

ANIMAN

LES BEAUTÉS DU MONDE

SUISSE DE ZERMATT À ST-MORITZ

PORTFOLIO STEVE MCCURRY

Le magicien de l'image

Birmanie - Inde - Tibet



LE AU FIL DU FLEUVE HOOGHLY | VILNIUS RIGA TALLINN LES REINES DE LA BALTIQUE | ÉTHIOPIE ET GADAA
NIER RITUEL SECRET | BORNÉO ET BALI SUISSES ET RÊVE DE BATEAU | L'AIR DU TEMPS ACTUALITÉ ET BONS PLANS

00174

771660 102007



*Le trois-mâts Waow au crépuscule sur les eaux de l'archipel philippin. Le rêve de Michel Deville, de Gérard Schoch et de leurs amis est devenu réalité après une aventure inoubliable.
© Jérôme Monney*

A photograph of a sailboat on the water at sunset. The sun is low on the horizon, creating a bright orange and yellow glow that reflects on the water. The sailboat's sails are partially visible on the left side of the frame.

RÊVES DE SUISSES
**Waow,
la belle
aventure**

UN TEXTE DE MICHEL DEVILLE



1. Bornéo. Pour la première fois, la quille du futur voilier est dans l'eau. C'est en creusant inlassablement le sol sous l'arrière du bateau, puis sous sa proue que l'équipe a réussi cette mise à l'eau inhabituelle. © Andrew Laughlin. 2. Hadji le constructeur, soit 400 ans d'expérience et de traditions familiales et Michel Deville, les complices d'un chantier peu ordinaire. © Julia Deville. 3. La pose des varangues de la coque. L'Arche de Noé se profile petit à petit. Tous les jours, les ouvriers font des offrandes. Pour eux, ce bateau est sacré. © Andrew Laughlin. 4. Les pièces de bois sont taillées à l'herminette. Puis les éléments sont assemblés à l'œil. Et au millimètre! © Andrew Laughlin



Les enfants jouent à «quand je serai grand». Ils rêvent sans a priori et en toute innocence. Et il y a toujours quelques adultes qui refusent de grandir et qui continuent à rêver en toute inconscience. Je suis de ceux-là et de façon irrépensible je «dois» tenter de réaliser mes rêves. J'ai rêvé ce bateau et, en m'entourant de personnes mieux qualifiées, nous l'avons fait. Au départ, en matière de bateau, à part le fait d'être monté dessus pour assouvir ma passion pour la plongée, je n'y connaissais absolument rien...

Ce bateau ne pouvait être qu'un voilier, un voilier en bois et construit à l'ancienne: le bateau des pirates ou d'Henri de Monfreid qui ont bercé mes rêves d'enfance. Renseignements pris, c'est en Indonésie que l'on peut encore trouver des artisans imprégnés des vieilles traditions. Après avoir vu de nombreux candidats, le choix se porta finalement sur Hadji. Mais avant de collaborer avec lui, j'ai visité de nombreux constructeurs. A chaque nouvelle rencontre, j'étais subjugué par leur travail et leur savoir-faire. Mais le suivant me semblait toujours meilleur que le précédent. C'était dû à ma méconnaissance du domaine dans lequel j'allais me lancer. En dernier ressort, je me suis retrouvé au fin fond de nulle part: dans la jungle de Bornéo, où un certain Hadji était en train de finir la construction d'un très beau bateau. Et une fois de plus, j'ai trouvé que la qualité du travail, du bois utilisé, la robustesse, l'épaisseur des poutres et des planches dépassaient tout ce que j'avais vu. J'avais des références en matière de bateau et lorsque j'en fis part à Hadji, celui-ci, très fier, me répondit: «C'est moi qui les ai construits...»

Hadji, sa famille et son équipe représentent des siècles de savoir-faire. Ils n'ont pas besoin de plan, ils connaissent leur métier. Longueur, largeur, hauteur et c'est parti! Il suffit de regarder le résultat sur les images. C'est magique, fascinant. Des moyens dérisoires pour un ouvrage parfait. Les travaux ont débuté en août 2008 dans la jungle de Bornéo, sur la rive d'un fleuve. Se rendre là-bas pour contrôler l'avancée des travaux n'est pas une sinécure. Huit heures de voyage en avion avec une escale, dix à douze heures à 40 km/h de route boueuse et défoncée et enfin une heure de bateau sur un fleuve encombré d'écueils flottants. Une petite journée sur place et retour, soit pratiquement trois jours sans dormir à se faire secouer dans l'humidité et la chaleur.

UNE MISE À L'EAU COMME UN ACCOUCHEMENT

Excepté une suspension des travaux de sept mois pour «raison administrative», la construction de la coque s'est bien passée. C'est une phase très spectaculaire à cause des dimensions des pièces d'iron wood (bois de fer) peu en rapport avec les moyens utilisés pour les travailler. Pas de grue, ni d'outil technique correspondant à l'ampleur de la tâche. On coupe à la scie, on rabote

à l'herminette, on taille à la hache. Tout est ajusté à l'œil et au millimètre. Pour les Occidentaux, un tel chantier est d'une lenteur anachronique. Mais cette lenteur où la réflexion remplace l'informatique est un garant de qualité. Il suffit de contempler le résultat final.

Là-bas, loin dans la jungle s'opère la gestation du Waow, pendant qu'à Bali s'organise le chantier de la finition. Avant la mise à l'eau et le premier voyage, pose des arbres de transmission, des deux hélices et du safran (le gouvernail) qu'il a fallu acheminer jusque-là. Un grand moment: la mise à l'eau. Une semaine avant la grande marée d'équinoxe qui, si le Waow ne descendait pas d'un mètre quatre-vingt, ne pourrait que lui lécher la base de la quille, toute l'équipe commence par faire un coussin de terre et de boue sous la poupe (l'arrière) pour caler le bateau. Puis on retire les étais. Il suffit, si l'on peut dire, de creuser de la proue jusque derrière le centre de gravité et le bateau bascule sur l'avant. On creuse ensuite depuis l'arrière au-delà du même centre de gravité et il bascule et descend vers l'arrière. Et ainsi de suite, jusqu'à ce qu'il puisse flotter dans l'eau qui s'est infiltrée. Parfois, il glisse dans l'axe, parfois un peu de travers, mais toujours avec le son sinistre des craquements et des grincements de ses structures. Un accouchement avec ses douleurs et ses cris. Enfin, il flotte. Comme une respiration de soulagement avant le grand départ dans sa vie de coursier des mers, se déroule l'incontournable cérémonie dédiée aux dieux que l'on remercie pour avoir favorisé sa construction et à qui il est demandé protection pour l'avenir. Dernière étape: creuser devant l'étrave pour ouvrir le passage sur le fleuve.

DES TRAVAILLEURS ENCHANTEURS

Après sept jours de remorquage, chargé de bois pour la finition des superstructures et accompagné par les charpentiers qui ont construit sa coque, le Waow fait son entrée dans le port de Benoa. Il y charge ses deux moteurs et du matériel lourd. En route pour la baie de Serangang où il va se transformer en bateau de croisière. De loin, sans mâture et sans grément, on le croirait accidenté, amputé comme un tronc d'arbre auquel on aurait coupé les branches.



*Une vue spectaculaire sur l'étrave depuis le gréement, à 30 mètres au-dessus de l'eau, mais encore à 15 mètres du sommet du mât...
Les voiles ont été cousues sur place, au milieu des champs. © Christian Ballestraz*

«WAOW! QUEL DRÔLE DE NOM! MAIS CHAQUE FOIS QU'UNE PERSONNE VOIT UN PLAN, UNE PHOTO ET SURTOUT LE BATEAU, ELLE S'EXCLAME: WAOW! D'OÙ CE CHOIX...»

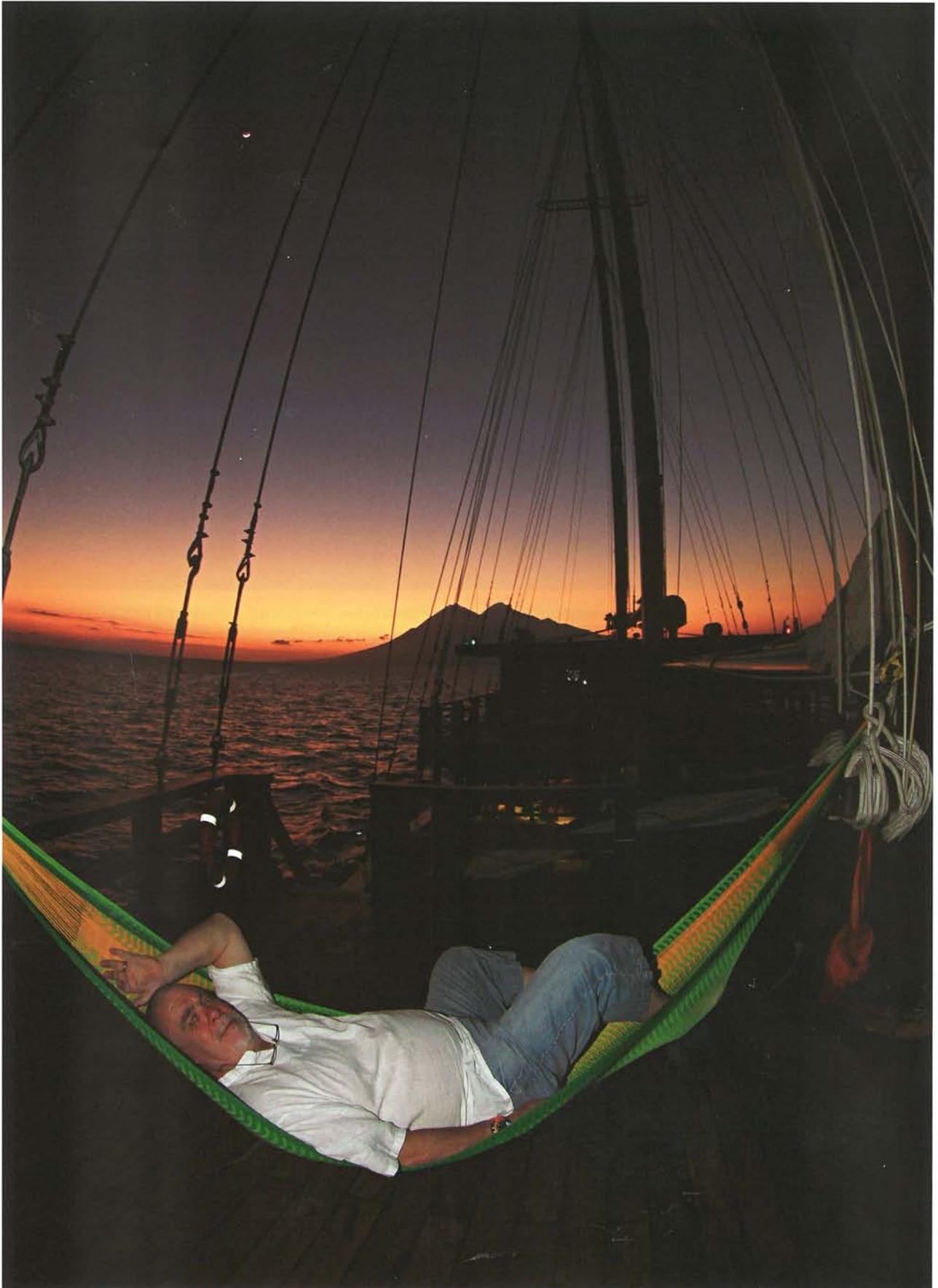
Je peux enfin être actif pour et sur mon bateau. En montant l'échelle de coupée, les bruits donnent l'impression d'arriver dans une ruche en pleine effervescence. Les charpentiers s'activent. On scie, on rabote, on visse, on perce, on martèle. Rendons-leur hommage; les voir travailler est un enchantement. Que doit-on admirer le plus? Leur expérience? Elle se voit dans le travail en équipe. Sans se parler, tout est parfaitement coordonné. Chacun sait ce qu'il doit faire. C'est clair, rapide et précis. Leur habilité? Voir Moussakar, le chef de chantier percer des planches qu'il tient coincées entre ses chevilles. La perceuse n'est pas guidée, mais c'est droit et d'équerre. Leur inconscience? Il faut préciser que tous les travaux se font pieds nus, les orteils à 3 cm de l'outil...

Avant d'être au pied du mur, j'ai ressassé mille fois dans ma tête tous les détails du Waow; je pensais que ce travail ne serait qu'une simple formalité. Je ne peux pas dire que j'ai déchanté; au contraire, j'ai toujours trouvé cela excitant, passionnant et très riche en découvertes. Mais il faut tenir compte de tellement de paramètres que l'on est toujours en train de recommencer. Exemple: l'escalier qui monte à la capitainerie. Sur les esquisses, je l'ai dessiné comme cela m'arrangeait. Mais voilà, cela ne convient pas à l'ingénieur qui conçoit les gréements. Si l'escalier

reste positionné comme je le souhaitais, le garde-fou est traversé par un hauban qui ne peut être déplacé ailleurs. Il va falloir être conciliant. A l'aide d'une poutre, on simule la pente de l'escalier. Zut! En montant, on se cogne la tête dans le bastingage. Retour à l'ordinateur: largeur + hauteur des marches + hauteur de l'escalier = pente de l'escalier = emplacement idéal et, oh miracle! Le hauban ne passe plus à travers les passagers, on ne se fracasse plus le crâne et, cerise sur le bateau, l'escalier empiète moins sur les deux ponts...

UN MONDE DE SENSATIONS

Se tenir sur ces ponts procure des sensations particulières. Ce sont vraiment nos sens qui sont mis à contribution. La vue de la perspective profonde et arrondie des coursives donne une impression d'élan vers l'horizon. Celle du bastingage, massif et solide, une impression de force. Prendre un déchet de bois de fer fraîchement scié et le humer vous enivre de parfums exotiques corsés et capiteux. Caresser ce bois poli et repoli jusqu'à le rendre subtil comme de la soie devient sensuel. Respirer la brise du large à plein poumon est enivrant; du bonheur, «que du bonheur...»



La quiétude d'un hamac du bord au crépuscule pour Michel. Enfin sur l'eau...



*La récompense. «Dix ans d'attente pour voir enfin le Waow au mouillage dans la magnifique Baie de Wayag, en Papouasie!» © Jérôme Monney
Découverte des finitions à bord, avec une cabine (extra)ordinaire de 24 m² (à gauche), puis une partie des 80 m² de la Master Cabine,
avec sa terrasse et sa paroi de verre émeraude pour la salle d'eau. © Jérôme Monney*

LE WAOW EN QUELQUES CHIFFRES

- Trois mâts de type Pinisi, mixé avec un Schooner
- Conception: Hadji et M. Deville
- Longueur: 60 m. hors tout
- Largeur: 11,15 m. au pont supérieur
- 160'000 heures de chantier
- 35'000 heures pour la coque
- 95'000 heures pour la finition
- 10'000 heures de ponçage pour obtenir un beau patinage
- 665 m² dont 248 m² pour les 9 cabines
- 6 cabines «luxe», de 23-24 m²
- 2 cabines «supérieures», de 23 m² + deck privatif
- 1 Master cabine de 45 m² + 30 m² de balcon
- Hauteur totale: 46 m. quille et mâts compris
- Tirant d'eau: 3,5 m.
- 2 mâts de 42 m. et un de 45 m. (un immeuble de 17 étages)
- Poids de chaque mât: env. 6.5 tonnes
- Voilure: 960 m²
- Moteurs: 2 Yanmar de 550 CV chacun
- Poids: 850 tonnes (4 Boeing 747!) dont 650 tonnes de bois de fer

- 30 tonnes de visserie
- 50'000 bouchons en bois sur les écrous, les boulons et les vis
- 80 tonnes de ballast
- 1 km de haubans et des km de fil électrique

CROISIÈRES ET PLONGÉES DE RÊVE

Le voilier Waow est sans nul doute le plus beau 3 mâts qui croise dans l'archipel indonésien depuis le mois d'avril 2012. Il permet d'explorer les plus beaux spots de plongée dans des conditions de confort exceptionnelles: Rajah Ampat, Misool, Komodo, Halmareha, la Mer de Banda, la Mer de Seram, les Iles de la Sonde, ou encore les Célèbes. Plus de 13'500 îles d'origine volcanique ou karstique composent l'archipel. Elles abritent à elles seules plus de 10% des récifs de la planète. Ce sont tout autant de platiers, tombants, grottes, pitons, arches et bancs de sable noir qui recèlent une faune incroyablement riche et variée. Des sites de plongée aussi différents que spécifiques peuvent être explorés tout au long de l'année pour y admirer plus de 3200 espèces de poissons et plus de 600 espèces de coraux.

www.waow.ch



Le Waow a aussi pour vocation de faire partager les merveilles à découvrir en plongée dans ces îles, que ce soit des alcyonnaires (à gauche) ou un banc serré de carangues. © Fernando Clark / © Julia Deville

Ce qui caractérise cette aventure, c'est aussi l'adhésion, l'enthousiasme et la fierté qu'elle provoque chez tous ceux qui y participent, comme chez les nombreux visiteurs. Le Waow est devenu un site touristique. Voisins, amis, futurs clients, concurrents, tous veulent voir le phénomène. Force est de constater que, miraculeusement le travail s'est (presque) toujours effectué dans les temps. Par quel miracle, dans un pays réputé pour ses lenteurs? Sommes-nous bénis des dieux? Johan, l'ingénieur, plus de 60 bateaux à son actif, considère le Waow comme le bateau le plus réussi de tous ceux sur lesquels il a travaillé: «Si les charpentiers sont aussi enthousiastes et fiers de ce bateau, c'est qu'au moment de l'arrêt des travaux au début de la construction, ils pensaient que le projet était définitivement enterré. L'avoir vu redémarrer les a portés à croire que les dieux protégeaient le Waow. Respectueux des volontés divines comme ils le sont, ils ne sauraient aller contre elles. Au contraire, ils voient là une opportunité pour leur plaisir. D'où leur ardeur et leur application au travail...»

– Je pense que Hadji y est aussi pour quelque chose. «Mais pour les mêmes raisons. Ni lui ni personne n'a dérogé aux cérémonies rituelles de chaque étape: mise à l'eau, fin des travaux. Ainsi, conformément à la tradition, c'est le maître d'œuvre, Hadji, qui, pour le départ de Bornéo, a symboliquement relâché la dernière corde en faisant les prières d'usage. Une fois sur l'eau, nous avons tous été surpris de l'assise du Waow. Normalement, un bateau n'est jamais parfaitement

équilibré et il faut rétablir son assise par du ballast. Pour ce bateau, pas besoin. Il était d'office à plat sur l'eau. (Rappelons que ces bateaux sont construits sans plan, au «pifomètre» ou plutôt à l'expérience plus que séculaire). Ceci a aussi fait grosse impression et confirmait l'intervention de puissances bienveillantes».

UNE TORTUE BIENFAITRICE

«Mais ce qui nous a le plus impressionné, c'est ce qui s'est passé en mer lors du remorquage de la coque. Pour se distraire et surtout pour améliorer l'ordinaire, les charpentiers qui avaient embarqué pour participer à la finition pêchaient à la traîne. Deux jours avant l'arrivée à Bali, soudain le fil se tend, annonçant une prise sérieuse... Catastrophe! L'hameçon s'était fiché dans la patte d'une tortue. Animal considéré par les Indonésiens comme bénéfique, de bonne augure. Ni une ni deux, on arrête le halage, on saute à l'eau et l'on récupère l'animal à bord pour la soigner avant la fin du voyage. Arrivé en vue des côtes bali-naises, avec prières et reconnaissance, on relâche la tortue, persuadé que désormais rien de maléfique ne pourra arriver à ce bateau.»

En tout cas, Johan et tous ses collègues, eux, y croient. Et moi, ça me ferait plaisir que cela soit vrai. C'est pas beau la vie? De rêves en imagination, de jour en jour, de petits détails en petits détails, il commence à avoir de l'allure, de l'élégance, ce voilier...