

# Eau

## Dans le sillage « Pacifique » de Magellan

**Samuel Gardaz**, Genève  
journaliste, vice-président de la Fondation Pacifique

### RÉCIT

Depuis avril 2015, la Fondation Pacifique mène un tour du monde à bord d'un voilier traditionnel, qui se veut tout autant plateforme logistique de projets scientifiques, socio-éducatifs et culturels, que métaphore des enjeux de la planète. Embarquement sur *Fleur de Passion* à la recherche des épices d'aujourd'hui.

Le 6 septembre 2019, le voilier suisse *Fleur de Passion* effectuera son retour à Séville, achevant ainsi son tour du monde. C'est en effet de la ville andalouse que ce ketch à l'histoire étonnante s'est élancé il y a près de cinq ans sous l'égide de la fondation genevoise Pacifique, pour une aventure au long cours mêlant science, éducation et culture.

*The Ocean Mapping Expedition* - tel est le nom de l'expédition - a pour buts premiers de contribuer à une meilleure compréhension de l'impact humain sur les océans et à une plus grande prise de conscience des enjeux de développement durable qui s'y rapportent. Mais

au-delà, ce projet multidisciplinaire et résolument humaniste se veut une quête de mieux vivre ensemble, articulée autour d'interrogations fondamentales : quelque 500 ans après le célèbre navigateur portugais Ferdinand de Magellan, quelle est notre île aux épices aujourd'hui ? dans un monde aux ressources de plus en plus comptées, quelles richesses matérielles, mais aussi et surtout spirituelles, nous faut-il découvrir ou redécouvrir pour repenser, sur un mode viable, notre relation à la planète Mer ? pour réinventer des liens apaisés entre nous autres frères humains ?

### Des voies minées, au grand large

Commençons par présenter ce voilier qui n'en fut pas toujours un, malgré les apparences. Avec ses 33 mètres de long, ses deux mâts et son gréement traditionnel, *Fleur de Passion* ne permet guère d'imaginer qu'il est en réalité un ancien *Kriegsfishkutter* (KFK) de la Marine allemande, construit en 1941 dans les chantiers navals de Brême. Un bateau alors uniquement à moteur et dévolu à la pose de mines ou au balisage de champs de mines, d'où sa coque en bois sur une structure en acier, le tout dérivé de plans d'anciens chalutiers taillés pour les eaux rugueuses de la mer du Nord. Uniquement à moteur mais conçu pour être gréé à la voile en cas de pénurie de pétrole.

Ainsi commence la vie de celui qui ne s'appelle pas encore *Fleur de Passion* et s'adonne encore moins à des activités pacifiques. Après 1945, rare rescapé des quelque 600 KFK construits en série pendant le conflit, il est cédé à la Marine française, qui s'en sert comme bateau de servitude jusque dans les années 70. C'est alors que son destin bascule.

Racheté par un particulier, il est gréé à la voile en ketch (mât principal à l'avant) et accueille à son bord, à partir des années 80, une nouvelle typologie d'équi-

Samuel Gardaz a travaillé en tant que journaliste pour *Le Temps*, *l'AFP* et *Rolex*. Il est membre fondateur de la Fondation Pacifique, une organisation genevoise à but non lucratif. Pour en savoir plus ou pour embarquer comme équipier à bord de *Fleur de Passion* : [www.omexpedition.ch](http://www.omexpedition.ch)

# Eau

## Dans le sillage « Pacifique » de Magellan

piers : jeunes en difficulté cherchant des horizons inédits au contact âpre mais formateur du grand large, chercheurs en sciences marines attirés par le potentiel qu'offre un tel voilier. Entre Méditerranée et Atlantique, débute ainsi une nouvelle vie pour celui qui entre temps a été rebaptisé *Fleur de Passion*, en référence au voilier du roman de l'écrivain canadien Farley Mowat, *Le bateau qui ne voulait pas flotter*.<sup>1</sup>

Le *Fleur de Passion* de bois et de métal, pas celui du roman, est d'une autre trempe et met un point d'honneur à naviguer contre vents et marées. En piètre état, il est racheté en 2002 par l'association genevoise Pacifique - dont la fondation éponyme est l'émanation -, qui le soumet à six ans et demi de travaux dans le sud de la France. Et quand il reprend la mer à partir de 2009, sous

Fleur de Passion  
© Fondation Pacifique



ses habits flambant neufs, c'est pour perpétuer ce nouveau destin plus « Pacifique » que jamais qu'une bande d'amoureux de la mer, mus qui plus est par un profond sens du partage, ont voulu et continuent à vouloir pour lui avec détermination ... et passion !

Autant dire qu'en cette nuit du lundi 12 au mardi 13 avril 2015, lorsqu'il largue les amarres d'un quai de Séville qui a vu avant lui les nefes d'un Christophe Colomb ou d'un Magellan, lorsqu'il entame sa descente du Guadalquivir en direction de la mer, puis met le cap au sud-ouest en direction de l'Amérique du Sud, *Fleur de Passion* revient de loin, autant qu'il part pour des lointains sans précédents pour lui.

### Des équipages à multi facettes

À son bord, au cours des mois et maintenant des années qui suivent, se succèdent tous les deux mois en moyenne des équipages de marins professionnels, femmes et hommes d'horizons multiples - suisses, français, espagnols - chargés de conduire et faire vivre l'expédition. Au registre scientifique, *The Ocean Mapping Expedition* met en œuvre quatre programmes : sur la pollution méso- et micro-plastique (en partenariat avec l'association genevoise Oceaneye), sur la pollution sonore des océans (avec le Laboratoire d'applications bioacoustiques de l'Université polytechnique de Catalogne à Barcelone), sur le monitoring des gaz à effet de serre (avec le Département F.-A. Forel de la Faculté des sciences de l'Université de Genève) et sur l'état de santé des coraux sur fond de réchauffement climatique (avec le projet CoralWatch de l'Université du Queensland à Brisbane).

Sur le plan socio-éducatif, le voilier étant officiellement reconnu comme lieu de placement par les autorités du canton de Genève, l'expédition accueille des adolescents et des jeunes adultes dans le cadre du programme *Jeunes en mer* de l'association Pacifique. D'ici au retour

à Séville, une cinquantaine de ces filles et garçons, certains âgés de 14 ans, auront ainsi expérimenté la vie en mer, pour une durée de deux mois, parfois plus. Au registre du partage de l'expérience, il permet à quiconque le souhaite d'embarquer comme équipier pour quelques jours ou quelques semaines.

Enfin, tradition des peintres de marine oblige, mais aussi expression du dynamisme genevois, pour ne pas dire suisse, dans ce domaine, vingt auteurs de bande-dessinée et autres illustrateurs et illustratrices auront pris part à l'aventure pour raconter le monde d'aujourd'hui à travers le prisme de l'explorateur portugais.

Ces petites communautés se renouvellent sans cesse au gré des circonstances et des gens. Elles se composent de personnes qui ne se connaissent pas nécessairement et apprennent à cohabiter dans un espace confiné, aux ressources limitées, à se connaître et à surmonter les moments de tension que ne manque pas de faire naître, à des degrés divers, le simple fait de vivre ensemble. Chacun est équipier sur un bateau, qu'il s'agisse de barrer, de jour comme de nuit, de préparer le repas quel que soit le temps ou de participer à l'entretien courant. En navigation, les manœuvres se font non seulement à la main mais à plusieurs. Hisser ou affaler les voiles exige un sens du « faire ensemble », qui place au centre les valeurs d'entraide et d'attention à l'autre. Le mal de mer en terrasse certains, la fatigue s'insinue. Au fil du temps, il devient toujours plus essentiel que les problèmes de l'un ne deviennent pas ceux de tous.

### Une aventure métaphorique

Des traversées de l'Atlantique en direction du Brésil, puis le long des côtes sud-américaines, aux navigations éprouvantes dans les canaux de Patagonie du fait des courants violents, le voilier apparaît toujours plus pour ce qu'il est :

une métaphore des enjeux de la planète. Sur le Pacifique, seize jours de mer sans toucher terre entre l'île Robinson et l'île de Pâques n'offrent guère d'autre choix que de veiller aux ressources à bord. D'océan en océan, d'escale en escale, le monde apparaît pour ce qu'il est : sur la défensive devant les assauts du « progrès », en constante régression dans les beautés, toujours un peu plus souillées, qu'il offre au regard. La Grande Barrière de corail veut encore faire croire que son nom n'est pas usurpé, mais sur les plages d'îlots inhabités d'Asie du sud-est, la civilisation du plastique a pris pied d'une manière qui semble irrémédiable.

Devant ces spectacles navrants, les rencontres apportent du baume au cœur : à bord, lorsqu'à deux ou trois on est de quart à la barre sous le ciel d'une nuit étoilée ; à terre, où se nouent des solidarités aussi immédiates que fortes entre gens de la mer. Ces moments de grâce entretiennent l'espoir dans la capacité des humains à dompter leurs vieux démons. Aussi se prend-on à rêver que *Fleur de Passion*, par son histoire, soit source d'inspiration à l'échelle de la planète : une histoire de désarmement de soi et d'ouverture aux autres. ■

1 **Farley Mowat**, *The boat who wouldn't float* (1969). Traduction en français par François Ponthier, 1<sup>re</sup> éd. chez Arthaud en 1971 sous le titre de *Fleur de Passion*, 2<sup>e</sup> éd. chez Hoëbeke en 1998 sous le titre original.