



La mer à la folie

Chronique maritime d'un petit Ulysse en blouse blanche

Didier Loisel

DANS **VST - VIE SOCIALE ET TRAITEMENTS 2012/1 n° 113**, PAGES 123 À 127

ÉDITIONS **ÉRÈS**

ISSN 0396-8669

ISBN 9782749216072

DOI 10.3917/vst.113.0123

Date de mise en ligne : 16/04/2012

Article disponible en ligne à l'adresse

<https://shs.cairn.info/revue-vie-sociale-et-traitements-2012-1-page-123?lang=fr>



Découvrir le sommaire de ce numéro, suivre la revue par email, s'abonner...
Scannez ce QR Code pour accéder à la page de ce numéro sur Cairn.info.



Distribution électronique Cairn.info pour érès.

Vous avez l'autorisation de reproduire cet article dans les limites des conditions d'utilisation de Cairn.info ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Détails et conditions sur cairn.info/copyright.

Sauf dispositions légales contraires, les usages numériques à des fins pédagogiques des présentes ressources sont soumises à l'autorisation de l'Éditeur ou, le cas échéant, de l'organisme de gestion collective habilité à cet effet. Il en est ainsi notamment en France avec le CFC qui est l'organisme agréé en la matière.

La mer à la folie

Chronique maritime d'un petit Ulysse en blouse blanche

DIDIER LOISEL

« Soigner en psychiatrie s'étend sur le vaste champ des ressources, des possibilités, des langages humains. Alors notre projet est d'énoncer ensemble nos espoirs et nos peurs, nos rêves et nos savoir-faire, nos peines et nos joies, nos renoncements et nos désirs, de conjuguer, l'espace d'un voyage, libertés et nécessités, poésie et efficacité de l'acte, unicité et diversité, d'accorder dans les gestes nécessaires à la marche du bateau le sens de la dignité de se battre pour avancer vers un but, même lointain, le sens de partager un moment de la conquête de l'essentiel. »

D^r Jean-Marc Chollet, chef de service

Conscient des limites de la mémoire humaine et à l'heure même où la psychiatrie risque de renouer avec « le grand enfermement », il m'apparaît important de rapporter l'extraordinaire, homérique, aventure vécue dans les années 1990-1993, par une équipe soignante et des patients du centre hospitalier Georges-Daumézon.

Non, il ne s'agit pas d'un mythe. Il y a presque vingt ans, deux bateaux à voiles barrés par des soignants et des soignés ont traversé l'Atlantique, reliant Saint-Gilles-Croix-de-Vie au port du Marin en Martinique. Tout cela au terme d'un projet thérapeutique s'étalant sur plus de deux ans. Un tel processus de soins à haute responsabilisation des patients et construit sur la vie de groupe ne s'accommode pas d'une quelconque improvisation. Le partage total de la vie à bord pendant deux mois ne s'apprend pas dans les livres, et suppose une bonne dose de motivation et d'engagement. L'initiation à la navigation répondait à un objectif thérapeutique précis : maintenir le cap sur l'autonomie. Cette traversée n'a été que l'aboutissement de deux années de préparation, durant lesquelles soignants et soignés ont vécu des expériences

de vie collective et d'efforts physiques au détour de nombreux stages préparatoires soutenus par une célèbre école de voile de la côte atlantique.

À ma connaissance, cette épopée n'a toujours pas fait l'objet d'une quelconque publication. D'ailleurs, il est commun de constater que beaucoup d'aventuriers des mers mettent quelques années avant de matérialiser leur voyage par écrit. Quant aux infirmiers psychiatriques, l'exercice de la plume leur a toujours posé quelques problèmes. Bon ! Je vous l'accorde, attendre presque vingt ans, c'est assurément prendre du recul ! Oui, certes, mais écrire quoi, pour qui ? une revue professionnelle, le milieu maritime ? Alizés, grains et turbulences psychiques ont toujours été tellement intriqués durant ce voyage ! Et puis, l'amplitude du champ émotionnel a été si grande... Être

en mer pendant une longue période, dans un espace restreint, est une situation thérapeutique intense. N'y avait-il pas ici la question d'un vécu intime difficilement partageable au-delà du groupe ? Empêtré dans mes propres paradoxes, sans le talent d'Homère, ni les qualités narratrices d'un Prix Goncourt et encore moins la vision éclairée de Sigmund, la seule alternative qui me soit acceptable, c'est de traduire cette expérience sous le mode d'une chronique édulcorée. Au moins n'imposerai-je pas le partage d'un vécu émotionnel à peine cicatrisé, tant l'aventure humaine fut intense et exceptionnelle.

Éprouver le désir de traverser la mer existe dans la tête des hommes depuis la nuit des temps. Mais évoquer l'idée de le faire conjointement, soignants-soignés, sur un bateau à voiles, ne pouvait naître que dans la tête d'un psychiatre, penseront certains. Soyons plus nuancés ! Ne dit-on pas que l'homme « descend du songe¹ »... Et le songe est accessible à tous, me semble-t-il. Cette idée audacieuse est probablement née au détour d'un séjour thérapeutique organisé sur de frères esquifs au large de Belle-Île, auquel participait le médecin chef de service. En fait, à l'époque, mon seul horizon était celui des murs de l'asile. Et ma connaissance des forces véliques se limitait à la pratique du dériveur léger, objet pas toujours flottant, rangé dans la catégorie des engins de plage selon les autorités maritimes. En novembre 1992, au terme d'une longue préparation baptisée « la mise en chantier du désir », deux équipages étaient constitués, comprenant chacun quatre patients, trois soignants et un skipper de notre école de voile. La sélection des candidats au départ s'était faite naturellement, au détour d'un programme progressif (initiation à la natation, canoë-kayak, dériveur, croisières côtières, stages techniques et trois croisières au large). Certains se sont arrêtés en cours de route, mais le chemin parcouru était déjà

une victoire sur eux-mêmes. Pour mener ce projet à terme, il avait fallu mobiliser le personnel du service, convaincre les autorités et les instances décisionnelles du sérieux de l'entreprise, travailler la logistique avec la cuisine de l'hôpital, avec la pharmacie, créer une association, rechercher d'éventuels mécènes, etc. Partie intégrante du projet, ce tissage de liens nous a même conduits à travailler avec le Service des armées. Celui-ci nous a gracieusement octroyé ses canaux d'émission radio, à raisons de deux vacances de quinze minutes par jour et à heures précises ! Mettre en œuvre un tel dessein était un pari complètement fou. Nul doute qu'en décrochant le premier prix des services de soins au Salon infirmier de Paris en 1992, sous l'égide du ministère de la Santé, nous avons commencé à construire notre légitimité.

Il est courant d'associer la notion de voyage aux valeurs de liberté et d'amitié. Quiconque a mis les pieds sur un ponton d'amarrage dans un port a inévitablement ressenti cette ambiance particulière et conviviale, annonciatrice des grands départs. Sous un ciel gris, dans le port de Saint-Gilles-Croix-de-Vie, le rêve devenait réalité. Quelques patients se prêtaient aux questions des journalistes. « La mer est parfois meilleure que les hommes et on ne s'en détache plus », disait F.

Tout juste sortis du chantier naval, les bateaux n'étaient pas entièrement prêts. Le luxueux aménagement intérieur des quatre cabines doubles imposait que nous protégions toutes les marqueteries en teck avant d'y caler vivres et baluchons. Et puis, du côté de l'armement² de sécurité, il y avait encore à faire. Pascal, un infirmier radio-amateur, est venu spécialement installer une BLU³ à bord de chaque bateau. Au centre hospitalier, un atelier radio a été mis en place. Marcel y peaufine les réglages. Au port, le bruit incessant des drisses⁴ qui fouettent les mâts d'aluminium avait quelque chose d'inquiétant.

Le golfe de Gascogne de ce mois de novembre était de fort méchante humeur. D'ailleurs, partis quelques jours plus tôt, de nombreux concurrents du Vendée Globe rebroussaient chemin, mât cassé, quille ou safran arraché. On comptait déjà deux disparus en mer...

Il est 8 heures du matin en ce 29 novembre 1992, le jour se lève à peine. Remplis de craintes, d'espoirs et surtout de désirs, les deux bateaux neufs que nous devons livrer à la Martinique prennent le large. Cela faisait une semaine que nous attendions une fenêtre météo. Celle-ci fut de courte durée. Notre première galère nous attendait.

De sa voix lancinante, la radio diffuse : « Avis de tempête, vent S.W de 9 à 10 Beaufort, houle W avec des creux de 5 à 6 mètres... » À bord de *B. Sixteen*, où je me trouve, les choses iront de Charybde en Scylla. Les éléments déchaînés et l'obscurité de la nuit mettent vite un terme à notre projet de navigation en escadre. Nous n'avons plus de liaisons VHF⁵ avec *Orion*, l'autre bateau. Roulis et tangage ont raison de certains de nos rangements intérieurs, et les équipets⁶ se vident de leurs contenus hétéroclites. Quelques estomacs ne sortent pas indemnes du phénomène. Une bourrasque plus forte que les autres arrache notre déflecteur radar. Et puis, comme si Neptune avait voulu nous rendre invisibles aux yeux des cargos, nos feux de position refusent de s'allumer. Pour pimenter le tout, le génois⁷ se déchire peu à peu, pour ne devenir qu'un chiffon en lambeaux. Désormais, le bateau est peu manœuvrant.

Notre skipper, torturé par une douleur abdominale, reste recroquevillé en chien de fusil dans sa bannette. Visiblement, il ne s'agit pas d'une urgence somatique. Les paquets de mer déferlent sur le pont. Le cockpit⁸ se transforme en machine à laver. L'eau s'infiltré partout. La barre à roue nous glace les doigts. Les fumeurs qui se risquent

à une sortie sont souvent déçus, car pour autant que l'on réussisse à préserver la flamme du briquet, l'espérance de vie de la cigarette n'est guère plus longue qu'une minute. L'organisation des quarts est quelque peu désorganisée, nous ne sommes guère plus que deux à pouvoir dompter la bête. Il m'est impossible d'avaler la moindre nourriture solide.

À ma grande surprise, les patients s'offrent en de brefs moments des suppléances spontanées. Et comme pour réagir à toute cette adversité, il règne une ambiance hypomaniaque à laquelle personne n'échappe. Marie-Odile, notre collègue, gère la vie du bord avec une extraordinaire dextérité. Malgré l'inconfort imposé par la gîte du bateau et un carré bien humide, les patients ne sauraient manquer la vacation radio. Deux fois par jour, ils rassurent leurs proches. Le moral est bon. Nous nous rapprochons des côtes espagnoles. Raison il faut entendre. Nous abandonnons l'idée de franchir directement le cap Finistère⁹ : direction Gijon, port de la province des Asturies.

À terre, sans nouvelles d'*Orion*, on sent poindre l'inquiétude. Un avis de recherche est lancé au CROSS Etel¹⁰. L'imaginaire va bon train.

Trempés jusqu'aux os, nous rejoignons les eaux calmes du port le 3 décembre à minuit. Le lendemain soir, nous apprendrons qu'*Orion* a été repéré par un navire espagnol. Nos collègues se replient sur le port de La Corogne, beaucoup plus à l'ouest. Durant la tempête, un paquet de mer s'est invité dans leur carré. Leur BLU est contrariée et s'est enfermée dans un mutisme total.

Bonne nouvelle, notre voile semble réparable. Mais il nous faudra attendre sept jours ! Jeudi 10 décembre. Le bateau est prêt. Nous convenons de retrouver l'autre bordée d'ici deux jours au large du port de La Corogne. Pas question d'y mettre les

pieds ! Non pas que nous ayons suffisamment perdu de temps, mais simplement parce que le pétrolier *Aegean Sea* a fait naufrage dans le chenal d'entrée du port. Mais là encore, Éole en décidera autrement. Par vent arrière, un mauvais grain, une mauvaise manœuvre et c'est le violent empannage¹¹. Avarie majeure ; le vit de mulet¹² est cassé. Il faut absolument réparer au port. Si cette option apparaît évidente, nous hésitons... Le pétrolier de 80 000 tonnes s'est brisé en deux. Plus de cent kilomètres de côtes sont souillées. Avec un sentiment de gâchis, nous nous résignons à offrir les flans immaculés de notre coque à une mer... d'huile. L'odeur de gasoil rend l'air difficilement respirable. Tout est étrangement calme, la mer est luisante. Encore visible, le château arrière calciné de l'*Aegean Sea* nous invite à son agonie. Les deux bordées se sont retrouvées. Chacun y va de son épopée. Le 12 décembre, l'escadre appareille en direction de l'île de Madère. Poséidon semble encore vouloir tester notre détermination, et sépare une fois de plus les deux bateaux. Au matin du 18 décembre, Madère est en vue. Des vents tourbillonnants, des courants diaboliquement forts rendent l'approche de Funchal très difficile. Il nous faudra des heures de louvoyage pour toucher au but. Je suis épuisé. A. effectue avec compétences tous les changements de bords. Il m'était devenu impossible de mouliner les winchs¹³. Bien sûr, c'est dans ces moments-là que B. me fait remarquer que c'est le jour de son injection retard... *Orion* ne tarde pas à nous rejoindre avec un bateau fort mal en point et un skipper quelque peu en dysharmonie avec le reste de l'équipage. Une situation de rupture qui le conduit à vouloir prendre le premier avion pour Paris. Tout le monde est désespéré. Le rêve devait-il s'arrêter là ? Dès lors s'engage une longue période de flottement très dépressif. La notion de temps me

paraît irréaliste. Avec les patients, nous partons à la découverte de l'île et de ses habitants. Sous cette latitude, la flore est somptueuse. Au terme d'une longue négociation en haut lieu, P., le skipper d'*Orion*, accepte de poursuivre son engagement, sous une seule condition : il changera de bord. Il fêtera Noël avec nous. Quatre d'entre nous se transforment en MacGyver pour remettre en état les bateaux. Nous irons même jusqu'à chaparder un tronc de sapin pour y façonner un tangon¹⁴, l'original ayant été perdu en mer durant la tempête. Le 26 décembre, nous reprenons la mer pour Santa Cruz de la Palma, aux Canaries, afin de compléter notre avitaillement avant de nous élancer vers le grand large. Le cap est donné : direction la Martinique. Les conditions de navigation s'améliorent, nous bénéficions des célèbres alizés¹⁵. Mais il est encore prématuré de quitter le ciré. Fêter la Saint-Sylvestre en pleine mer, au-dessus de la plaine abyssale du Cap-Vert, a quelque chose d'original. Le changement de skipper ne modifie pas grand-chose à la vie du bord pour l'instant. Le 4 janvier, il n'y a plus un souffle de vent. À tour de rôle, les bateaux font route au moteur et se remorquent pour économiser le carburant. C'est le calme avant une nouvelle tempête, mais psychologique cette fois-ci. Le 5 janvier, notre nouveau skipper estime ne plus pouvoir exercer ses fonctions de chef de bord ni de chef d'escadre. Là, pas question de mettre le pied à terre pour prendre un avion. Pierrot, mon collègue, se voit confier le commandement du navire. L'ambiance est un peu tendue à bord. Il nous faut gérer les événements avec chacun. Mais cela n'a rien de plus extraordinaire que notre habituel quotidien d'infirmier psychiatrique. Les jours passent un à un. Chacun d'entre eux est un moment unique. La mer n'a jamais la même couleur, les vagues sont différentes. Il nous arrive d'avoir des visiteurs :

un jour une baleine, l'autre un cachalot. Peu avertis des caractéristiques psychologiques de ceux-ci, nous enfilons *manu militari* nos gilets de sauvetage. Plus petits, les poissons volants se montrent plus intrépides et intrusifs. De temps à autre, les dauphins jouent devant l'étrave.

La nuit, la lune joue l'indiscreète. Sans doute veille-t-elle sur B., seul à la barre et qui est devenu responsable de toute la bordée.

Nous croisons de gros cargos et échangeons quelques banalités. V. s'impose comme la seule personne capable de nous fabriquer du pain frais à bord. Les repas sont des moments d'intenses partages, surtout lorsque nous avons la chance de pêcher un thon. Tiré par un bout¹⁶, B. s'est risqué à une baignade en pleine mer. Nous naviguons toujours en escadre et conversons à la radio.

Impossible de passer sous silence notre passager clandestin, « Arthur¹⁷ ». Nous n'avons guère confiance en lui. Pourtant, nous lui confions la barre durant quelques milles. Mais la houle est encore forte et il s'en accommode mal.

Inlassablement, V. nous passe la même chanson, à longueur de journée. Les jours passent. Il nous tarde de voir les palmiers, les plages de sable blanc et d'endosser nos chemisettes à fleurs.

Le 14 janvier, nous mettons le pied à terre au port du Marin.

Il pleut...

Une transat a la réputation d'être une entreprise très difficile sur le plan humain, et bon nombre d'équipiers ou de chefs de bord confirmés s'y sont heurtés, parfois même ont dû y renoncer. Aujourd'hui, j'ai l'intime conviction que ce challenge appartient plus à des soignants de psychiatrie qu'à des marins.

Ce sont assurément les trois années les plus riches de ma carrière. Une belle leçon de travail collectif et d'humilité au sein d'un groupe d'individus très différents. Une

expérience personnelle durant laquelle sont tombés étiquettes, rôles et fonctions, au profit de nouvelles places définies par la compétence individuelle et par la faculté d'agir ou de réagir de chaque équipier.

Un seul regret peut-être... celui de ne pas avoir goûté à ce que certains appellent « la plaisance ».

Au terme de ce voyage, aucun n'a débarqué indemne, aussi bien dans ses idées que dans son regard sur lui-même et sur les autres.

« Car en mer, il n'y a pas les soignants d'un côté, les soignés de l'autre, il ne reste plus que des hommes et des femmes, tous reliés par le même sort¹⁸. »

DIDIER LOISEL

**Infirmier de secteur psychiatrique.
Cadre supérieur de santé en retraite**

Notes

1. Pierre Lembeye.
2. L'armement d'un bateau est bien spécifique. C'est l'ensemble de ce qui permet de le faire fonctionner.
3. Émetteur-récepteur radio longue distance.
4. Une drisse est un cordage servant à hisser une voile.
5. Émetteur-récepteur radio courte distance.
6. Les casiers de rangement.
7. Le génois est une des voiles qui peut être installée à l'avant du mât. Il est adapté aux vents faibles à moyens.
8. À l'arrière du bateau, sur le pont, l'espace où sont assis les équipiers.
9. La pointe nord-ouest de la péninsule Ibérique.
10. Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage en mer.
11. Passage rapide, d'un côté à l'autre du bateau, de la bôme, le « mât » horizontal probablement inventé afin d'assommer les équipiers.
12. Articulation métallique reliant la bôme au mât.
13. Sorte de treuil à axe vertical qui permet de démultiplier la traction exercée par l'équipage sur les cordages.
14. Sorte de mât horizontal servant ici à écarter le génois du mât, par vent arrière.
15. L'alizé est un vent des régions intertropicales soufflant d'est en ouest de façon régulière.
16. Une corde.
17. Surnom donné au pilote automatique.
18. Bulletin municipal de Fleury-les-Aubrais, février 1993, p. 29.