

88 jours pour traverser l'Atlantique en radeau

L'incroyable épopée d'Henri Beaudout, Marc Modena et Gaston Vanackère en 1956 entre Halifax et Falmouth à bord d'un radeau en bois rond

Propos recueillis par Michel Sacco

Si la traversée du Pacifique par le Norvégien Thor Heyerdhal en 1947 à bord du radeau de balsa **Kon Tiki** a marqué les mémoires, l'épopée d'Henri Beaudout sur l'Atlantique sur un radeau en bois rond est en revanche largement tombée dans l'oubli. C'est mon confrère Louis Hardy, ex-journaliste à Radio-Canada, qui m'a mis sur la piste de cette histoire singulière en me mettant entre les mains un exemplaire du *Figaro* d'août 1956 ainsi qu'une copie du livre *Les égarés*, publié par Henri Beaudout, chef de l'expédition à l'époque.

Après quelques recherches, j'ai réussi à retrouver la trace de M. Beaudout à Montréal (arrondissement d'Anjou) où j'ai pu le rencontrer l'hiver dernier. L'œil vif et un brin malicieux, ce grand gaillard aujourd'hui âgé de 85 ans n'a rien perdu de son mordant, ni de son sens de l'humour. Sur la table de la salle à manger, il tourne les pages de son *scrap book* garni de dizaines de coupures de presse. L'arrivée de **L'Égaré II** à Falmouth le 21 août 1956

a fait la une de tous les grands quotidiens du monde. «C'était une première et personne ne l'a jamais refait», témoigne ce technicien de formation, originaire du Limousin, qui émigre au Québec en 1952.

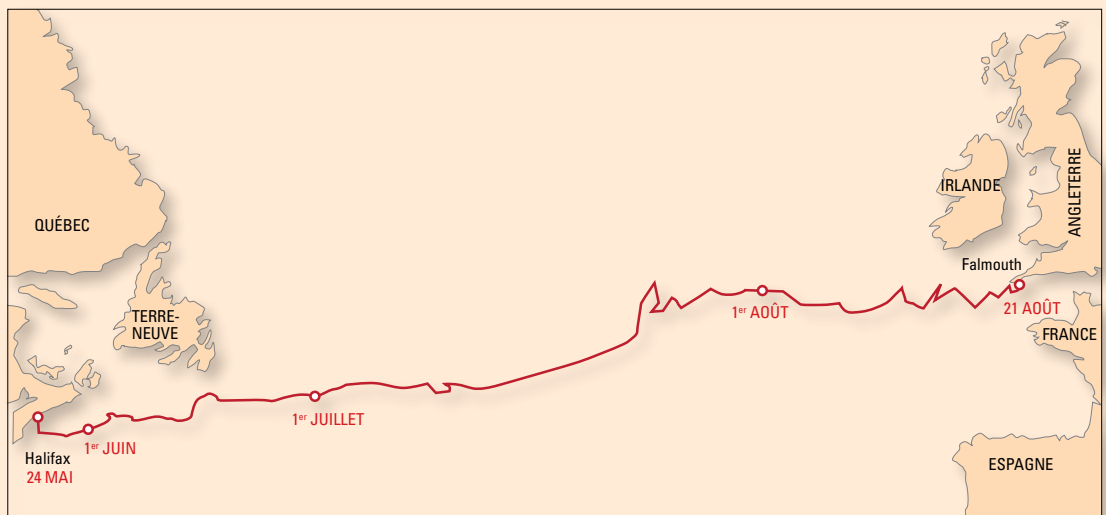
Le jeune dessinateur industriel de 25 ans qui débarque à Montréal traîne avec lui un passé bien lourd à supporter. Les blessures

psychologiques engendrées par les troubles de la Seconde Guerre mondiale et sa vie de soldat dans l'armée française lors de l'invasion de l'Allemagne en 1945 ne se sont pas encore refermées. «Arrivé au Québec, je me suis aperçu que peu de choses avaient changé, le passé pesait toujours», se rappelle Henri Beaudout. Pour vaincre la routine du quotidien et se délivrer du traumatisme des champs de bataille, Henri Beaudout choisit le défi et l'aventure.

Sur le cargo qui l'amenait en Amérique, il avait observé avec intérêt et fascination le

tout en se déplaçant à la même vitesse.» Les notes griffonnées sur un calepin pendant cette traversée serviront à déterminer plus tard la longueur du radeau.

Mordu d'hydrologie marine et titulaire d'un brevet de pilote d'avion léger, Henri Beaudout consulte un météorologue pour valider son hypothèse à savoir «qu'un esquif livré au courant et au vent irait en Europe entre le 45° et le 50° parallèle». La compilation de dix années de données extraites des *pilot charts* confirme la conviction d'Henri Beaudout qui décide de faire lui-même la



démonstration de son hypothèse à bord d'un radeau en bois rond. Il estime que la durée maximum de la dérive atlantique est de 100 jours, sans pour autant être en mesure de prévoir le site de l'atterrissage.

La conception du radeau est l'objet d'un épisode de fièvre créatrice. Beaudout se renseigne et se documente pour le choix des

spectacle de la mer sur les Grands Bancs. «Soulevé par plusieurs vagues, le bateau vibrait», se souvient-il. «Je suis un technicien de formation, j'essaie de comprendre, j'observe, je veux savoir comment les choses fonctionnent. Je me suis dit que la taille idéale pour une structure donnée serait de ne pas dépasser la longueur d'une vague

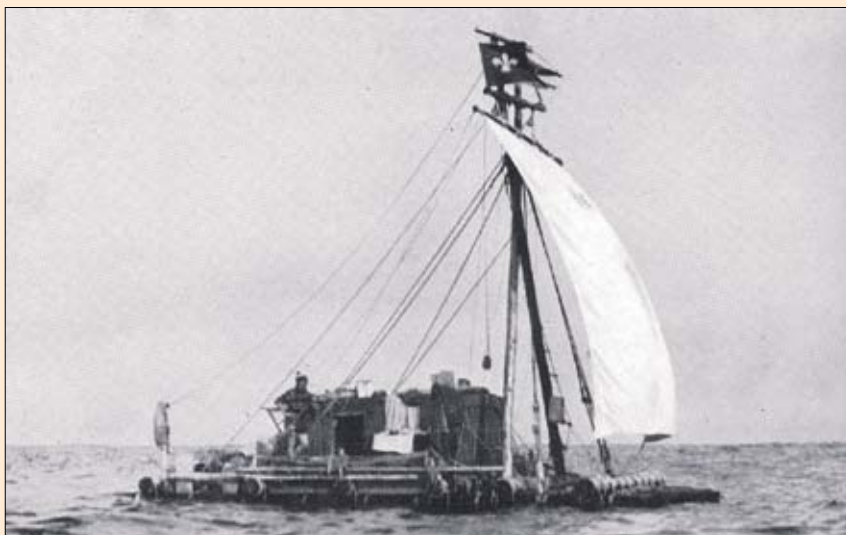
démonstration de son hypothèse à bord d'un radeau en bois rond. Il estime que la durée maximum de la dérive atlantique est de 100 jours, sans pour autant être en mesure de prévoir le site de l'atterrissage.



L'Égaré II remorqué au large d'Halifax le 24 mai 1956.



De gauche à droite, Henri Beaudout, Gaston Vanackère et Marc Modena.



L'Égaré II photographié depuis le dinghy du bord.

matériaux et il dresse les plans de tous les éléments de la structure. Une tâche qui passionne le dessinateur industriel. Aujourd'hui encore, il aime à rappeler les deux secrets de la réussite d'une expédition: la rigueur de la préparation et «prévoir le pire des scénarios en espérant qu'il ne se produise jamais».

C'est au Club nautique de Longueuil au printemps de 1955 que Beaudout et ses trois équipiers – recrutés par l'intermédiaire d'un journaliste – assemblent **L'Égaré**, premier du nom. Un nom choisi la veille du départ parce qu'il «illustre assez bien la situation dans laquelle nous risquons de nous retrouver». Le radeau de 10 m de long est constitué de 9 troncs de cèdre rouge de Colombie-Britannique sur la longueur et 7 sur la largeur, le tout relié ensemble par des câbles en chanvre de Manille. Des entailles circulaires autour des troncs permettent de loger les câbles d'assemblage et de les protéger de la friction. Huit orifices dans les billots laissent le passage à autant de dérives en pin blanc. Un plancher en caillebotis coiffe le tout, tandis qu'un «cabine» en bois tressé, recouverte d'une bâche, occupe le centre de la plateforme. À l'avant, deux mâts dressés en X permettent de hisser une vergue sur laquelle est gréée une voile carrée en coton de 13 m² confectionnée par M. Dagenais, maître-voilier à Montréal. Un gouvernail rudimentaire est fixé au bout d'un espar incliné à 45° à l'arrière de la structure. De chaque côté de la cabine, on a installé des coffres pour les provisions, tandis qu'un cordage ceinturant le radeau fait office de bastingage.

L'Égaré quitte Longueuil sous les applaudissements le 11 juin 1955. Son remorqueur le laisse en rade à Sorel, il réussit néanmoins à rejoindre Québec où l'attend un accueil délirant. La population s'enthousiasme pour l'expédition et apporte vivres et matériel. Le radeau trouve un autre remorqueur qui l'amène à Rimouski; la suite n'est qu'un long cabotage qui le conduit bien tardivement dans la saison à Saint-Pierre-et-Miquelon le 13 août. Trois jours plus tard, dans le brouillard et une mer formée par un reste d'ouragan, le radeau est jeté à la côte au pied d'une falaise dans la baie des Trépassés à Terre-Neuve. À bout de force, les rescapés parviennent à rejoindre à pied un village de pêcheurs où les accueille une famille irlandaise. Pendant ce temps, le radeau est pillé et l'aventure se termine avec une facture de 150 \$ expédiée par le gouvernement fédéral pour «frais d'épave».

Dans son livre, Henri Beaudout écrit: «Le seul fait de penser que je devrai rester toute ma vie sur ce cuisant échec me rend malade». Il décide de construire un second radeau qui partira cette fois de Halifax. Ses deux équipiers Bernard et Paul en ont assez vu, mais le Ch'timi Gaston Vanackère, photographe et cinéaste du bord, choisit de tenter à nouveau l'aventure. Un Provençal

La GRC leur demande leur identité: «Nous voulons savoir qui vous êtes et prévenir vos familles quand nous aurons la confirmation de votre disparition.»

émigré au Québec, Marc Modena, se joint à l'équipe à titre d'opérateur radio, tandis que José Martinez fait office de cuisinier.

Les quatre hommes débarquent au printemps 1956 à Halifax avec un maigre budget, une vieille camionnette et bien peu de contacts locaux. Par l'intermédiaire d'une association francophone, Beaudout

sources à l'achat du matériel nécessaire pour la traversée. La camionnette est vendue 100 \$ pour payer l'avitaillement, une somme cependant insuffisante pour nourrir quatre hommes pendant trois mois.

«Nous comptons sur la pêche», explique Beaudout.

Le 24 mai 1956, le bateau de pêche **La Promise** prend en remorque **L'Égaré II** et abandonne au large dans la soirée le radeau de 10 tonnes. Quelque temps auparavant, des officiers de la GRC s'étaient enquis de l'identité des navigateurs afin de «savoir qui

pneumatique – et de beaucoup de débrouillardise que **L'Égaré II** parvint finalement à pointer ses billes de bois vers le large.

Le matériel de navigation est constitué d'un compas, d'un sextant, d'un anémomètre, d'un baromètre, de cartes marines et d'une montre qui ne tient pas l'heure, faussant constamment le calcul de la longitude. Le loch? Une boulette de papier que l'on jette à l'avant et dont on calcule le temps du trajet jusqu'à l'arrière pour déduire la vitesse... La radio est un vieux poste de campagne de l'armée américaine alimenté par un générateur à manivelle. Une caméra 16 mm et deux appareils photo permettront de documenter



Gaston Vanackère

À hisser la voile de coton gorgée d'eau.



Gaston Vanackère

Marc Modena à gauche prépare le repas, Henri Beaudout au centre et Puce au premier plan.

fait la connaissance de M. Patterson, propriétaire de Halifax Shipyard à Dartmouth. Ce dernier accepte que la construction du radeau ait lieu sur son chantier et il leur déniche en outre un lot de cèdre rouge à bon compte. «Patterson nous a donné un sacré coup de pouce», se rappelle Henri Beaudout. «Tous les soirs, on allait faire les poubelles. Les vieilles limes devenaient des harpons, les baguettes de soudure des hameçons, les chutes de bois le plancher du caillebotis.» Le chantier leur facilite la vie. L'équipage désargenté troque la tente pour le yacht du contremaître et consacre ses maigres res-

vous êtes et prévenir vos familles quand nous aurons la confirmation de votre disparition». Quant au consul de France à Halifax, il avait refusé de fournir un pavillon, arguant: «Vos chances de succès sont nulles.» C'est avec l'aide d'une association de francophones de Nouvelle-Écosse – qui leur offre un canot

l'expédition. Autre détail cocasse dans une aventure qui n'en manque pas, deux chats, Puce et Guiton font aussi partie de l'équipage. L'eau est stockée dans boîtes en fer blanc qui ont été scellées dans une conserverie de mēlasse. Pour économiser ces réserves vitales, on adjoint un quart d'eau de mer dans la

«Nous sommes rendus à un tel degré d'épuisement
qu'il nous semble impossible de tenter
le moindre mouvement...»

ration quotidienne d'un litre par personne.

Poussé par le vent, le radeau peut prétendre à une vitesse de 2 nœuds; dans le meilleur des cas, il pousse des pointes à 3 nœuds. Lorsque le vent tourne à l'est, il affale sa voile et recule... L'objectif est de toucher le courant du Gulf Stream le plus rapidement possible de manière à bénéficier d'un bonus d'environ 18 milles par jour. Un objectif contrarié par des vents du sud qui les poussent trop au nord, ou pire des vents contraires qui les confinent pendant des semaines dans la zone d'influence du courant du Labrador. Des conditions pénibles qui tournent au calvaire. La pêche ne donne aucun résultat et les rations quotidiennes sont coupées de moitié. Le 17 juin, Beaudout écrit dans le journal de bord: «Nous sommes rendus à un tel degré d'épuisement qu'il nous semble impossible de tenter le moindre mouvement, à moins qu'une urgence libère en nous un semblant d'adrénaline.» Les quarts debout à la barre, lourde et inefficace, s'avèrent exténuants.

Le 20 juin, le radeau croise sur les Grands Bancs le **MV Investigator**, un bateau de pêche au service du gouvernement canadien. Son capitaine William Bardoux accepte de prendre à son bord un José Martinez épuisé et déprimé par le mal de mer. Rongés par la faim, le froid et l'humidité, Beaudout, Vanackère et Modena ne lâchent pas le morceau. Ces trois-là ne se connaissent que depuis quelques mois,

mais forment une équipe gagnante, unie dans la détermination. «Nous ne nous sommes jamais querellés», témoigne Beaudout, «tous les trois, nous avons en tête le même idéal.»

Le 24 juin, **L'Égaré II** n'a encore parcouru que 520 milles, 16 milles par jour en moyenne... mais c'est une journée marquée par la capture d'une première morue, suivie de quelques autres. Le lendemain, ce sont des mouettes prises à la ligne et flambées au rhum qui améliorent l'ordinaire. Les forces reviennent et le moral remonte. Le radeau a aussi essuyé sans coup férir son premier coup de vent. Les choses ne vont finalement pas si mal.

Le 1^{er} juillet, le radeau touche enfin les eaux du Gulf Stream après 39 jours de mer. Beaudout et son météorologue

«Tous les trois, nous avons en tête le même idéal.»

avaient prévu que cette première partie du voyage, la plus pénible, ne devait pas durer plus de trois semaines. Il en aura fallu près du double à l'équipage dans sa «cache flottante pour chasseurs de canards les plus endurcis». La température de l'eau remonte à 16° et même les chats manifestent leur satisfaction. L'équipage a d'ailleurs remarqué que lors des chutes de pression annonciatrices de mauvais temps, les chats, tel des baromètres sur quatre pattes, se tapissent instinctivement au fond de la cabine.

Le sextant permet de calculer correcte-



Marc Modena hisse à bord le requin harponné.

ment la latitude, mais la détermination de la longitude est plus qu'approximative avec des montres imprécises. Lorsque la radio – au fonctionnement erratique – permet de capter l'heure de Greenwich, le navigateur a une chance de les recalculer.

Le 5 juillet, la rencontre avec le navire de guerre américain **General Callan** permet d'obtenir une position, de vérifier que le radeau suit un tracé optimal sur le Gulf Stream et d'embarquer des victuailles bienvenues pour la suite du voyage. Roblot, un opérateur radio de Saint-Pierre-et-Miquelon avec lequel l'équipage correspond fréquemment, lui apprend un peu plus tard que le capitaine du navire américain s'est vanté, dès son arrivée à New York, d'avoir sauvé la vie de trois pauvres naufragés. Piqués dans leur

fierté, les trois hommes refuseront de se faire ravitailler par des bateaux de passage jusqu'à la fin de leur traversée.

Le 10 juillet, le radeau lutte 36 heures dans le mauvais temps et essuie des pointes de 60 nœuds de vent. La mer défonce le plancher – ce qui arrivera d'ailleurs à plusieurs reprises – mais la structure tient le coup. Beaudout écrit: «J'éprouve une profonde gratitude pour **L'Égaré II**.»

Le 14 juillet, l'équipage envoie les pavillons du Québec et de la Nouvelle-Écosse, mais pas celui de la France que le consul lui a refusé à Halifax. La vie à bord est réduite à sa plus simple expression. «Nous n'avons plus que trois idées en tête: nos heures de garde, manger et dormir.» Le 25, les navigateurs en dérive parviennent à harponner des poissons – des cerniers- qui suivent le radeau.

Quelques jours plus tard, ils capturent de la même manière un requin de 250 kg.

Le 4 août les trouve à 300 milles de l'Irlande. La réussite est proche, mais la fatigue omniprésente. «Nous agissons comme des automates.» Le radeau donne lui aussi des signes de fatigue. Tous les câbles à l'extérieur de l'eau se relâchent. Beaudout écrit: «Les troncs qui blanchissent sous l'effet du sel me donnent l'impression qu'ils se purifient. Plus ils blanchissent,

plus je sens se développer en moi une sensation indéfinissable, qui au fil des jours se change en une sorte de paix intérieure.» La dérive atlantique, si pénible soit-elle, est en train de cicatrifier les vieilles blessures de guerre.

Les vents poussent au sud et **L'Égaré II** manque son atterrissage en Irlande. Le 11 août, rencontre avec un thonier français. L'inévitable verre de vin rouge fait mollir les jambes. Le 12, la capture d'un thon va donner à manger pour le reste de la semaine. Ça tombe bien, les vivres sont presque épuisés. Le 19, l'équipage partage la dernière boîte de haricots.

Dans la nuit du 19 au 20 août, Henri Beaudout identifie le feu de Lizard Head, le cap Lizard! Terre! Terre! Elle est à 15 milles,

personne à bord ne peut trouver le sommeil. Dans la matinée, le vent et la marée les repousse au sud; le radeau perd la côte de vue. Il faut stopper le premier navire de passage. Ce sera le cargo hollandais **Blydendyk**. Son capitaine prévient les services de sauvetage, mais leur embarcation se révèle incapable de remorquer le radeau. Beaudout va à terre pour trouver une solution. Citoyen français résidant au Canada, on juge son débarquement illégal. Les officiers d'immigration

le placent en état d'arrestation! On finit par réveiller le ministre de l'Intérieur pour obtenir l'autorisation de le laisser circuler sur le sol britannique. À deux heures du matin le 21 août, le radeau est finalement pris en remorque. Beaudout, Modena et Vanackère ont enfilé des chemises à carreaux conservées propres pour l'occasion dans des sacs en plastique. Dans la matinée, des avions de la Royal Air Force décrivent des cercles au-dessus de leurs têtes. À Falmouth, les quais sont noirs

de monde. *Well done crazy frenchmen! Well done!* Les héros du jour sont assaillis par les journalistes. On les transporte en Rolls Royce à Londres dans des lits douillots où ils ne peuvent fermer l'œil. Jean Drapeau, Louis Saint-Laurent et Alain Bombard leur expédient des télégrammes de félicitations. Quant à Puce et Guiton, terrifiés, ils sont consignés en quarantaine sur le radeau.

Épilogue

Le National Maritime Museum de Londres souhaitait acquérir le radeau pour l'exposer. Un ministre québécois voulait le voir en terre laurentienne. Il sera ramené au Canada aux frais de l'équipage pour être présenté au Sportsmen Show de Montréal en 1957. Sans nouvelle du gouvernement du Québec, le radeau est transporté dans la cour du Motel Légaré à Neuville. Il y restera des années avant d'être démoli à l'insu d'Henri Beaudout, qui souhaite aujourd'hui en construire une réplique.

Puce et Guiton ont finalement été recueillis par la famille du duc de Bedford, cousin de la reine d'Angleterre.

Le film documentaire de 1 h 15 min tourné par Gaston Vanackère et produit par une maison montréalaise est sorti en salle en français et en anglais au Canada et aux États-Unis. M. Vanackère est décédé en 1995 après une carrière en tourisme; Marc Modena, artiste peintre, est devenu le recordman mondial de la durée de navigation

en radeau primitif. Il a participé par la suite à six expéditions en radeau, dont trois sur le Pacifique. Sa ville natale de Fréjus a baptisé un quai sur le port en son honneur. Il est décédé en 2011.

Henri Beaudout a signé un contrat avec l'agence de presse Daily Mail pour la parution d'un livre. *The Lost One*, rédigé par un journaliste irlandais sous les pommiers du Limousin, a été publié en 1957. La version française initiale, bâclée, a été réécrite et rééditée par M. Beaudout en 2007. En 1967, il réalise une traversée de l'Atlantique de la France vers le Canada à bord d'un voilier de 12 m, **Exocet**. L'Exposition universelle de Montréal lui remet le Grand Prix du nautisme. Il a fait construire le bateau en France et pris avant la traversée des cours de voile à Marseille en compagnie de... Bernard Moitessier. À bord d'**Exocet** et avec le soutien du Commissariat à la Jeunesse, aux Loisirs et aux Sports du Québec, M. Beaudout dirige la première école de voile



Henri Beaudout en 2012.

en mer de la province en 1968 à Rimouski, puis en 1969 au Yacht Club de Québec.

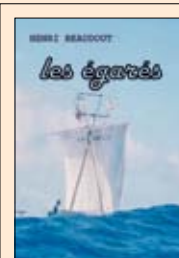
La suite de ses aventures nautiques le trouve aux Bahamas en 1970, sur la côte Ouest canadienne en 1982 et enfin en Méditerranée en 1993.

Il vit aujourd'hui avec sa compagne à Montréal (arrondissement d'Anjou) et ne déteste pas taquiner la truite ou cueillir les champignons dans ses temps libres. Il a rédigé ses mémoires de guerre dans *Devoir et Mémoire*, publié à compte d'auteur, et présente toujours des conférences sur l'expédition de **L'Égaré II**.

À la suite de l'expédition, Henri Beaudout, Marc Modena et Gaston Vanackère ne se sont jamais perdus de vue et ont entretenu de solides liens d'amitié tout au long de leur vie.



Henri Beaudout à bord d'Exocet, un voilier de 12 m en contreplaqué, sur les Grands Bancs de Terre-Neuve en 1967.



Le livre *Les égarés* réédité à compte d'auteur par Henri Beaudout en 2007 est disponible sur le site www.lulu.com/shop/henri-beaudout/les-égarés/paperback/product-18799728.html

Pour visionner un film d'actualité (en anglais) de 1 min 40 sur l'arrivée du radeau à Falmouth: www.britishpathe.com/record.php?id=40639