

Le voilier du bout du monde

Baptisée *Antarctica*, puis *Seamaster*, et finalement *Tara*, la goélette est taillée pour les extrêmes géographiques. Navire hors normes, conçu et barré par des passionnés depuis ses débuts, c'est un bateau d'exploration et d'aventures unique au monde. Presque un mythe.

Quand on la regarde de face, elle évoque la forme oblongue et puissante d'un sous-marin d'attaque, ou peut-être d'un gros mammifère marin... « *D'un œuf, en fait* », corrige immédiatement Michel Franco, concepteur de la goélette. « *Je me suis inspiré de la forme naturelle qui offre le moins de prise possible* » précise l'ingénieur... « *l'œuf!* »

Tara V, a été construit il y a 17 ans, pour l'exact périple qu'elle est en train d'accomplir aujourd'hui : une dérive polaire de deux ans sur la banquise. « *C'est en voyageant en Antarctique en 1982, à bord d'un "12 mètres" que j'ai commencé à réfléchir à un bateau pouvant être englacé sans être écrasé par la banquise*, poursuit Michel Franco. *J'ai pensé à une forme en rond, obéissant au principe dit "du noyau d'olive": quand la pression exercée sur sa coque est trop forte, le bateau est poussé vers le haut, comme un noyau que l'on presserait entre ses doigts.* » Pour ne laisser aucune prise à la glace, deux dérives ont été préférées à une quille – il s'agit d'ailleurs du plus grand dériveur du monde avec ses 36 mètres de long pour 10 de large – et la coque est en aluminium, un métal qui « *durcit dans les basses températures, au contraire de l'acier, qui casse* », explique encore Michel Franco.

Rêve d'ingénieur, la goélette est aussi un bateau d'exploration pensé par un explorateur amoureux des pôles : Jean-Louis Étienne... Pourquoi un voilier ? « *Pour des raisons d'autonomie*, répond Olivier Petit, architecte du navire avec Luc Bouvet ; *la voile c'est le moteur le plus*



autonome qui existe... Quant au plan de goélette, il a été retenu pour faciliter la manœuvre. « *Ce n'est pas un bateau de course : l'idée c'est d'avoir le moins de monde possible sur le pont quand la température extérieure commence à chuter.* »

Noël 1987 : Le docteur Jean-Louis Étienne se jette à l'eau. Il investit son "trésor de guerre", reliquat de précédentes expéditions, et obtient des fonds de l'assureur UAP pour construire la bête. Premier nom de baptême : *UAP/Antarctica*, bientôt abrégé en *Antarctica*.

Sorti des chantiers SFCN en 1989, *Antarctica* va tourner autour du continent éponyme durant les années 1989-94, avant d'hiverner, englacé, au Spitzberg en 1995-1996. Jean-Louis Étienne commande la plupart des expéditions. « *C'est un bateau très sûr... je l'ai vu en mer de Ross, par 71° sud et 60 nœuds de vent, marcher au pilote automatique... tandis qu'à l'intérieur nous dégustions un excellent Bordeaux*, se souvient Michel Franco avec gourmandise... *même Sir Peter Blake, l'un des meilleurs marins du siècle n'a pas hésité à lui faire traverser un ouragan.* »

En 1999, *Antarctica* est en effet racheté par Sir Peter Blake. Le vainqueur du Fastnet, de Sydney-Hobart et de la coupe de l'America s'est retiré de la compétition. Il s'emploie dorénavant à sensibiliser l'opinion publique internationale aux enjeux environnementaux, notamment au réchauffement climatique. Le schooner polaire servira de plate-forme à cette campagne. Rebaptisé *Seamaster*, il repart en Antarctique pour plusieurs missions en 2000 et 2001. En décembre 2001, *Seamaster* est en Amazonie pour y étudier les effets des rejets industriels sur la flore et la faune lorsque des pirates montent à son bord et assassinent Peter Blake...

« *C'est Alistaire Moore, un équipier de Peter qui m'a dit un jour "Étienne, tu es assez fou pour racheter ce truc"* », se souvient le patron d'agnès b. Navigateur chevronné et bon connaisseur du

milieu polaire, Étienne Bourgois considère également les problèmes environnementaux comme une priorité... L'affaire est conclue en quelques mois.

L'objectif de Sir Peter Blake « *était de faire comprendre à tout le monde les enjeux liés à l'environnement : le réchauffement climatique par exemple*, indique Pippa, la veuve du skipper néo-zélandais – *il avait commencé à réussir son pari et je suis très fière que ce qu'il a entamé soit poursuivi avec le même esprit* ». D'autres, comme l'architecte Olivier Petit, apprécient également que « *le voilier n'ait pas été racheté par un propriétaire qui l'aurait simplement exhibé à quai dans le port de Saint-Tropez!* ».

Remis en état, certifié Veritas et rebaptisé *Tara* – du nom du premier bateau du grand-père d'Étienne Bourgois – la goélette des pôles est finalement conditionnée pour le périple auquel elle était destinée dès avant sa naissance : une dérive arctique. Pendant cinq mois, Étienne Bourgois et Jean Collet, son premier capitaine au temps d'*Antarctica*, travaillent sur le navire qui est même démanté pour le préparer. Six expéditions sont organisées entre l'été 2004 et le début 2006. En avril 2006, c'est la dernière escale technique en France.

Accueilli pendant trois mois par la communauté d'agglomération du pays de Lorient, *Tara* y dresse ses éoliennes, renforce ses pare-brises, répare l'un de ses moteurs... Dans le même temps, Philippe Clais, le responsable administratif, suit les commandes, coordonne les approvisionnements, organise les essais et... fait respecter le budget. Enfin, le 11 juillet, le navire appareille et remonte plein nord. Suivant le sillage centenaire du *Fram* de Nansen, la goélette double la Norvège et s'enfoncé dans le labyrinthe des archipels et des glaces du Grand Nord... Au nord, toujours plus au nord... Direction : le bout du monde ! ■

Premières expéditions 2004-2006

Depuis qu'il s'appelle *Tara*, l'ancien *Seamaster*, l'ex-*Antarctica* n'a pas chômé. Devenant sans doute l'un des voiliers les plus actifs du moment, il a parcouru 40 000 milles en deux ans, du 65° parallèle sud, au 81° nord... avec à la barre les skippers Céline Ferrier et Simon Rigal.

Première expédition scientifique : à l'été 2004, la goélette conduit 14 chercheurs du Groupe de Recherche en Ecologie Arctique (GREA) sur les côtes groenlandaises pendant deux mois. L'opération permet aux chercheurs, emmenés par Olivier Gilg et Brigitte Sabard, de multiplier les déplacements sur la côte groenlandaise d'ordinaire difficile d'accès. Le bateau fait route 18 heures par jour. La souplesse d'emploi de *Tara* a permis des recensements de flore et de faune dans des endroits restés vierges, la découverte de quatre nouveaux sites paléo-esquimaux et l'étude de la structure géologique de la marge volcanique.

En décembre de la même année, *Tara* accoste en Géorgie du sud, la perle de l'océan austral. Un

groupe de malentendants de l'association les Montagnes du Silence, conduite par Daniel Buffard, débarque à terre et refait la traversée de l'île sur les traces de Sir Ernest Shackleton... Pour les accompagner, la navigatrice Catherine Chabaud et le guide de haute montagne Paul Pellecier.

En janvier et février 2005, ce sont les artistes qui prennent leurs quartiers à bord de la goélette. Le photographe brésilien Sebastião Salgado, en partenariat avec le Programme des Nations Unies pour l'environnement, utilise d'abord le bateau en janvier pour écrire le chapitre Antarctique de son projet *Genesis*, une grande fresque photographique en noir et blanc qui peint les lieux où la nature est restée vierge (voir ci-dessous). En février, ce sont des artistes contemporains, autour de Pierre Huyghe et de Xavier Veilhan qui viennent à leur tour chercher l'inspiration aux abords de la péninsule antarctique.

Retour en Géorgie du sud à la fin 2005, le *British Antarctic Survey*, avec la participation de la navigatrice Ellen MacArthur, réalise trois études à partir de *Tara* : observation des glaciers, de la population des otaries et recensement de deux espèces de pétrels.

Enfin, début 2006, Étienne Bourgois et Jean Collet, le premier skipper du bateau, croisent dans les canaux de Patagonie. Il s'agit de valider les choix techniques avant de lancer le voilier dans la grande aventure de la dérive arctique. ■



Merci à Sebastião Salgado/Amazonas Images ©



Recensement des populations animales au Groenland (2004). *Tara* permet d'approcher les espèces en relative sécurité.