

# Aventures en mer d'Irlande

Claudia et Jürgen Kirchberger ont traversé la Manche à bord de leur yacht en acier «La Belle Epoque» jusqu'en Écosse et ont fait escale en mer d'Irlande.

01

- 01 Les quelque 200 îles Scilly sont classées réserves naturelles.
- 02 Claudia et Jürgen Kirchberger savourent leurs nombreuses aventures.



02

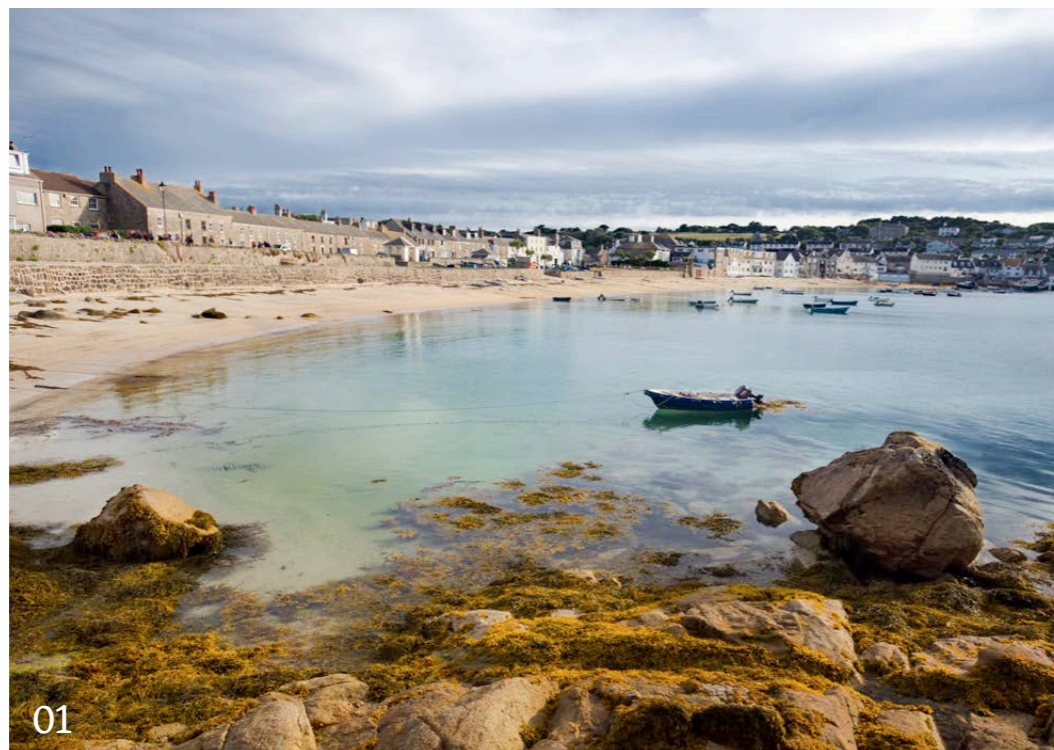


✍️ Claudia Kirchberger

Alors que la lueur des balises devant notre proue pâlit dans le voile gris de l'aube, les contours des îles se dessinent désormais clairement. Le vent est tombé et la houle s'est apaisée. Bien que notre lourd yacht en acier «La Belle Epoque» n'avance plus que lentement sous ses voiles arisées, nous n'augmentons pas notre voilure. Nous ne voulons pas arriver à contre-courant et préférons attendre le changement de marée en naviguant au ralenti au large de la côte.

Quelque peu épuisés, nous sommes heureux de savoir que la dernière étape est derrière nous. La traversée de la Manche depuis Brest jusqu'aux îles Scilly a non seulement été rapide et ardue, le trafic maritime ininterrompu a également exigé toute notre attention. Il est toutefois surprenant de voir à quel

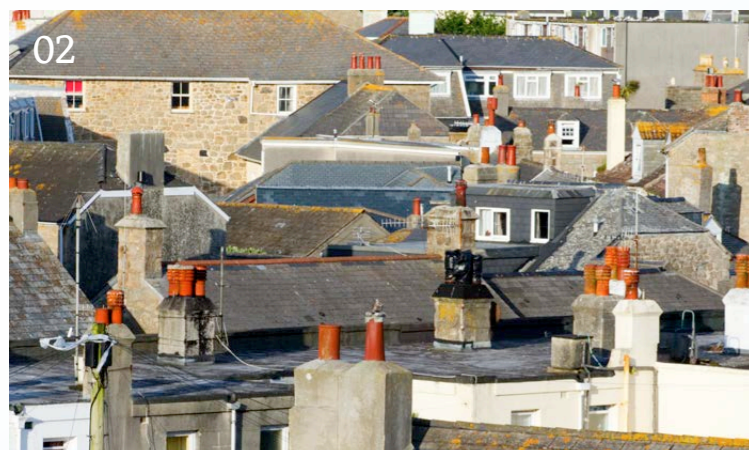
point il est devenu facile d'aborder aujourd'hui cette zone de navigation autrefois si dangereuse! Grâce aux nouvelles données sur la météo et les marées disponibles à bord ainsi qu'un équipement optimal avec radar, AIS, cartes marines électroniques et radio VHF, même un petit équipage est en mesure de naviguer sans encombre vers la pointe sud de la Grande-Bretagne. Mais cela n'a pas toujours été le cas. Avec ses 120 îles basses, ses bas-fonds et ses quelque 90 rochers au sud-ouest de Land's End, l'archipel des Scilly était en effet considéré comme particulièrement dangereux à l'époque des anciens bateaux à voile carrée et à vapeur. Aujourd'hui encore, plus de 800 épaves gisent au large de ces îles et font la joie des plongeurs et des plongeurs.



01 St Mary's est la plus grande île des Scilly.

02, 03 Hugh Town est la capitale de St Mary's.

01



02

Alors que le vent s'endort entre les îles, nous réduisons la voilure et faisons le tour de l'île St Agnes sous moteur. Minuscule et entouré de rochers abrupts et sombres, le mouillage est en outre désespérément bondé. Nous continuons donc notre route en direction de la prochaine baie située non loin de là. À peine deux milles marins plus tard, nous atteignons l'île St Mary's où, une fois de plus, un mouillage bondé nous attend. Nous sommes à la fin juillet et de nombreux plaisanciers profitent de cette zone de navigation la plus chaude de Grande-Bretagne.

Aussitôt notre ancre jetée, un zodiaque nous accoste et nous demande en s'excusant de bien vouloir lever l'ancre, car nous nous trouvons dans les remous d'un ferry. Quelque peu désespérés, nous traversons la zone de mouillage très encombrée et trouvons finalement un petit coin libre où ancrer «La Belle Epoque» parmi les nombreux yachts.

La plus grande île des Scilly nous séduit par sa petite taille. Sonnant comme «huge», «énorme» en français, Hugh Town ne se compose pourtant que de quelques pubs et habitations et



### Informations sur la région

La meilleure période pour naviguer en mer d'Irlande est l'été, de juin à septembre. Le temps reste toutefois changeant, même à cette période. Des systèmes de basse pression arrivant de l'Atlantique Nord apportent parfois des vents de sud-ouest pouvant souffler en tempête. En général, les vents d'ouest prédominent en été. Des bulletins de météo marine détaillés sont publiés en permanence sur [www.metoffice.gov.uk](http://www.metoffice.gov.uk).

La mer d'Irlande est relativement petite et protégée de la houle de l'océan Atlantique. En combinaison avec les courants de marée, une forte houle peut néanmoins se former. À l'intérieur de la mer d'Irlande, les côtes du Lancashire et du Cumbria enregistrent les plus grands marnages, qui peuvent atteindre jusqu'à 8 mètres lors des vives-eaux. À Carnsore Point sur la côte sud-est de l'Irlande, le marnage maximal est de 1,75 mètre.

Les ressortissants suisses et européens doivent être en possession d'un passeport valide, envoyer un «Pleasure Craft Report» avant d'atteindre la zone maritime britannique et arborer un pavillon Q à leur arrivée. Pour plus d'informations sur l'entrée sur le territoire britannique en voilier: [www.gov.uk/guidance/sailing-a-pleasure-craft-that-is-arriving-in-the-uk](http://www.gov.uk/guidance/sailing-a-pleasure-craft-that-is-arriving-in-the-uk)

Des cartes marines détaillées, des manuels côtiers et des almanachs sont disponibles en anglais pour la zone de navigation, entre autres, sur [www.imray.com](http://www.imray.com)



03





01 Côte de Milford Haven au Pays de Galles avec vue sur la mer d'Irlande.

02-04 La capitale irlandaise, Dublin, a énormément de choses à offrir, mais attire aussi beaucoup de touristes.

01

s'entasse sur un cordon dunaire d'à peine 200 mètres de large. Le village est situé au pied de Telegraph Hill, la plus haute colline de tout l'archipel qui culmine à 48 mètres...

Ce belvédère de basse altitude a toujours joué un rôle important dans l'histoire de l'île. Il a été construit autrefois pour avertir les villageois et les villageoises de l'arrivée des corsaires espagnols et pour mobiliser à temps les troupes du fort. Même après l'époque périlleuse des navires-pilleurs, le poste de surveillance de Telegraph Hill a conservé son utilité en faisant office de station pour les garde-côtes au siècle dernier. Dès qu'un ferry quittait les côtes anglaises conformément à l'horaire, ces derniers hissaient une boule noire à un mât. Lorsque le ferry était en vue, la boule était retirée, informant ainsi la population de l'arrivée des touristes. Hugh Town pouvait ainsi s'organiser pour accueillir ces derniers: les taxis se tenaient prêts au port, les souvenirs étaient exposés devant les boutiques, les tartes sorties du four et le café préparé. Et peut-être que l'un ou l'autre gérant de pub changeait ses étiquettes de prix dès que la boule noire était retirée du mât du poste de surveillance... Qui sait?

#### La verte Irlande

Curieux de découvrir certaines îles inhabitées des Scilly, nous ne restons pas longtemps à Hugh Town. Il nous faut toutefois bien planifier le trajet jusqu'au mouillage de St Helen's, ce dernier traversant une côte asséchée et ne pouvant être entrepris qu'à marée haute. Avec nos deux mètres de tirant d'eau, nous avançons donc avec prudence à six heures du

matin. C'est alors que la baie de St Helen's s'ouvre enfin devant nous et que la profondeur de l'eau tombe à quelques mètres sous la quille. Plusieurs yachts sont déjà au mouillage.

Nous débarquons et trouvons à terre les vestiges d'un ancien lazaret, une petite bâtisse en pierre qui était autrefois l'ultime foyer pour certains marins. Les navires qui transportaient des malades n'avaient en effet pas le droit d'entrer en Angleterre et devaient passer leur quarantaine sur les îles Scilly. Les stations de quarantaine n'étaient toutefois guère approvisionnées, et la famine venait souvent s'ajouter à la maladie. Une fois arrivés, les chances de quitter cet endroit vivants s'amenuisaient chaque jour un peu plus.

Des vents d'ouest et de sud-ouest de quatre Beaufort nous permettent de poursuivre notre route, laissant à l'aube les îles Scilly dans notre sillage. Une fois de plus, nous naviguons une nuit entière en direction du nord. Après une escale de plusieurs jours à Milford Haven, sur la côte nord du canal de Bristol, nous pénétrons enfin dans la mer d'Irlande, une masse d'eau grise qui ondule et bouillonne avec agitation. Alors que des fulmars jouent dans le vent au-dessus des vagues, des macareux et d'autres alcidés s'enfuient sous l'eau aussitôt que notre bateau s'approche de trop près. L'air est lourd d'humidité, et les garde-côtes signalent la présence d'une brume qui se transforme sans cesse en véritable brouillard.

Nous voilà arrivés en Irlande. Suffisamment grand pour que nous puissions jeter l'ancre à l'intérieur de ses murs protecteurs, l'ancien port de ferry de Dun Laoghaire est aujourd'hui

exclusivement utilisé par des clubs nautiques et offre par conséquent de nombreuses bouées à côté des pontons. Nous préférons malgré tout mouiller notre propre ancre.

Nous rejoignons ensuite le centre de Dublin en tram et nous plongeons dans l'agitation de la capitale irlandaise. Notre visite commence évidemment par le célèbre quartier du port, les Dublin Docklands. Mais au lieu d'anciennes installations portuaires et de pubs pour marins, nous trouvons sur les deux rives du fleuve Liffey des bâtiments et des sièges d'entreprises ultramodernes. Seules quelques statues et un vieux trois-mâts viennent encore rappeler l'histoire du port. Nous traversons le Half Penny Bridge et profitons de flâner dans le quartier culte de Temple Bar, un centre historique aux pavés irréguliers, aux ruelles étroites et aux façades multicolores abritant des petites boutiques d'art et des bric-à-brac. Les ruelles sont bordées de cafés et de restaurants, de musées et d'expositions. Une atmosphère colorée et pleine de vie règne ici. Les pubs résonnent de chants de marins et de musique celtique jouée au violon et à la flûte. Des hordes de touristes du monde entier se pressent dans les rues piétonnes étroites, remplissent les pubs et les bistrotts, et s'attaquent aux souvenirs de couleur verte comme le trèfle. Au vu de tout ce tumulte, nous décidons de remettre notre sortie dans un pub à une autre fois.

#### Des géants et des riches

Nous louons une voiture et partons à la découverte de la côte nord escarpée de l'île verte, cap sur «The Giant's Causeway»,



02



03



04

**01, 02** La côte au nord de l'Irlande avec la Chaussée des Géants.

**03, 04** L'île de Man est située au milieu de la mer d'Irlande.

la Chaussée des Géants. Cette célèbre formation volcanique de colonnes hexagonales s'étend sur cinq kilomètres le long de la côte jusqu'à la mer et se poursuit au fond de cette dernière jusqu'à la côte écossaise. La légende raconte que le géant Fionn mac Cumhaill a construit ces colonnes afin de franchir la mer et mesurer sa force avec son voisin écossais.

Cette merveille naturelle est inscrite depuis 30 ans au patrimoine mondial de l'Unesco et, à la vue de ces formes hexagonales impressionnantes et de la surface lisse des colonnes, nous ne sommes pas surpris qu'il existe d'innombrables contes et légendes à son sujet.

Aussitôt retournés à bord, nous levons l'ancre. Bien qu'il resterait encore bien des choses à découvrir en Irlande, le temps est actuellement idéal pour naviguer et nous ne voulons pas nous en priver. Nous mettons ainsi le cap sur l'île située au cœur de la mer d'Irlande: l'île de Man. Petite et surtout connue des amateurs de moto, elle accueille chaque année l'une des courses les plus dangereuses au monde. Ne connaissant rien d'autre à son sujet avant notre visite, je suis d'autant plus étonnée de constater que l'île n'appartient pas à la Grande-Bretagne et ne fait pas non plus partie de l'Union européenne. L'île de Man est une «dépendance directe de la Couronne britannique» ou, en d'autres termes, une propriété du souverain britannique, qui dispose toutefois d'une large autonomie politique et économique. Une île qui, en l'absence d'impôt sur les sociétés, sert de paradis fiscal à d'innombrables entreprises dites «boîtes aux lettres», et qui se décrit elle-même comme la «patrie adoptive des millionnaires britanniques».

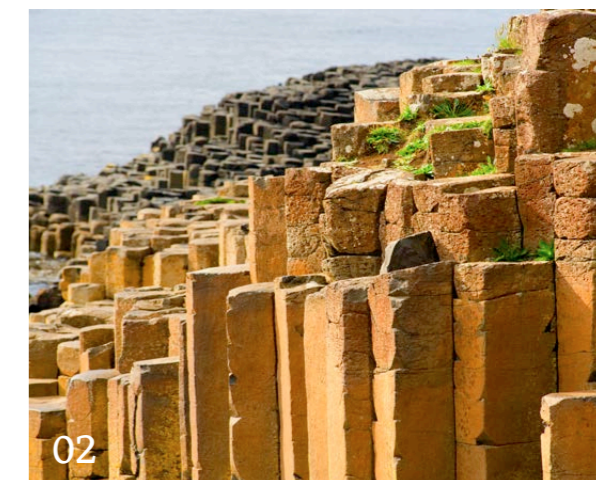
L'île de Man est si différente de ce que j'avais pu naïvement imaginer que chaque mètre carré que j'explore me surprend. L'endroit ne se distingue ni par ses routes sinueuses et dangereuses au milieu de gorges sombres ou le long de falaises côtières, ni par ses villas pompeuses construites dans des parcs tentaculaires avec de larges allées et des hélicoptères privés qui virevoltent dans les airs. Au contraire, nous voilà à la pointe sud d'une île qui nous séduit par sa simplicité, avec ses minuscules ports de pêche asséchés et ses petites maisons austères au milieu de parcs à moutons.

Après une après-midi à terre, nous retournons à pied jusqu'à Port Erin et profitons d'un soleil radieux et d'une vue magnifique sur la longue plage. L'île de Man nous plaît. Nous faisons des projets, caressons l'idée de faire une excursion vers le nord à bord du vieux train à vapeur dans les jours à venir ou de parcourir une partie du sentier côtier.

Mais avant cela, nous devons tout d'abord déplacer notre bateau et faire quelques courses. Le lendemain matin, nous partons donc peu avant six heures et levons l'ancre de la vase pour atteindre Calf Sound dans de magnifiques conditions, un détroit situé sur la côte sud de l'île et où règne un puissant courant. Alors que le vent du sud de ces derniers jours



01



02



03



04

est tombé, nous passons le détroit sur une mer calme et ne tardons pas à jeter l'ancre à Port Saint Mary. Ou plutôt, nous «essayons» de jeter l'ancre. Les capitaines de port n'avaient pas exagéré en parlant du limon: il nous faut pas moins de cinq manœuvres pour que l'ancre tienne enfin. Entretemps, nous avons sondé toute la baie tandis qu'un léger vent du nord s'est levé.

Nous faisons ensuite nos courses, lavons notre linge à la laverie automatique du coin et sommes invités à prendre une bière au pub par la gérante, une dame âgée d'origine irlandaise. Se faire inviter par une grand-mère pour une bière, et non un café ou un thé, en plein après-midi... On ne retrouve pas cela dans toutes les cultures! Le temps humide de l'île vient cependant contrecarrer tous nos plans. À peine de retour à bord, le ciel s'assombrit et ouvre ses vannes: il pleut à verse, le vent du nord hurle dans le grément et, en lieu et place de randonnées et de voyages en train, nous sommes contraints de veiller au mouillage.

Les bulletins météo ne promettent en outre rien de bon: un bref intermède de vents variables devrait constituer notre seule

chance d'accomplir le trajet à venir à travers le canal du Nord entre l'Irlande et l'Écosse jusqu'aux Hébrides intérieures, avant que le prochain vent du nord ne se lève. Dommage, nous n'aurons donc pas l'occasion de découvrir l'île des motards courageux et des millionnaires britanniques, car nous ne voulons pas non plus rester coincés ici pendant des semaines.

C'est avec résignation que nous démarrons ainsi notre moteur et contraignons «La Belle Epoque» à parcourir 120 milles marins dans le brouillard, la pluie et sur une mer agitée. Notre fidèle Miss Aries n'est pas en mesure de nous aider sans vent, et le pilote automatique électrique a récemment terminé son service à bord après que l'électronique soit partie en fumée. Nous nous relayons donc à la barre tout au long de cette nuit sans lune et de cette journée grisâtre afin de maintenir notre bateau sur son cap et de laisser derrière nous les eaux troubles de la mer d'Irlande. Ce n'est que dans les quinze derniers milles avant notre arrivée que le vent d'ouest se lève enfin, que le soleil perce la couche de nuages et que le détroit de Jura scintille devant notre bateau lavé par la pluie. Bienvenue en Écosse! 🇬🇧