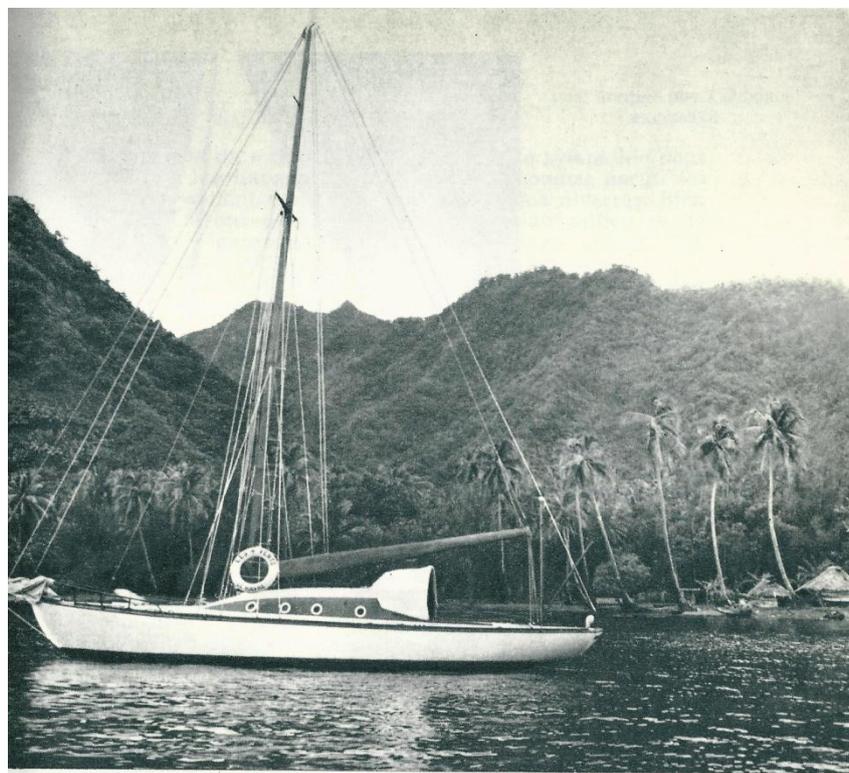


## Marcel Bardiaux, circumnavigateur <sup>1</sup>

Dans les années 60, quelle ne fut pas la surprise des Savinois de découvrir, un beau matin, deux nouveaux bateaux accostés Quai des Fleurs en face du château de la Pépinière.

Inconnu pour la plupart des Savinois, le propriétaire était pourtant fort célèbre dans les milieux maritimes.



"Les 4 vents" sur la côte sud de Tahiti

Les deux voiliers, "les 4 vents" et "l'Inox" appartenaient à Marcel Bardiaux, un navigateur chevronné au caractère bien trempé. Qui était cet homme ? Né le 2 avril 1910 à Clermont-Ferrand, il a huit ans lorsque son père meurt, blessé à la tête par un éclat d'obus. Sa petite sœur a deux ans, la mère sans ressources vend tous ses biens, monte à Paris pour y trouver du travail.

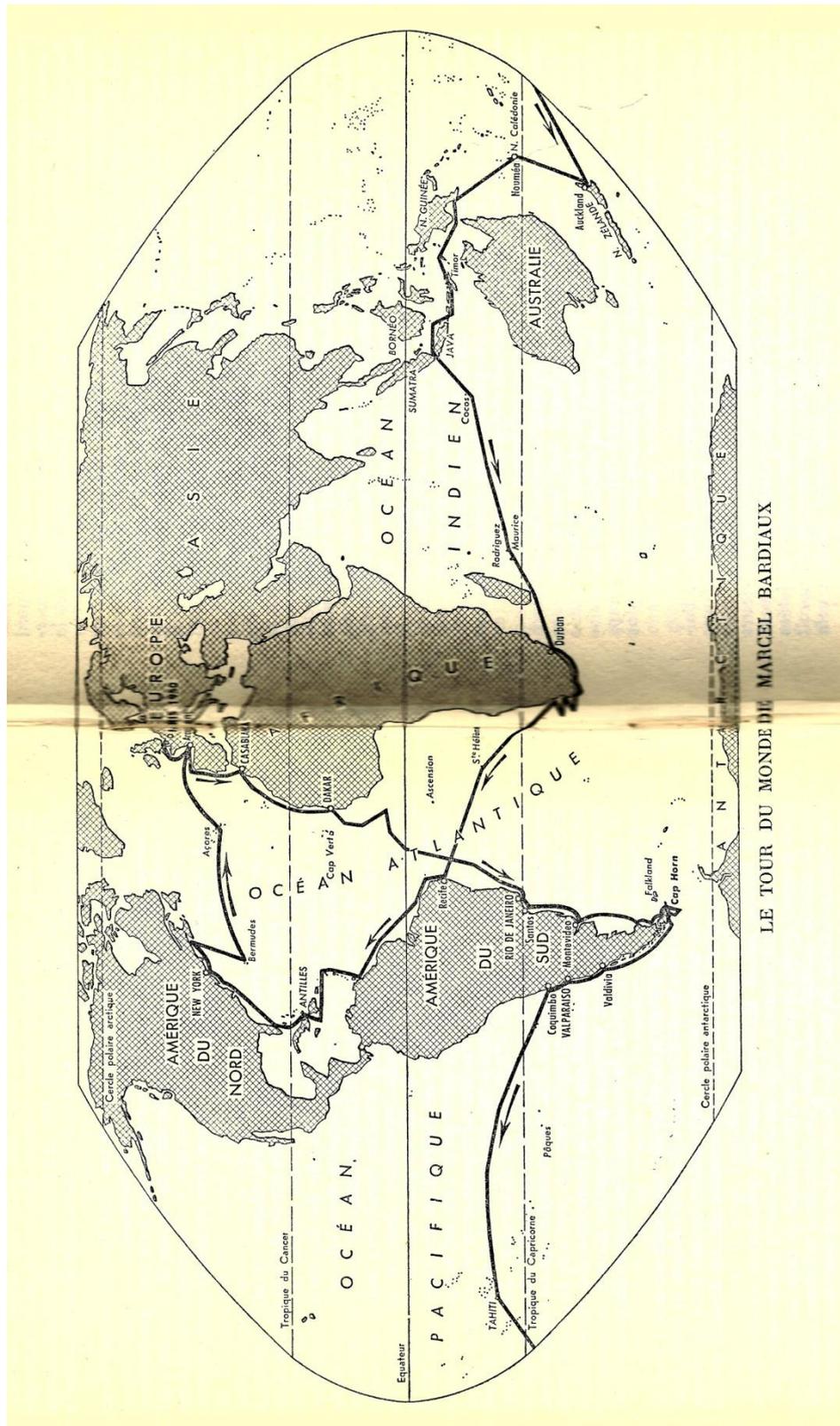
Elle confie Marcel à un orphelinat chez les sœurs en Région Parisienne. À onze ans, de caractère impétueux, il s'échappe de l'orphelinat et essaie d'embarquer sur un gros voilier au Havre. Ramené par les gendarmes chez sa mère, il essaie différents apprentissages dont celui de menuisier.

Plus tard, il construit son premier bateau, en planches, pour naviguer sur la Seine. Très adroit et très motivé, il crée et fabrique la tente la plus légère de son temps. Il invente un petit bateau démontable en toile et bois et le commercialise sous le nom de "youyou Bardiaux". En 1929, il part à la conquête de l'Europe, du Danube à la Mer Noire, la Mer Egée, les Cyclades, traverse la Méditerranée et regagne Paris par les fleuves et canaux en canoë. Il aura fait 11 000 km à la pagaie !

---

<sup>1</sup>. Circumnavigateur : grand navigateur voyageant sur les mers et océans autour du globe.

Pendant la guerre de 1939-40, il est fait prisonnier et s'échappe deux fois. En 1943, il achète dans une librairie les plans d'un voilier conçu par l'architecte Henri Darvin. C'était un sloop de 9 m, en bois. Marcel le modifie et en fait un bateau de régates de 9,38 m et quatre tonnes, avec un dessus de sous-marin. Il le baptise "Les 4 vents". Son projet, un peu fou, est de faire le tour du monde dans le sens contraire des vents, soit Est-Ouest. On ne donne pas cher de ce projet, le bateau est jugé trop petit pour un si grand voyage.



Beaucoup décrié, personne ne croit à la réussite, mais Marcel est un homme décidé, motivé, persévérant et il connaît la mer.

En janvier 1950, âgé de quarante ans, il est prêt à partir.

Pendant plusieurs années, il a travaillé à construire ce bateau avec toutes les difficultés pour trouver des matériaux pendant l'occupation, rien ne l'en a dissuadé. Il part le 1<sup>er</sup> janvier du pont Alexandre III. Il va jusqu'au quai Javel où il subit une première panne de dynamo... mais il ne cherchera jamais à battre des records ! Du Havre, il aurait pu rejoindre Dakar en quinze jours, mais il a mis seize mois.

Son voyage durera huit ans avec 540 escales sur 25 000 km.

Lorsqu'il fait escale, grâce au Touring Club, il retrouve des amis ou connaissances qui le reçoivent chaleureusement. On commence à parler de lui, de son courage et partout sa renommée attire les curieux. Avant de partir, il a tracé sa route et les pays qu'il souhaite visiter. Il s'y tiendra coûte que coûte malgré les difficultés de navigation.

Ses premières escales en France lui permettent d'améliorer l'état de son voilier, de faire ses provisions, d'obtenir les papiers de bord nécessaires à la navigation en haute mer. Il doit terminer les travaux intérieurs du bateau dont la réparation de son poste radio à Ouistreham. Il fait des essais avec des voilures différentes, il termine des caissons étanches pour les denrées périssables.

Paul-Emile Victor à qui il demande quelques conseils pratiques, lui parle d'un produit indispensable dans toute expédition terrestre ou maritime : c'est la farine "Soma", une poudre, dit-il « de pomme de terre cuite et desséchée ne craignant ni le chaud ni le froid et se gardant plusieurs années en boîtes étanches. »

Il lui faut aussi de nombreuses voiles, deux ancres flottantes, une aussière de 100 m, de nombreux filins, de la toile pour réparer, des caisses à eau pour 400 litres, des vivres pour cinq mois, les instruments de navigation et leurs documents, une bibliothèque d'une centaine de livres, une bicyclette, un youyou pliant, un kayak, un bateau pneumatique, les caisses à outils, du bois, des vêtements, des bottes... Il ne restait pas beaucoup d'espace dans l'habitacle !

D'Ouistreham, il gagne Cherbourg, il passe Le Guilvinec, l'île de Groix, Quiberon, l'île d'Yeu. Le 23 juin dans la nuit, il s'ancre au port de La Pallice. Le lendemain, il entre dans le port de La Rochelle où il est accueilli par le Président et les membres du Club Nautique avec apéritif d'honneur dans l'une des deux tours.

Ensuite, il gagne Bordeaux où il fait quelques réparations à sa quille. Puis il file sur Arcachon où il souhaite changer de moteur. À la suite de problèmes mécaniques survenus au départ, la maison Couach lui a proposé un moteur neuf en remplacement de son moteur de guerre. « Ce précédent moteur faisait partie d'une série commandée par l'occupant en 1943 qu'il était impossible de refuser sous peine de fermeture obligatoire et licenciement du personnel de l'usine. La fonte provenait en partie des réverbères de la ville », explique Marcel Bardiaux.

Aux ateliers Couach, il assiste au montage de son moteur, aux essais puis à l'installation. Il lui reste encore à terminer l'organisation financière avant son départ de France.

Le 18 octobre, il lève enfin l'ancre. Hélas ! Son compas se bloque et il tourne en rond ! Retour à Arcachon pour réparer. Le vrai départ aura lieu le samedi 21 octobre 1950.

Direction Casablanca, Dakar puis Rio de Janeiro en Amérique du Sud, Santos, Montevideo puis le Cap Horn tant convoité.

Juste avant le Cap Horn, dans le détroit de Lemaire, son bateau se retourne. Le temps est épouvantable, la houle énorme, "Les 4 vents" est sens dessus dessous, les voiles disparues, tout le matériel projeté du même côté lorsque le voilier roule une deuxième fois et l'eau rentre à l'intérieur. Il réussit à tout remettre en ordre, tout en se félicitant d'avoir opté pour un petit bateau au détriment du confort.

Il repart le 11 mai 1952 se mettre à l'abri vers l'île Deceit, très dangereuse. Là, il essaie de prendre des photos du Cap Horn, il voulait y déposer une bouteille cachetée, témoin de son passage. Malheureusement, le temps ne lui permet pas d'approcher la côte avec son kayak. Toute la journée du 4 mai, il se bat contre une tempête de neige et de grêle avec une température de moins 28°. Il dira : « En tout cas et quoi qu'il puisse advenir maintenant, le Cap Horn était doublé et je pouvais dire comme César : Veni, vidi, vici. »



JE MONTRE A MES AMIS, ESTEVAN ET MARY LONCHARICH, MA NAVIGATION AUTOUR DU CAP HORN ET LA ROUTE ENCOMBRÉE DE GLACES POUR VENIR A USHUAIA.

Du Cap Horn, il gagne Ushuaïa, puis la Patagonie, Valdivia, Valparaiso et Coquimbo.

Quand il arrive à Valparaiso en septembre 1952, il est accueilli chaleureusement par les autorités maritimes. Là, on met à sa disposition tout le matériel nécessaire aux réparations du voilier. Les travaux dureront jusqu'en

février 1953. Le 4 avril, il repart du Chili pour une longue traversée du Pacifique de 4 880 miles en 43 jours.

La traversée n'est pas si facile que cela, les vents viennent de toutes les directions et changent constamment. Il peut quand même mettre ses notes de voyage à jour dans les moments de tranquillité avec l'intention de publier son "récit de croisière authentique, interdit aux amateurs d'illusions romancées" comme il aime à dire.

Le 16 mai, il aperçoit la terre : c'est Tahiti. Il refuse de s'amarrer à quai, rebuté par un fonctionnaire tatillon et de mauvaise humeur et reste au milieu du port loin des Tahitiens réputés curieux, soulagé de pouvoir dormir tranquille dans ce port de Papeete. Le lendemain, le Gouverneur des Établissements Français d'Océanie souhaite le recevoir et l'humeur du petit capitaine du port s'améliore. Malgré de mauvais débuts, il restera neuf mois à Tahiti.

"Les 4 vents" quitte Pora-Pora (Papouasie) le 13 mars 1954 pour une régates de vingt deux mille miles vers la Nouvelle-Zélande. Son concurrent est un capitaine, Hollandais du nom de Lamberty, à bord de l' "Anna-Elisabeth" avec un équipage franco-tahitien de quatre hommes. À sa grande fierté, Marcel arrive dans le port d'Auckland 18 jours avant le Hollandais ! Le capitaine n'en croit pas ses yeux et pense à une farce tant l'exploit lui paraît impossible !

Le 23 juillet, il repart pour la Nouvelle-Calédonie !

Le 31 juillet, énorme choc, il est projeté sur le corail, hors du bateau qui s'est couché sur le flanc. Touché à la tête, il nage désespérément pour rejoindre le voilier qui, soulevé par une vague, manque l'écraser ! Il arrive à remonter à bord mais l'eau est entrée dans le cockpit. Une fois de plus, il s'en sort mais le bateau a de gros dégâts. Deux jours plus tard, il arrive à Nouméa, les pieds en sang, des blessures sur tout le corps. Bien reçu à Nouméa, il sera soigné, son bateau réparé et séché.

Départ le 30 septembre 1954. Direction la Nouvelle Guinée qu'il atteint par la Mer de Corail vers le 16 novembre. Il parcourt toutes les petites îles par la Mer d'Arafura, de La Sonde, la Mer de Java puis la grande traversée de l'Océan Indien pour gagner l'Afrique du Sud.

En cours de route, il a fait une escale à l'île Maurice où il a reçu la visite d'un autre grand navigateur, Bernard Moitessier. Très bien accueilli par la population, il y reste plus longtemps que prévu car il fait un séjour à l'hôpital pour une grave infection du genou.

C'est le 2 décembre 1955 qu'il repart de Maurice. Il a dû laisser son bateau seul, plus de dix jours. À sa sortie de l'hôpital, il dira : « Très peu de personnes peuvent comprendre ce que ce bateau représente pour moi ; c'est plus qu'un bateau, plus qu'une maison, c'est le plus fidèle compagnon avec lequel j'ai lutté, souffert, j'ai vaincu. Cette séparation forcée m'a fait comprendre à quel point nous étions inséparables. »

Il arrive à Durban en Afrique du Sud le 14 décembre 1955.

Février 56, il est reparti pour Port Elizabeth, Capetown et vogue ensuite sur l'Atlantique jusqu'en Amérique du Sud en passant par l'île de Ste-Hélène.

Le 26 septembre, il arrive au Brésil à Recife. Déçu par ce pays, il y reste peu de temps (jusqu'au 1<sup>er</sup> décembre).

Il passe Noël à La Trinidad à bord d'un cargo français transportant du minerai, obligé de faire escale pour réparer, suite à une mauvaise rencontre avec un récif à l'entrée du port.

29 janvier 1957 : notre navigateur repart pour la Martinique et entre dans la baie de Fort de France dans la nuit du 4 février.

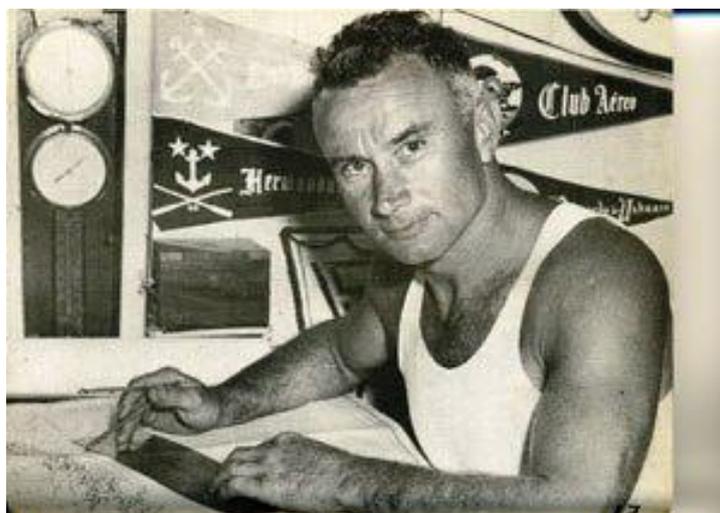
Quelque temps après son arrivée, en remontant son ancre, il se casse le gros orteil, resté coincé dans un chaumard <sup>2</sup>. Plâtré, il ne doit pas marcher pendant deux mois... Il est ramené dans son bateau, les amis le ravitaillent.

Comme il ne tient pas en place, il en profite pour visiter toutes les petites îles des Caraïbes dont St-Barthélémy et St-Martin où il se plait beaucoup. Puis, il repart pour New-York qui ne l'intéresse pas. Il n'aime pas la démesure et la vantardise des New-Yorkais, cela agace beaucoup notre ami Marcel.

Il part assez vite et regagne Arcachon en passant par les Açores en septembre 1958.

Il aurait aimé passer par le Canada, mais le Saint-Laurent est déjà pris par les glaces à cette période de l'année. Il s'y rendra plus tard, y restera longtemps et fera même à 88 ans sa quarantième et dernière traversée avec "l'Inox".

De retour en France, il écrit ses aventures, ne trouve pas d'éditeur et les publie à compte d'auteur au Québec.

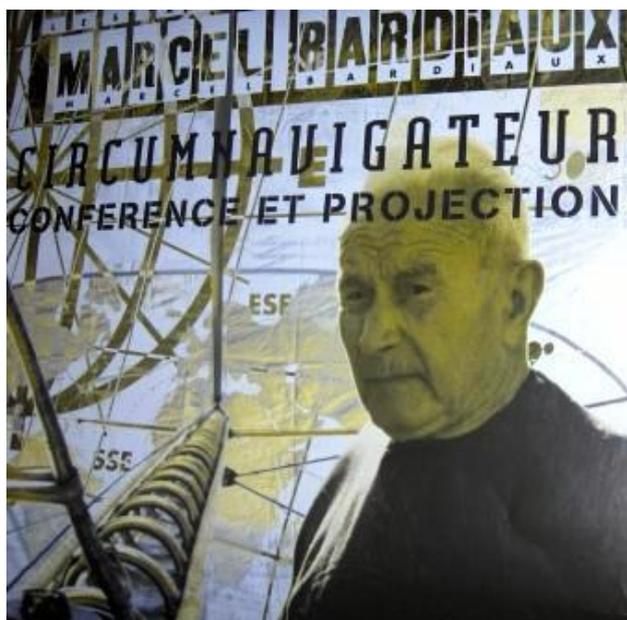


En même temps, il projette la construction d'un nouveau bateau, celui-ci tout en acier inoxydable. Il s'installe à Cherbourg, seul endroit où l'on peut travailler cette matière, puis cherche un coin tranquille pour le terminer.

C'est là, dans les années 60 (62 ou 63) que Marcel Bardiaux vient s'installer à St-Savinien avec ses deux bateaux. Personne ne pouvait imaginer les exploits de cet homme original, discret, passionné et solitaire. Mon frère Hugues fit sa connaissance. Avec son ami, Jean Finazzi, peintre à Taillebourg, tous les trois libres et indépendants, ils se retrouvaient l'après-midi. Mon frère et Jean peignaient des paysages de la Charente tandis que Marcel bricolait sur ses bateaux. De temps en temps, celui-ci se rendait à La Corona en Espagne pour y acheter des pièces moins chères qu'en France. L'Inox sera terminé au Portugal en 1966.

---

<sup>2</sup>. Chaumard : pièce de bronze fondue dans laquelle glisse l'aussière ou la chaîne.



Admiration, succès, prestige

Ses aventures ne s'arrêtent pas là. Il fera un autre tour du monde, mais cette fois-ci sans escale en 229 jours et 40 traversées de l'Atlantique. Il vend "Les 4 vents" en 1978, le nouveau propriétaire le fait sombrer dans l'Atlantique en 1979.

Quant à Marcel, une dernière tempête le retiendra en Gaspésie puis il ramènera l'Inox en France pour son dernier voyage. Il a 88 ans, il s'installe à Redon où il y meurt en 2000.



"L'Inox" dont la construction fut achevée en 1966

**Laurence de Mecquenem**