

« Les vrais marins ne savent pas nager. »

*Qui va en mer pour son plaisir,  
ira en enfer pour passer le temps.*

Proverbe de pêcheurs

Depuis les débuts de la navigation à voile, la chute d'un homme à la mer reste la hantise des chefs de bord et la principale cause de mortalité. Est-ce une raison pour travailler son crawl ? Non, répondaient en chœur les marins des générations passées qui avaient quelques bonnes raisons de ne pas perdre leur temps et leur argent à respirer l'air chloré des piscines. Arrêter une goélette\* de pêche ou un clipper\* qui file sous toute sa toile ne se fait pas en claquant des doigts. À supposer que quelqu'un ait vu tomber l'infortuné matelot – ce qui représente déjà une hypothèse résolument optimiste – il faut encore le temps d'ameuter les équipes de quart, et modifier les réglages des vergues pour pouvoir changer de route et revenir sur le point de chute estimé. Avec un peu de vent, cela tient du miracle si le bateau est capable de faire demi-tour en moins de vingt minutes. À une vitesse de 9 nœuds\*, le bateau aura couvert 3 milles\* pendant ces vingt minutes ; plus de cinq kilomètres ! Autant dire que si la mer est agitée, la visibilité mauvaise – ou les deux en même temps – il n'y a tout simplement pas l'ombre d'une chance de retrouver le naufragé. Il faut ajouter à ces facteurs défavorables l'inexorable travail du froid. Dans de l'eau à dix degrés, le temps de survie d'un homme qui ne dispose pas d'équipement spécifique ne peut dépasser

une vingtaine de minutes ; moins si l'intéressé se dépense en nageant, ce qui a pour effet d'accélérer la circulation sanguine superficielle, et donc le refroidissement. On peut comprendre dans ces conditions que les professionnels de la mer ne se soient guère motivés pour un exercice totalement étranger à leurs habitudes, à une époque où les bains de mer ne concernaient pas encore grand monde.

Par rapport à ce « bon vieux temps » de la marine à voile, la situation a fait plus qu'évoluer. D'abord sur un plan culturel ; la généralisation des vacances dans la seconde moitié du xx<sup>e</sup> siècle, la diversification des activités accessibles aux scolaires et le développement des équipements appropriés ont abouti à banaliser la fréquentation de l'eau.

Simultanément, la vogue des loisirs nautiques a suscité une autre approche de la mer. Puisque l'on vient là pour son plaisir, autant en explorer toutes les facettes. Lorsque l'on se trouve à l'ancre dans une jolie crique, cela va de la simple baignade depuis le bateau, à la pratique de la planche à voile ou de la plongée. Toutes activités qui sous-entendent une certaine maîtrise de la natation.

Et pour ne rien gêner, l'évolution des techniques fait que l'effort en vaut maintenant la chandelle. La facilité d'évolution des voiliers modernes avec lesquels on peut stopper, voire faire demi-tour en quelques instants, justifient que l'on se donne un peu de mal pour rester à flot au moins quelques minutes, si l'on a quitté le bord de façon inopinée. Si la baignade doit se prolonger un peu, la technologie est encore là pour voler à la rescousse du maladroit. Les appareils de positionnement GPS, qui font partie de l'armement de base de la plupart des bateaux, sont tous munis d'une touche MOB (comme « man over

board »). Si quelqu'un passe à la mer, il suffit qu'un autre membre d'équipage ait la présence d'esprit d'appuyer aussitôt sur cette touche pour que le GPS garde en mémoire la position précise – à une vingtaine de mètres près – de la chute, et indique en permanence le cap à suivre et la distance pour revenir sur ce point. Une raison de plus pour inciter le naufragé à la persévérance : même si le bateau est momentanément hors de vue, il n'a aucune raison de ne pas revenir à un moment ou un autre au bon endroit !

Et s'il n'y a pas de main secourable pour appuyer sur ce précieux bouton (parce que le reste de l'équipage fait la sieste, ou pire, que l'on navigue en solitaire...), il faudra compter un peu sur ses propres capacités physiques et beaucoup sur la chance. Pour le premier aspect de la question, le calcul est rapide : un bon nageur entraîné ne dépasse guère les 3 km/h dès qu'il s'agit de couvrir plus de 50 mètres (comptez 2 km/h pour un nageur un peu rouillé, et 7 km/h si vous êtes de niveau olympique). Ce qui correspond à un peu plus de 1,5 nœuds. Sachant qu'un voilier normalement constitué ne tombe en-deçà de cette vitesse que par un vent ridiculement faible (force 1 ou moins), il apparaît clairement qu'il est pratiquement impossible – sauf calme plat – de rattraper à la nage un bateau qu'un efficace système de pilote automatique maintient irréprochablement (pour une fois...) sur sa route. Les nostalgiques des problèmes de robinet qui furent pourront d'ailleurs s'amuser à calculer les probabilités de retour à bord en fonction du différentiel de vitesse. Si le bateau progresse à 1,3 nœuds et le nageur à 1,5 nœuds, au bout de 5 minutes de nage soutenue, le nageur n'aura pas encore rattrapé les quelques dizaines de mètres de retard pris initialement, le temps de réaliser ce qui se passait. Et le malheur, c'est qu'il va sans doute falloir ralentir car le souffle commence à manquer...

L'un des plus fameux navigateurs français, Alain Gautier – vainqueur du Vendée Globe 1992-1993 – en a fait la difficile expérience lors de la solitaire du Figaro 1996, dans les eaux européennes. Tombé à la mer dans un moment d'inattention alors qu'il bricolait à l'arrière de son bateau, il s'est vite rendu compte que malgré l'eau lisse et le vent presque nul, il n'arriverait jamais à rejoindre tout seul son bateau. Barbotant en pleine mer à 100 kilomètres des côtes bretonnes, il n'a dû son salut qu'à l'arrivée miraculeuse, près d'une heure plus tard, d'un de ses concurrents qui a eu le bon goût de passer précisément à cet endroit...

Les équipages prévoyants ont encore quelques armes pour éviter de tels moments d'angoisse : ils peuvent porter une petite balise individuelle qui déclenche une alarme et met le pilote hors circuit dès qu'elle se trouve en dehors du périmètre de sécurité. Là encore, il vaut mieux être un robuste nageur, car même stoppé, le bateau peut dériver relativement vite si le vent est fort. La meilleure prévention reste tout de même de ne pas quitter le bord, en portant dès que les conditions deviennent scabreuses, un bon harnais de sécurité qui relie quoi qu'il arrive au bateau.

Pour mémoire, le « bain » le plus spectaculaire de l'histoire de la voile est sans doute celui du Norvégien Peter Norreng, qui, après être tombé de son bateau au beau milieu du trajet entre les Canaries et les Antilles a passé une nuit entière à mariner en plein Atlantique, avant d'être récupéré – 18 heures plus tard ! – par un autre voilier, *in extremis* avant d'attaquer sa deuxième et sans doute dernière nuit dans l'eau.