VISITÉES

9 ÉCLUSES
PASSÉES

111
JOURS
DE CROISIÈRE

87 MILLES
PAR LES CANAUX

771
EUROS
DÉPENSÉS
PAR PERSONNE ET PAR MOIS



Avarie. Le spi nous a lâchés dans l'archipel des Pontines.



Plastiques! À plusieurs reprises, ils ont bloqué l'hélice.



6 Frayeurs en Adriatique

Aux premiers jours du mois d'août, nous remontons l'Adriatique. La côte Est de l'Italie est peu connue des marins, qui lui préfèrent le rivage opposé, bordé par la Grèce et la Croatie, joyaux de la Méditerranée. On ne compte sur cette côte qu'un seul archipel, celui des Tremiti. Nous confirmons : ce littoral présente peu d'attraits. Mais nous avons choisi de faire le tour de l'Italie, et les prix élevés et la fréquentation des ports en Croatie en haute saison s'avéraient dissuasifs. Nous avons connu les pires frayeurs de notre voyage lors de cette navigation dans l'Adriatique. Nous sommes entrés de nuit dans un champ de tir et de désactivation de mines de l'armée. Il s'agit de zones maritimes réservées aux usages militaires, interdites pendant les exercices. Nous avons écouté les avis donnés aux navigateurs à la VHF et nous sommes passés, confiants. Arrivés à la moitié de la zone, nous commençons à entendre des détonations en différents endroits entre notre position et la côte. L'inquiétude nous

submerge, jusqu'à ce que nous comprenions qu'il s'agit de pétards annonçant un feu d'artifice, pour une fête que nous ne réussissons pas à identifier. La même nuit, alors que je suis de quart dans une obscurité dense, un rayon de lumière apparaît de nulle part. Il s'agit d'un navire de patrouille qui s'approche de nous à la vitesse de l'éclair, avec un projecteur orienté sur mon visage pour m'éblouir. On me demande en criant si je suis italien, d'où je viens et où je vais, ce que je transporte et si je suis seul. On m'ordonne de réveiller Miguel pour voir à quoi il ressemble. Celui-ci sort à moitié endormi, mais à la vue des hommes il se réveille d'un coup ! Les douaniers contrôlaient sûrement l'immigration clandestine, cette côte étant en train de devenir un lieu de passage entre la Turquie et l'Europe.

7 Trombes d'eau et bora

Le Nord de l'Adriatique se trouve à une latitude très haute (Venise est à 2 degrés plus au Nord que Santander), si bien qu'en septembre les journées ont un avant-goût de l'hiver. Un jour où nous nous levons très tôt (4 heures du matin) pour profiter du vent de terre, nous sommes surpris par des trombes d'eau en face de Giulianova, dans les Abruzzes. Le ciel semble nous tomber sur la tête, il tombe tant d'eau qu'elle aplanit la mer, alors que plus loin les vagues déferlent. Entre 6 et 8 heures du matin, nous restons comme deux agonisants à naviguer avec un vent variable en direction et en force (force 6-7 dans les grains, 2 à 3 en dehors), à devoir même nous mettre à la cape en attendant que cela passe. À certains moments, il nous est impossible de faire route. Deux jours plus tard, entre Ancône et Fano, dans la région

des Marches, c'est la bora qui nous surprend. Ce vent catabatique de l'Adriatique arrive du rivage d'en face – celui de la Croatie – en raison de l'accélération des vents froids du Nord, qui se cognent aux reliefs des Alpes et descendent violemment vers la mer. Il peut avoir la même violence qu'une tempête, apparaît de façon soudaine et ses effets se font ressentir jusqu'en Italie. Nous sommes déjà en mer et un avis annonce un vent de Nord-Est de force 7. La bora arrive d'un coup et se renforce. Nous réduisons la toile, jusqu'à ne garder qu'un mouchoir de poche en guise de génois. Nous ne pouvons pas envoyer le tourmentin : il faudrait aller le gréer à l'avant, donc sortir du cockpit protecteur, mais rien qu'avec ce bout de voile nous faisons déjà du 6 nœuds avec des pointes à plus de 7. Toute la surface des vagues (y compris les creux) lève de l'écume blanche, contrairement aux déferlantes habituelles dont seules les crêtes blanchissent. Juan et moi ne nous entendons presque pas en raison du rugissement du vent et la mer nous couche jusqu'au plat-bord. Tout aussi préoccupant : nous avons la côte sous le vent, à cinq cents mètres à peine et il y a des plates-formes pétrolières à cet endroit avec des zones de navigation interdites – je dois reconnaître que nous ne les avons pas toujours respectées, en raison de l'impossibilité de changer de cap.



-Il me semble qu'on traverse une zone d'exercices militaires.

CAMILLE ENGEL



8 L'arrivée à Venise

Enfin, après trois mois de navigation, nous arrivons à Venise. Ce n'est pas la fin du voyage, mais sûrement l'endroit le plus attendu. La lagune fait 25 milles sur 5 et abrite 130 îles, dont certaines habitées. Elle est raccordée à la mer Adriatique par trois embouchures, gérées par un dispositif complexe de séparation du trafic qui s'étend à plus de 15 milles en mer. Sa fragilité écologique et la forte circulation ont imposé la mise en place de certaines limitations et interdictions, qu'il faut respecter à la lettre. Son système ancestral de balisage, particulièrement curieux, est formé de poteaux télégraphiques enfoncés dans les fonds, également à connaître et respecter : en dehors des chenaux, il y a moins d'un mètre de profondeur. Nous avons la chance de nous retrouver amarrés au port de l'île de San Giorgio Maggiore, à seulement 300 mètres de la place Saint-Marc et de la basilique Santa Maria della Salute, à l'entrée du Grand Canal, où nous restons une semaine. Cet endroit privilégié nous permet de parcourir Venise et la lagune et d'admirer chaque soir, émerveillés, les vues de la cité des Doges au coucher du soleil. Un endroit de rêve où nous prenons les photos les plus mythiques du voyage, avec *Corto Maltés* naviguant devant la

place Saint-Marc. Nous recevons la visite des enfants de l'école de voile de l'île, auxquels nous racontons notre voyage.

9 Le Pô

Après le repos à Venise, nous démâtons pour entamer les étapes fluviales de ce tour d'Italie et nous embouquons le Pô. Avec ses 652 kilomètres, c'est le plus long fleuve italien et le cinquième en Europe. Ses rives sont très industrialisées et c'est certainement la raison pour laquelle on nous a prêté que ce serait une navigation laide et sale traversant des zones industrielles, avec un important trafic de cargos. C'est la grande inconnue du voyage : jusqu'à Venise, nous ne savions pas si nous pourrions l'emprunter. Durant ce tour d'Italie, j'ai demandé conseils aux marins transalpins rencontrés, qui n'avaient jamais navigué sur ce fleuve et ses canaux. Logique : il n'amène nulle part. D'un point de vue pratique, il n'y a aucun intérêt à emprunter le Pô. Le remonter conduit à sa source dans les Alpes et un voilier n'a rien à y faire. Sur le fleuve, nous parcourons presque 100 milles d'eaux intérieures. Contrairement à ce que l'on nous avait annoncé, la nature est belle et pure. En revanche, le Pô n'est pas vraiment fait pour la navigation de plaisance. Nous n'y avons d'ailleurs croisé

RÉCIT

CROISIÈRE EN TONIC 23 LE TOUR D'ITALIE DE CORTO MALTÉS

aucun voilier. Il est peu équipé en pontons, en ports et dans certains endroits, même les amarrages pour attendre l'ouverture de l'écluse s'avèrent inutiles : il s'agit de poteaux plantés à vingt mètres de distance les uns des autres, sans liaison avec le rivage, ils sont destinés aux péniches. À certains endroits, le fleuve est sujet à l'eutrophisation – cette « soupe verte » d'algues provoquée par un excès de matière organique – qui nous vaut une surchauffe du hors-bord, heureusement sans conséquences, contrairement à ce qui nous était arrivé en France, où nous avons dû changer de moteur.

10 Terminus

Nous terminons le voyage à Mantoue, jolie ville à l'intérieur des terres, située dans la plaine du Pô. Après, il est possible de suivre le Pô jusqu'à Plaisance, au Sud de Milan, mais uniquement par le fleuve et sans écluser : la navigation dépend du débit du fleuve et elle est moins sécurisée. Le Pô sinue le long de nombreux méandres sableux, on peut facilement s'échouer : ce qui est bien plus embêtant qu'en mer où la marée montante permet de repartir. Un scénario qui impliquerait que le niveau du fleuve remonte, nous retardant de plusieurs mois, après les crues de l'hiver ou du printemps. Après presque quatre mois de navigation, nous ne voulons pas terminer notre voyage sur un tel échec. Nous faisons nos adieux à l'Italie à Mantoue, où le camion nous récupère pour rentrer à Santander par la route. ■

Le récit de ce tour d'Italie est disponible en espagnol sous le titre : *¿Cuándo llegamos? La vuelta a Italia del Corto Maltés*. Editions ExLibris.

CORTO MALTÉS

À LA LOUPE

- Modèle : **Tonic 23.**
- Longueur coque : **6,90 m.**
- Largeur : **2,50 m.**
- Tirant d'eau : **0,71,38 m.**
- Surface de voile : **27,60 m².**
- Déplacement : **1300 kg.**
- Architecte : **Philippe Harlé.**
- Chantier : **Jeanneau.**

