

Des nageoires et des ailes, ou les vies multiples d'un expert européen

Rémy NOE (promotion 1973) débute sa carrière dans les organisations professionnelles de pêche à Concarneau. Après un court contrat à la FAO à Rome, il est recruté en 1976 à la Commission européenne à Bruxelles comme expert Pêche. Il travaille successivement au sein de la DG Pêche, où il est responsable des domaines scientifiques, puis à la DG Environnement en charge de la protection des eaux. En 1995, il est nommé administrateur principal à la DG Développement, pour les projets pêche et développement rural, Caraïbes et Pacifique. Il devient diplomate en 2002, comme premier conseiller à la délégation européenne en Ouganda. En 2007, il revient à Bruxelles au service des relations extérieures qui gère les dossiers scientifiques du développement rural contre la malnutrition. Parallèlement, il développe une carrière de pilote-instructeur en Europe et en Afrique, et exerce sa passion de navigateur-skipper, activités qu'il poursuit au-delà de son départ en retraite en 2012. Il relate ici quelques-unes de ses aventures maritimes et aériennes à travers le monde.

À 69 ans, je m'offre le plaisir d'effectuer avec vous ce petit retour en arrière pour évoquer quelques passages de cette vie mouvementée qui fut la mienne, illustrée d'anecdotes souvent en marge de ma carrière professionnelle et parfois révélatrices de mon caractère rebelle. J'espère montrer aux jeunes de maintenant le champ des possibles d'alors, dans un monde libre et non connecté. J'en profite aussi pour essayer de comprendre *a posteriori* ce désir profond et permanent en moi, cette envie instinctive, de vouloir voler, naviguer, nager plus loin, avec ce rêve étrange de me sentir pousser des nageoires ou des ailes. Un désir qui m'a guidé naturellement, dès la petite enfance, vers la filière halieutique.

- **La Loire, la pêche, la voile et la nature...**

Originaire du Centre, près d'Orléans, déjà tout gamin j'étais animé d'une passion naissante pour la pêche, la navigation, les voyages... La motivation halieutique était en gestation. « Halieutique », un mot savant découvert en entendant parler de cette nouvelle formation à l'Agro de Rennes, alors que j'étais toujours en prépa à Fontainebleau. S'y ajoutaient les influences de Jules Verne, du commandant Cousteau, le mythe du grand bleu, et le syndrome du dauphin, le mammifère terrestre retourné à l'océan. Ce rêve de mer me fut très certainement transmis par mon père, qui après s'être engagé dans la marine et avoir vécu au Maroc à 20 ans, a redécouvert la mer à 23 ans en 1947, dans une belle aventure romantique en vélo, parti en voyage de noce en tandem pour un tour de la Bretagne. Mes enfants aussi, passionnés de natation en mer (tous temps, tous pays), auraient-ils aussi des nageoires, et seraient-ils animés par le syndrome du dauphin, avec qui ils ont nagé au large de Zanzibar ou à Merrien en Bretagne, en découvrant aussi le plaisir de la pêche en mer ?

Reprenons l'histoire de ma vocation par mes premiers souvenirs d'enfance, façonnés aussi par la construction de maquettes de petits bateaux en écorce de sapin à Carnac, de maquettes de voiliers, puis de planeurs en balsa. Le mélange de passions grandissantes explique

l'incohérence apparente d'une vie dispersée entre terre, ciel et mer, dont le récit apparaîtra parfois chaotique.

Progressivement, de 4 à 6 ans, je deviens seul maître à bord d'une péroisire, un bateau traditionnel en bois à fond plat, type kayak. Je navigue sur la Loire et l'étang de Combreux, ou l'étang du Puits en Sologne. À 16 ans, par hasard, je sauve de la noyade un « baigneur » espagnol entraîné par le courant de la Loire, à la brèche de Saint-Jean-de-Braye, à l'est d'Orléans, mon lieu d'origine. Il ne savait pas nager et marchait dos au courant pour se rafraîchir. Entraîné plus loin vers un trou d'eau où il n'avait déjà plus pied, il se mit à appeler à l'aide et à battre des bras. Heureusement je passais par là. Mon père m'a crié d'intervenir. J'ai foncé. Il s'est accroché à mon bateau. Ouf ! Sauvé des eaux par (un petit) Noé. Prélude à mes futurs naufrages du Noé sauvé des eaux et triste rappel d'accidents au même endroit.

Ce trou de Loire à la brèche de Saint-Jean-de-Braye était maudit. En juillet 1943 un homme y disparaît. Un deuxième tente de le sauver puis disparaît. Puis un troisième intervient et disparaît à son tour, noyé lui aussi. Le père Paluche, passeur de Loire, alerté puis aidé de Jacques Billard retirera trois corps entrelacés, macabre découverte. Un mois après c'est mon père qui intervient quand il voit Maurice Gouin disparaître dans ce trou de la mort. Il plonge pour le pousser vers la surface en prenant appui sur le fond. Ce geste les sauvera tous les deux de la noyade. Maurice restera son ami pour la vie. Témoignage relaté par mon père, âgé de 95 ans.

Instinct de chasseur ? Ou de braconnier ? La pêche était pour moi une passion, qui m'a enseigné la patience et le goût de l'observation de la nature. Je pratiquais la pêche en eau douce à la ligne, en taquinant le goujon, l'ablette, la perche, la carpe ou le brochet. En Loire ou dans son canal à côté. Hum, miam... les bonnes fritures. Écologie, observation de la nature aquatique. Je recherchais sous les pierres des larves d'insectes aquatiques, qui, extraites de leur tube protecteur et accrochées à l'hameçon faisaient d'excellents appâts naturels, ou des vers de terre pour capturer des poissons chats ou gardons dans le canal. Une école de patience et de contemplation, voire de méditation en solitaire. Une communion avec la nature, à observer la libellule se posant sur le bouchon. Ça porte chance, m'avait-t-on dit.

De la pêche à pied à marée basse tous les étés en Bretagne, j'ai aussi des souvenirs heureux plein la tête. Ils alimenteront ma future vocation. Ces découvertes de la mer et de la richesse du littoral à marée basse (crevettes, bigorneau, étrilles, ormeaux...) seront suivies de celle de la voile aux Glénan, avec deux stages dans cette école de voile réputée et très formatrice. Devenir capitaine d'un voilier... une réalité enrichissante.

Très jeune, je pratique la navigation en péroisire à voile (joli bricolage), puis dériveur en 420 sur la Loire, avec remontées exaltantes à contre-courant. Excitation de la navigation en solitaire par vent fort avec le défi de franchir les mini barrages de la petite Loire vers la grande Loire, sans se prendre dans les arbres (c'est arrivé cependant une fois, coincé au rappel à la barre de mon 420. Il a fallu attendre la fin de la rafale), ni casser la dérive pivotante, ni le

safrans (remontés au 3/4). Découverte des coups de vent avant la pluie sous Stratocumulus. Très formateur. Je n'ai jamais vu d'autre dériveur sur la Loire... (Sauf une fois un 470 de plaisanciers qui m'avaient vu, mais ils ne sont pas revenus, car pas si facile de remonter le courant). Plaisir du planer (en survitesse) qu'offre la remontée contre le courant, accélérant la vitesse de l'eau sous la coque. Et aussi de longues descentes de la Loire en périssière pour émousser le goût du voyage et de l'aventure.

- **Etudiant : le temps des voyages et des expériences de mer**

Etudiant à l'Agro de Rennes, j'ai eu la chance de parcourir à pied l'Amérique du Nord lors de deux voyages transcontinentaux pendant mes vacances scolaires. D'abord au Canada, engagé pour la cueillette du tabac en Ontario, suivi de la traversée Nord-Sud-Nord des USA, avec un aller/retour de Detroit à New Orléans (où j'ai célébré mes 20 ans, réveillé sur la plage par un avion pulvérisant en rase-motte un insecticide radical, m'offrant ainsi une belle collection d'insectes ramenée à Rennes). Ce voyage, au volant d'une belle américaine (la voiture) appartenant à une belle américaine, ma petite amie d'origine polonaise rencontrée à Detroit, fut une belle initiation à la découverte des grands espaces.

L'année suivante, à 21 ans, avec les quelques dollars de la vente de ma guitare électrique (oui, j'étais surtout saxophoniste dans le groupe Anhinga de l'école), j'ai traversé à pied les USA, de l'île de Manhattan à San Francisco, toujours en autostop. Pouce levé, je tentais ma chance sur les bretelles d'autoroute, vers San Francisco, pour suivre ensuite la côte Est du Pacifique, de la Californie au Canada. Sur l'île de Vancouver j'ai vécu une semaine en camping, au bord de l'océan jonché de troncs d'arbres, et j'ai découvert le surf en eau froide. Puis ce fut le voyage à travers le Canada, vers l'atlantique, toujours en autostop (rencontre avec un ours Grizzli dans les rocheuses et panique du chauffeur américain, qui m'a signifié que ma pose pipi aurait pu mal se terminer). Un bateau stop avec un pêcheur sympa m'a conduit vers l'île de Matinicus, au large du Maine. Depuis cette île paumée, où une tempête tropicale m'a bloqué quelques jours, un petit avion-stop, puis un auto-stop, m'ont enfin ramené vers New York, case départ pour mon retour en charter vers l'Europe. Un voyage magnifique, agrémenté de belles rencontres comme on peut l'imaginer à cet âge.

Au cours de mon année de spécialisation en halieutique, l'aventure en mer continue, cette fois comme biologiste en herbe à bord de l'Elée, petit cargo loué pour assistance thonière. J'ai alors été témoin de l'incendie dramatique d'un cargo grec dans le golfe de Gascogne. Arrivés premiers sur place, après qu'il ait lancé un SOS, nous avons passé une nuit blanche à scruter les flots. Nous avons monté à notre bord le corps sans vie d'un marin ayant fui l'incendie. Il sera mis au frigo, avec la nourriture ...

Puis s'enchaînent mes premières expériences professionnelles marquantes en mer, à l'occasion de stages volontaires comme marin pêcheur « passager » sur deux chalutiers. Je pars en hiver jusqu'en Ecosse sur le Ptolémée de Lorient, puis en mer d'Irlande sur le Baccara, ruban bleu de chez Nicot à Concarneau. La vie à bord c'est aussi le vacarme assourdissant dans

la salle des machines, et pour moi l'étrépage continu dans les soutes, le mal de mer parfois, alors que les hommes d'équipage s'interrompent pour aller virer le chalut et le ramender parfois au risque de se faire écraser sur le pont quand le bateau roule dans la tempête au large de l'Ecosse.

Le manque de sommeil sur deux semaines, c'est sûr, me provoque des troubles de mémoire immédiate, en mer et aussi lors du retour à terre. L'oubli (temporaire) de mon porte-monnaie dans une pharmacie est l'un des indicateurs de mon seuil de fatigue, qui me fera douter de mes capacités physiques à faire de très longues traversées en solitaires. Ce doute est confirmé par les expériences d'hallucinations vécues la nuit. Seul à la barre de mon premier croiseur, j'entends la voix en mer d'un homme nageant dans le noir me criant au secours. Enfiler des nuits blanches, non merci. J'admire les marins professionnels, mais je constate qu'ils vieillissent en accéléré et prennent parfois de sales coups. J'en ai été témoin à bord du Ptolémée, ce chalutier perche arrière de 44 m basé à Lorient, un jour de tempête au NW de l'Ecosse. Le capitaine ayant donné les premiers soins et recousu un matelot blessé, s'est dérouteré à Stornoway pour le débarquer. Je crois qu'il a apprécié mon aide comme interprète pour discuter à la radio avec le médecin et à l'arrivée au port.

Autre souvenir positif en mer, une thalassothérapie originale. Bien que souffrant régulièrement de la colonne vertébrale (opérée par erreur médicale avec excision d'un disque L3L4 à 14 ans), j'ai embarqué en hiver sur le Ptolémée. Lors de ma première nuit, secoué par la houle, et me hissant acrobatiquement dans ma couchette au dernier niveau, coincé contre le plafond, tout en me dévissant le dos, j'ai ressenti un CRAC dans la zone lombaire avec soulagement immédiat de la tension permanente. Effectivement, miracle, le lendemain je n'avais plus mal au dos. Est-ce alors que je suis devenu moi-même mon propre rebouteux, puis, des années plus tard, devenu capable de pouvoir faire profiter les autres de mes « talents » ou « dons » de guérisseur magnétiseur ?

- **Sauvé des eaux et des airs**

Rescapé de naufrages et de crashes, multirécidiviste chanceux (ou protégé par des entités, me dit-on ?), je veux parler ici de mes NDE, mes *near death experiences*. Oui, tutoyer la mort ça vous transforme en profondeur... si on en revient.

J'ai vécu mon premier naufrage à 16 ans, à la barre d'un dériveur de type grand loch. Suite à une rupture de hauban, j'ai été éjecté au large de Brigneau. Pour la première fois, je serai remarqué dans deux journaux bretons avec des articles titrant : « L'équipage de *L'Écume* se porte au secours d'un bateau de plaisance en difficulté (l'un des occupants - un enfant - avait été précipité à la mer) ». « La cotriade a refroidi ... et les plaisanciers ont été sauvés ». En effet, témoin de l'accident, l'équipage du sardinier, patron Pierre Tressard, alors au restaurant à Malachappe, s'est précipité à bord de son navire pour nous porter secours et nous remorquer. Merci les gars. Pas drôle de se retrouver à la patouille. Un journaliste parlait de « la rapide intervention des marins-pêcheurs et aussi du sang-froid manifesté par M. Noé », sans savoir

que je me suis sauvé moi-même en regagnant à la nage le bateau à la dérive. Oui, dans l'eau froide le sang aussi refroidit vite ...

... Ce que j'expérimenterai encore lors de mon deuxième naufrage, à 23 ans, en février, avec mon propre dériveur, un 420. Un jour de coup de vent de sud, à la pointe de Malachappe au retour de Port Manec'h, la voile s'affale suite à la rupture de la liaison câble/cordage de la drisse cachée dans le mat. Roulés dans les déferlantes, ma copine Martine et moi, nous nous retrouvons un instant la tête dans la poche d'air du voilier retourné. Le froid gagne les bras et les jambes et je revois le film accéléré de ma courte vie qui se déroule dans mon cerveau, lui aussi bientôt en hypothermie. Puis, Martine et moi, bien accrochés l'un à l'autre en formant un « T » salvateur, nous abandonnons l'épave retournée, emportés par une dernière déferlante qui nous roule à la côte vers les rochers. En bloquant mes pieds sur le premier rocher touché, dans cette configuration solide où j'essaye de lui maintenir la tête hors de l'eau, nous reprenons de justesse notre souffle et évitons ainsi la noyade. Encore 3 déferlantes et nous touchons enfin terre. Ouf ! Sauvés !

Après avoir bu un peu la tasse bien salée, Martine ira à l'hôpital pour examen des poumons. Nous n'aurions pas tenu bien longtemps dans cette eau glacée (nous n'avions pas de combinaison, juste bottes et cirés). Le lendemain, retour à la réalité quotidienne à la criée de Concarneau : dans mon métier de secrétaire général du Syndicat concarnois de l'armement à la pêche, j'ai l'habitude de déambuler le matin tôt sur les quais où je rencontre tous les jours, marins, mareyeurs et armateurs. Ce jour-là je suis dans la contemplation béate du débarquement habituel des chalutiers. Mais ressentant le plaisir profond d'être tout simplement debout, sans une égratignure, oui simplement vivant. Toute cette agitation devant mes yeux semblait si vraie et si dérisoire. Oui, je suis reparti pour une nouvelle vie ... ma troisième. Le vrai bonheur. Sentiment étonnant de plénitude, de force, de tranquillité...

D'autres événements et drames en mer vont cependant m'accompagner dès l'année suivante. Il y a d'abord eu Coulapic le bien nommé. J'étais très fier de cette belle annexe, bleue et jaune, type « Optimist ». Je l'avais construite en contreplaqué, tout seul, et baptisée « Coulapic ». Mais Ina fut ma première et dernière passagère. Elle se rappellera l'échec cuisant lors de la première mise à l'eau de ce mini bateau trop bas de franc bord pour une traversée à la godille du port de Brigneau. Plouf ! Coulapic mérite bien son nom et nous sommes revenus au quai à la nage. Pas fier ! Ce sera définitivement un mini monoplace. Honte au constructeur amateur (et dragueur) que je suis !

Il y eut ensuite le voilier qui a failli traverser l'atlantique. C'était mon premier croiseur, une Corvette de 7.20 m en contreplaqué à bouchains vifs. J'en avais rêvé à 14 ans, dessiné et redessiné les plans comme le voilier idéal. Enfin, à 25 ans, j'en achète une d'occasion, pas cher, à un navigateur mal préparé qui voulait traverser l'atlantique, mais qui s'était échoué de nuit, aux sables d'Olonne peu après son départ. Mes travaux de remise en état de l'épave peu abimée extérieurement furent insuffisants. En effet nous avons failli couler lors de son transfert de Lorient à Concarneau, à cause d'une petite voie d'eau latérale (sous l'effet des

vagues et du jeu de la quille aggravant des fuites sous les bouchains) et je remercie Martine, qui a passé une partie du voyage à écopper ainsi que l'ami qui a gruté d'urgence le voilier dès son arrivée à Concarneau pour le mettre au sec. Ouf ! Ensuite, ma réparation en tissu fibre de verre tiendra bien et, je partirai pour un mois de croisière en solitaire, cap à l'Est.

C'est pendant cette croisière que je serai témoin d'un drame de mer tout aussi stupide qu'évitable, intervenu au port du Palais, à Belle Ile. Par une nuit de grande marée, endormi au mouillage à bord de ma Corvette, je suis réveillé vers minuit, au plus bas de la marée, par un gros « crac ». Amarré à 30 m de mon voilier, le petit chalutier côtier que j'avais repéré la veille pour son « bordel » à bord, vient de prendre une grosse gîte à l'échouage, en rompant une amarre. Au matin, du gasoil donne de jolis reflets multicolores à la surface de l'eau. Beurk ! Aie ! Des pompiers sont là. Le chalutier qui a coulé dépasse encore un peu. Des plongeurs en extraient le corps sans vie d'un marin resté à bord, noyé, surpris sans doute par la montée soudaine des eaux à bord avec la marée. L'alcool devait être aussi au rendez-vous... Quel drame incroyable pour un marin ! Mourir noyé au port... Depuis je suis devenu un maniaque de l'ordre à bord pour le rangement et l'entretien.

J'ai eu encore plusieurs opportunités de tutoyer la mort. Il me faudrait parler de mes mauvaises rencontres avec la vie sauvage, en Ouganda où j'ai vécu 4 ans. Dans une petite île sur le lac Victoria, au décollage de mon ULM, je rentre en collision avec une oie d'Egypte. Mon hélice en bois casse ; atterrissage d'urgence. Ouf ! Me voilà prêt pour ma prochaine rencontre. Un soir dans le parc Queen Elisabeth à la frontière du Congo, en revenant seul à pied sur la piste de mon ULM (vers ma tente de camping), je suis attaqué / chargé par 4 lionnes. Je m'en sors miraculeusement indemne après leur avoir fait face dans un sursaut instinctuel ultime. Et un autre jour, au même endroit, mon copilote breton et moi (protégés en principe par notre « ranger ») serons chargés par une maman éléphant en colère qui, furieuse, a quitté son troupeau pour protéger son petit et nous faire peur. Cette fois ci la solution sera la fuite. La course à pied se termine, accroupis, cachés chacun derrière un buisson, sans avoir tiré un coup de feu pour la mettre en fuite. On s'en sort sans une égratignure.

Il me faudrait aussi parler de mes crashes aériens, comme pilote d'avion. Le premier a lieu en Europe à Southampton, lors d'un atterrissage trop « dur », mal arrondi, causé par le cisaillement du vent, sur une piste étroite, à sept dans un Piper Saratoga. J'avais été un peu aveuglé, face au soleil, par de l'huile moteur sur la verrière. Bilan : un pneu éclaté et deux bouts d'ailes cassées, mais pas de blessé. Retour en Belgique en ferry-boat. Mon second crash, très grave et quasi fatal, intervient en paramoteur. Le parachute se referme à 25 mètres du sol et se met en torche. Atterrissage très violent, jambe serrées tendues, mais crac ! pied dévissé, luxé à 180°, jambe cassée, épaules abîmées, miraculeusement vivant.

Et puis, il y eut les pannes en vol : panne électrique totale de nuit en hiver à bord d'un Cessna 172 au retour de Bretagne, avec déroutement salvateur à Dinan. Panne de moteur qui givre et s'arrête en vol à bord d'un M20, au retour d'Aix-en-Provence vers la Belgique, dans un orage en hiver avec neige et brouillard au sol. Mais heureusement, je réussis à le redémarrer en vol

à 8 000 pieds. Panne en ULM, au redémarrage du moteur, en vol aux îles Glénan. Couronne de démarrage cassée, hélice calée, mais relancé au dernier moment au ras des flots, par un piqué sur Saint Nicolas ! Et la dernière en ULM, en 2019 : panne totale avec arrêt complet du moteur à 6500 pieds et 16 km près de Deauville, un jour de brouillard. Et descente en vol plané sans encombre jusqu'à la piste dégagée, attendu par les pompiers. Comme l'écrit Olivier de Kersauson : « J'ai une analyse assez précise des risques pour décider de les prendre » (lisez : *De l'urgent, du presque rien et du rien du tout*).

- **De Rennes à Bruxelles : un parcours en liberté**

Étudiant déjà, j'ai fait des choix qui apparaissaient alors risqués. Arrivé major d'une promo de 70 étudiants en 1971, je me retrouve seul candidat rennais pour intégrer la toute récente section Halieutique. Créée trois ans plus tôt, elle apparaît trop récente pour convaincre mes collègues Agros boudeurs. Nous ne serons que quatre dans cette mini-section, la plus petite du demi-siècle, avec trois recrues extérieures. Prise de risque aussi car la filière halieutique est mal connue, et la carrière incertaine ... d'où ma forte curiosité. Nous sommes dans un contexte de faible compétition pour des postes sans doute rares, mais intéressants. Et trouver un emploi devrait être facilité par la promotion que les enseignants, Émile Postel et Marcel Sainclivier, font de nous lorsqu'ils nous présentent aux professionnels. Ma sécurité est renforcée par l'obtention d'un diplôme de biologie halieutique à l'université, plus des cours du week-end en fac de droit, et aux beaux-arts pour le plaisir.

Mon premier job, je l'obtiens à 23 ans, comme secrétaire général du Syndicat conarnois de l'armement à la pêche (SCAP) au chalut. J'y reste deux ans, jouant surtout le rôle de conseiller et de médiateur entre armateurs et marins, et je prends le risque de démissionner sans emploi à la clef, après en avoir vu les limites. Suite à un stage au Cnexo à Brest, je quitte la France pour Rome et un petit contrat à la FAO sur la gestion des ressources halieutiques. Puis j'enchaîne à Bruxelles comme expert pêche, avec chaque fois un grand sentiment de liberté. J'ai ainsi choisi de passer du monde de la gestion des relations économiques et sociales, parfois conflictuelles, au monde de la gestion des ressources halieutiques à long terme. Ce changement de casquette vers une carrière de biologiste fut volontaire et quasi philosophique.

Tout au début, ma position professionnelle au sein de ce qu'on appelait alors la Commission des communautés européennes, devenue ensuite la Commission européenne, restait administrativement ambiguë. Pendant deux ans, je n'avais qu'un statut d'expert pêche renouvelé de mois en mois, sans contrat d'embauche réel ni protection sociale. Pas de salaire, uniquement des frais de déplacement et des indemnités journalières, dites *per diem*. Pour la Commission, mon employeur à plein temps, c'était une situation sans doute illégale, dans l'attente de ma réussite (espérée) au concours d'entrée comme fonctionnaire de la Commission. Ce concours, je l'ai réussi en 1978, à 28 ans, en m'appuyant sur une expérience de deux ans sur place à travailler sans relâche, et sur un CV déjà bien rempli.

- **La longue construction d'un cadre réglementaire européen**

Je suis resté trente-cinq ans dans le cadre administratif exigeant de la Commission européenne. J'y ai vécu une série d'aventures professionnelles, voyageant dans différents pays du monde et avec une variété de sous métiers ou fonctions. Pour mon équilibre mental, je restais à l'affût de toute compensation, lors des moments de liberté. Car les exigences professionnelles étaient parfois très dures et stressantes : être disponible jour et nuit, sept jours sur sept, jusqu'à l'épuisement, surtout lors des interminables négociations d'accords de pêche avec les pays tiers ou au Conseil des ministres européens de la pêche.

À moins de 28 ans, je me suis retrouvé seul représentant de la Commission pour des négociations très techniques aux îles Féroé. Cela m'a donné l'occasion de découvrir sur place des paysages et des gens étonnants. Et de vivre cet épisode cocasse : à Tórshavn, lors d'un repas présidé par le premier Ministre, un certain Monsieur Dam, son ministre de la Pêche voulait nous faire déguster avec fierté ses délicieuses truites d'élevage, mais il s'est étranglé avec une arrête en travers du gosier. Il a dû se lever brutalement avec des cris rauques d'étouffement, pour aller vomir un peu plus loin. Ambiance gênée et gênante garantie, mais pour moi d'un comique improvisé bien réussi.

Dans mes nouvelles fonctions, il fallait savoir résister aux lobbies des armateurs, et notamment ceux de mes anciennes *French connections*, qui venaient souvent à Bruxelles pour suivre de près les négociations avec les pays tiers et l'évolution de la réglementation dans la politique interne de la pêche. Cette réglementation me donnait une opportunité gratifiante pour essayer de régler des conflits entre pêcheurs de pays voisins. Par exemple, la « petite guerre » de la langoustine dans les eaux britanniques, ou celle du merlu dans le golfe de Gascogne, avec abordages entre chalutiers. Côté juristes comme Jean Pierre Berg, à Bruxelles, m'a permis de m'impliquer très fortement dans la rédaction des communications sur la politique interne de la pêche, des directives et des règlements sur les mesures techniques en y développant la notion de gestion durable, motivé par mes expériences au contact des pêcheurs et des scientifiques au niveau international.

Dans le contexte du nouveau droit de la mer des 200 milles, tout cela s'appuyait sur la connaissance de la distribution géographique réelle des stocks et de leurs migrations dont je présentais les cartes pour convaincre les politiques. De toute évidence, les poissons débordent des frontières sous-marines devant chaque pays. D'où d'ailleurs la nécessité d'une politique commune de la pêche. Y participer pleinement dès son début fut une expérience riche que j'ai eu la chance de partager sous l'impulsion et en compagnie de Loïc Mordrel, collègue breton dans le même service à la Commission. Il était membre du Parti socialiste, proche de Jacques Delors et de son cabinet, et à l'occasion conseiller pêche de François Mitterrand, juste avant son élection comme président. L'une de mes petites victoires de créativité est d'avoir convaincu le service juridique de la Commission d'annexer mes cartes de poissons et d'engins de pêche à nos textes juridiques européens. Pour moi, il était essentiel d'écrire une

réglementation simple à lire par les pêcheurs eux-mêmes et sans ambiguïté (aussi dans les traductions) pour les contrôleurs européens.

Par exemple (et un peu d'humour par ci par là ça fait du bien) cette jauge que j'avais dessinée pour mesurer le maillage des culs de chalut, en forme de trapèze gradué... et avec un trou pour servir aussi de décapsuleur de cannettes de bière. La mesure est faite par l'introduction de la jauge dans les mailles du cul avec une certaine force définie. Encore maintenant, le vocabulaire est délicieux dans la réglementation de l'UE. La dernière mise à jour du texte décrit l' « *Utilisation de la jauge de maille dans le cadre des inspections : Lorsqu'il mesure les mailles, l'inspecteur : a) insère les mors dans l'ouverture de la maille, le mors fixe de la jauge se trouvant contre le nœud, comme indiqué sur le schéma ci-dessous ; b) active la jauge et laisse les mors s'ouvrir jusqu'à ce que le mors mobile parvienne au nœud opposé et s'arrête lorsque la force déterminée est atteinte* ». L'humour avec double sens est toujours là... et ma future femme Dominique, spécialiste de l'encodage des réglementations européennes dans la base de données documentaires CELEX, s'est souvent demandé avant de me connaître qui était le rédacteur de ces textes parlant si souvent de cul (de chalut) avec autant de désinvolture ou de mor-dent !

J'ai fait face à des ambiances plus tendues, par exemple en Espagne, au pays Basque à Bilbao lors d'une rencontre avec les représentants des pêcheurs espagnols, juste avant l'entrée dans la CEE. Il y avait eu plusieurs « accrochages » en mer entre chalutiers, dans le golfe de Gascogne. J'étais à la table des négociations pour les accords de pêche, et on m'interpelle : « M. NOE on fait quoi ce soir avec vous ? On vous jette à la mer dans le port tout de suite ou on vous invite au restaurant... ? » Mais l'accueil finalement sera sympa avec la découverte des caves club-restaurants réservées aux hommes.

A Cuba, j'ai été présenté comme « Dr. NO » (celui de James Bond ?) par le directeur pêche et chef de la délégation Européenne, lors d'une grande réunion de l'Organisation des pêcheries de l'Atlantique Nord, ce qui a fait rire plus d'un délégué. Puis étonnante rencontre sociale nocturne avec une russe, rencontre hors contexte de l'histoire politique de l'île, quoique...

Autre nuit bizarre à Leningrad (qui deviendra St Petersburg), lors d'une réunion du Conseil international pour l'exploration de la mer : un collègue biologiste Belge d'Ostende nous a raconté s'être retrouvé complètement perdu dans le couloir de notre hôtel, après s'être réveillé dans une autre chambre que la sienne et qu'il avait quitté en somnambule, se souvenant à peine de la femme qui l'aurait drogué, sans doute avant de passer une partie de la nuit avec lui. Peur du risque de chantage du KGB au retour en Belgique.

- **Dans les coulisses du Conseil européen**

Dans les coulisses du pouvoir politique, j'observais au quotidien ces hommes politiques, ces personnages en haut de la hiérarchie européenne, accrochés au pouvoir, pris dans l'engrenage. Je voyais ces directeurs mettant plus d'énergie à se jeter des peaux de bananes

les uns les autres dans leur rivalité, qu'à défendre intelligemment nos propositions de règlement. J'étais frustré de me trouver coincé entre eux de par le jeu artificiel de ma loyauté envers la hiérarchie. Témoin aussi du début de harcèlement pathétique d'une jeune stagiaire blonde par l'un d'eux... Ils étaient d'excellents orateurs, souvent trop bavards, agissant un peu comme au théâtre, mais avec des mandats de négociation du Conseil européen très restrictifs, limités au seul secteur de la pêche. Au début des longues négociations, notamment sur les quotas, prévalait souvent une vision à court terme, poussée par des politiques qui voulaient se partager le gâteau au plus vite, et donc incompatible avec une bonne gestion des ressources de la pêche à long terme. Mais ils finissaient par comprendre et par accepter la logique des scénarios proposés par les scientifiques. Finalement, c'était aux ministres européens de décider sur la base de nos propositions.

J'étais souvent assis à côté du directeur de la Commission chargé de négocier les accords de pêche avec les pays tiers. Avec mon collègue Colin Bannister, expert pêche britannique, nous assistions notre chef de délégation dans les discussions techniques de négociations qui se terminaient souvent tard la nuit. Pas toujours facile de se retrouver assis – dans le rôle du souffleur – à côté du Commissaire en charge de la pêche et face à neuf ministres européens. Cette situation reste une épreuve impressionnante, surtout quand on n'a pas encore 30 ans et qu'on est prévenu au dernier moment. Plus amusant : assister, en plein conseil des ministres à l'évacuation polie mais ferme, par les services de sécurité, d'un membre d'une délégation (du Danemark je crois), relativement éméché, alors que son agressivité verbale puis la démarche titubante ne laissait pas de doute sur son ivresse. Et oui, l'alcoolisme mondain ça existe ici aussi et je le côtoierai souvent dans le milieu diplomatique.

Mon rôle était aussi d'animer les groupes de travail préparatoire, et ceux du Comité scientifique et technique de la pêche, chargé d'assister la Commission et dont j'étais le secrétaire. J'avais mis en œuvre le principe de la rédaction le jour même d'au moins trois versions successives du compte rendu de la réunion du jour, donc revues et rediscutées l'après-midi avant le départ des délégations qui ainsi rentraient dans leurs capitales respectives avec un document final et accepté (y compris parfois avec des positions minoritaires si nécessaire). Du travail propre, qui supposait la préparation d'un compte rendu provisoire avant même la réunion, sur base des informations disponibles, pour gagner du temps. Je savourais la satisfaction du progrès dans la mise au point des textes très complexes, au vocabulaire technique difficile à traduire en toutes les langues, mais qui étaient entérinés au sein des groupes internes du Conseil, puis au Conseil des ministres, parfois à la grande surprise de la hiérarchie qui n'y croyait plus.

- **J'ai été informaticien, interprète ou conférencier**

J'ai donc vécu avec les casquettes d'une variété de sous-métiers, parfois très simples mais toujours enrichissants. En voici qq exemples.

J'ai été dactylo, volontaire pour taper en urgence, lors d'un week-end de travail à Bruxelles, le texte à présenter au groupe de travail du Conseil des ministres, tôt le lundi matin. Le job de dactylo était « réservé » aux femmes dans les années 70, alors que tous les textes étaient rédigés par nous au papier et stylo. J'avais été « réprimandé » quelques semaines avant par le chef d'Unité, me signalant que je n'avais pas ma place au secrétariat. Curieux, je voulais y apprendre le fonctionnement des nouvelles machines à écrire Philips, ancêtres des ordinateurs, reçues depuis peu. Il devint subitement heureux que je puisse nous dépanner ce week-end là. Remerciements savourés comme une petite vengeance perso. C'était le début de la fin de l'ère du papier crayon.

J'ai été correspondant informatique à la DG XI (la Direction générale environnement à la Commission) dans les années 90, avec l'arrivée des premiers portables. Très utiles en mission. Gain de temps et indépendance. Les doigts sur le clavier, comme encore maintenant.

J'ai été interprète de conférence lors d'une réunion à Tunis, de l'anglais vers le Français, pour les participants d'Afrique francophone. Pas évident comme exercice. J'ai toujours admiré les interprètes professionnels pour leur capacité d'absorber de longues phrases avant de les restituer dans une autre langue, ça torture beaucoup la tête mais c'est enrichissant comme expérience. L'interprétation n'est pas une traduction mot à mot mais d'idées à idées.

J'ai été traducteur, avec un incident quasi diplomatique au Caire (Egypte) lors d'une réunion FAO où j'avais traduit en français le texte du rapport du groupe de travail, durant une bonne partie de la nuit, en dictant la traduction en direct à une secrétaire locale. Mais, en me déplaçant... aie ! J'accroche le fil de l'ordinateur... qui s'éteint. Texte non sauvegardé entièrement perdu. Aie, aie ! Frustration partagée !

J'ai été secrétaire et organisateur du Comité Scientifique et Technique de la Pêche (le CSTP), prélude aux réunions des groupes internes du conseil des ministres européens. Un remake avec objectif législatif des réunions plus scientifiques du Comité International pour l'Exploration de la Mer (CIEM, qui fédère les pays riverains de l'Atlantique Nord, au-delà de l'Europe).

Plus tard, j'ai été conférencier, donc porteur de messages politiques, comme responsable de l'unité protection des eaux et de la mer, au sein de la DG environnement de la Commission. Je répondais aux demandes des organisations pour l'environnement, dont surtout des ONG, et effectuais 2 à 3 missions en moyenne par semaine, souvent en Europe, parfois plus loin en Egypte, Islande, etc. Un challenge permanent et souvent gratifiant. Restent quelques souvenirs agréables, dont les félicitations reçues de participants américains à une conférence donnée à Amsterdam sur le thème de la politique européenne concernant les ports de plaisance. Ma présentation était à risque car uniquement supportée en « power point » grand écran par des dessins humoristiques, extraits et remaniés depuis des revues nautiques sur la voile. L'originalité paie. L'humour fait du bien. Pas toujours facile à utiliser dans les contextes politiques internationaux où on est la cible des observateurs sérieux, trop sérieux.

- **Les yeux dans le vague des vagues**

J'ai eu la chance de louer mes services comme skipper sur mon monocoque Dufour 2800 « Traité de Rhum » lors de croisières vers les Glénan, agrémentées de plongées découvertes pour mon équipage. Son nom est un double clin d'œil à la course du Rhum et au voilier « Traité de Rome », considéré comme un ambassadeur de l'Europe suite à sa victoire en 1975 dans la Whitbread autour du monde, et qui m'a accueilli à son bord entre Gibraltar et les îles du Cap Vert, avant de continuer sa traversée de l'atlantique.

En 1985, je me décide : mon 4^{ème} croiseur sera un catamaran de course croisière. Je suis indirectement stimulé dans mon choix par Patrick Morvan que j'ai connu à Concarneau. Sa voilerie n'était pas loin de mon bureau au port de Concarneau, et je l'ai côtoyé en compétition lors des régates côtières. Je l'admirais pour ses courses transatlantiques et son record en 1984 de la traversée de l'Atlantique sur le multicoque *Jet Services II* en 8 jours, 16h 36'. J'ai donc signé pour le premier Diabolo de série, découvert sur base d'une maquette publiée dans un article de presse. Contexte fascinant des émissions Thalassa à la TV pour les courses au large et les aventures en mer. Merci à George Pernoux pour nous avoir permis de développer nos rêves et de nous ancrer dans les réalités du monde de la mer.

J'enchaîne la première place au 24 h de Nieuport (Belgique) sur le proto du Diabolo, puis le premier prix (un génois en Mylar) avec mon Diabolo tout neuf, au trophée des multicoques de Saint Cyprien, malgré une dérive qui a déchiré une coque lors d'une épreuve mouvementée. Puis une traversée tumultueuse toujours en Méditerranée de Borme-les-mimosas à Minorque aux Baléares, de nuit à sec de toile, poussé par les déferlantes sous mistral, à plus de 10 nœuds de moyenne. Viennent ensuite des courses en Italie, des croisières des Pays-Bas au Pays basque espagnol, des courses à Arcachon, et puis des croisières familiales surtout en Bretagne sud. Bémol : un échouage de nuit sur les rochers de l'aber Vrac'h, de mon catamaran que j'avais abandonné au mouillage sur ancre, par jour de tempête. C'était peu de temps avant son exposition au grand pavois de la Rochelle, où il fut cependant présenté avec succès comme bateau quasi neuf. Et depuis, mon bateau navigue encore, 35 ans après... et toujours avec les dauphins attirés par ses doubles coques rouges, et qui aiment l'escorter. Le plaisir de naviguer reste toujours vif et les pêches plutôt bonnes, à condition de réduire la toile ou par petit temps. Bref, c'est la belle histoire d'une passion très forte qui continue.

Derrière toute cette passion, quel est le vrai moteur psychologique ? La compétition ? Vouloir gagner un prix à tout prix ? Non, pas seulement. Certes, j'ai accepté le principe de la compétition. J'ai notamment admis que les concours sélectionnent les élèves des écoles d'ingénieurs (et ma première place à l'entrée à l'Agro de Rennes m'a certainement fait plaisir). Mais la compétition en mer c'est autre chose. Paradoxalement, elle offre aussi la sécurité, grâce au suivi en groupe. Aux organisateurs des courses toujours joignables en VHF, nous avons parfois pu témoigner en direct des accidents chez des concurrents ou faciliter les recherches de multicoques non rentrés après les courses. C'est important de pouvoir tester,

avec un bon équipage, son propre matériel en gardant toute la toile dehors, en levant parfois une coque au près (ou sous spi). Ça passe ou ça casse !

Souvent les autres catas de course croisière cassent, oui, car les structures souffrent et qu'il y a beaucoup de protos parmi eux. Avec ses 8.50 m, le diabolo lui est petit, mais solide. Merci beaucoup Jean François Montésinos pour ta superbe construction en red cedar, strip planking, fibre de verre époxy, plein d'astuces et qui résiste incroyablement bien avec l'âge (moi aussi, merci). Le secret c'est surtout dans l'anticipation des accidents.

Vivre de telles émotions sous contrôle, n'est-ce pas fabuleux ! La chance hésite, s'apprivoise, puis vous sourit. Et à côté de l'exaltation, il y a la méditation, seul à la barre, les yeux dans la vague des vagues... bercé, tout bouge gentiment ou en secousses. bercement utérin ? Rythme de l'amour physique ? Partir à la voile au large m'a toujours nettoyé la tête, comme une drogue psychotrope, une thérapie. Ses effets sont quasi immédiats et, à chaque nouveau départ, dès les premières heures en mer, je revis étrangement les bons moments de mes croisières passées, avec le cerveau en onde alpha. Ça vous arrive aussi ? C'est planant...

- **Souvenirs en cascade dans les pays lointains**

En marge des missions professionnelles pour la DG Développement, je profitais de toutes les opportunités pour faire de belles plongées en bouteille ou non : plongée en Nouvelle Calédonie, seul en apnée dans les courants, avec les requins sur la barrière de corail et découverte d'une épave non répertoriée, avec ses canons. Et au large de Port Moresby avec mon copain espagnol Juan Carlos Rey, biologiste halieute aussi, rencontré à la DG Pêche et devenu ambassadeur de la Commission européenne en Papouasie Nouvelle Guinée : saut impressionnant d'une raie manta juste devant notre pirogue, au risque de nous écraser, après une descente en bouteille et la rencontre étonnante avec un couple de gros requins dormeurs posés, comme enlacés bras dessus bras dessous, sur le tombant de la barrière de corail. Et à la Dominique aux Antilles avec de superbes photos de tortue, envoyées en souvenir par des Américains sympathiques rencontrés en plongée.

Encore quelques souvenirs exotiques lors de voyages professionnels. Du plus froid au plus chaud.

Au Groenland, en traineau à chien avec les Inuits, début de débâcle sur la banquise, les chiens qui évitent de justesse une faille, dans la glace, se jettent sur un monticule enneigé et plantent notre traineau. Ouf ! J'en profite pour retirer mes gants, dégainer et uriner, un peu à l'écart de nos bêtes. Retour au traineau, mes beaux gants en cuir ont disparus, bouffés par un chien. Je me souviens de la suite du voyage en traineau, doigts assez gelés et odeur d'excréments canins au parfum de flétan pourri... beurk !

Aux Canaries, première escale à la voile comme équipier du célèbre voilier de course « Traité de Rome » à Ténérife aux îles du Cap Vert. Accueilli par la presse et les autorités, on nous fait cadeau de quelques régimes de bananes qui ne supporteront pas le voyage jusqu'aux Antilles.

Puis retour professionnel à Ténérife 10 ans plus tard, en mission pour la Commission européenne à l'occasion d'une réunion de la Commission thonière de l'Atlantique. Mon PC portable et son processeur mathématique très performant sont alors très convoité, pour faire des calculs de dynamique de population jusque tard dans la nuit.

Près de Boston, au Cape Cod, survol réussi des baleines à bosse avec le directeur d'Ifremer et d'autres biologistes halieutes, en marge des réunions de l'Organisation des pêcheries de l'Atlantique Nord-Ouest. Je suis aux commandes d'un Cessna loué à l'aéroclub de Barnstable (Maine, États-Unis), en montrant ma licence américaine de pilote obtenue par équivalence de ma licence belge. On a cependant failli nous tirer au fusil, lors du survol d'une petite piste privée avec remise des gaz en seuil de piste. Le danger n'était pas dans le survol de Cape Cod. Impressionnant tout de même de se retrouver coincé par intégration en 5^{ème} position en finale sur l'aéroport de Hyannis, puis de se poser au cul d'un avion qui n'a pas encore dégagé la piste, avec un autre qui vous colle au train. Situation qui n'existe pas en Europe.

Aux îles Fidji, j'ai mal vécu ce cambriolage dans ma chambre d'hôtel, de la dent d'orque offerte en mon honneur par le chef du village pour nous remercier d'un projet de développement financé par l'Europe. Cette dent, je m'étais promis de la lui retourner discrètement après la cérémonie émouvante qui culminait par cette remise d'un trophée ancien. Toujours aux Fidji, cavalier peu expérimenté, je revis cette cavalcade en bord de mer avec un petit cheval qui m'a fait un arrêt sur image inattendu, au risque de me projeter à la mer, et ces plongées avec des requins à pointe blanche dans les récifs qui sont comme des aquariums naturels.

Polynésie Française : atoll de Rangiroa avec projet de perliculture lui aussi financé par l'Europe. Là encore plongée avec présence de squales dans la passe de l'atoll. Magnifique. Ou plongées plus tranquilles à Tahiti. Kiribati, Tuvalu, Vanuatu, Papouasie Nouvelle Guinée...

Encore plein d'aventures au Maroc, en Afrique centrale, de l'Ouest, de l'Est et du Sud, en Océanie, aux Antilles, en Islande, aux Amériques : surtout au Canada et aux États-Unis, et dans toute l'Europe... à raconter une autre fois peut-être.

- **A votre santé !**

La drogue, l'absentéisme record et la démotivation des étudiants de l'Agro sont des sujets trop sensibles, mais pourtant bien réels... et dont je pourrais témoigner une autre fois. Mais parlons plutôt de mes propres problèmes de santé, liés au métier.

Il y eu cette réaction violente à un vaccin, lors d'un transfert entre deux avions en transit à Tokyo. Juste impressionnant... mais évacuation un peu en panique par le personnel à l'escale qui soutenait mon corps titubant... avant de m'accompagner vers mon avion de ligne pour l'Australie.

Le retour de mes cinq ans d'Afrique comme diplomate sera bien plus galère, avec deux années d'eczéma géant, qu'on appelle la « gratte gratte », doublée d'insomnies chroniques.

Impossible à guérir par la médecine classique, y compris par les spécialistes de la médecine tropicale à Anvers ou par les meilleurs dermatologues. Seul un gastroentérologue chilien a réussi à me soigner, suite au diagnostic précis fait au pendule par un ostéopathe magnétiseur génial à Waremes. Ce kiné changera aussi le cours de ma vie dans ma reconversion vers cet art de la guérison.

Et puis, il y a l'alcoolisme, souvent lié à la pêche. Concarneau en était une place forte dans les années 70, voir un lieu d'épidémie. L'alcoolisme sévissait de jour dans les cafés, par exemple au Pouce, lieu sympa des affaires du port fréquenté par marins et armateurs, ou de nuit en boîtes, par exemple Aux Korrigans tenu par Guitte, « aide-sociale » géniale pour marins paumés. Alcoolisme parfois grave. Sous la criée on se moquait d'un armateur en vélo à qui on avait retiré son permis pour conduite en état d'ivresse, alors qu'il avait causé un accident corporel. On se méfiait de l'agressivité verbale, après l'heure des apéros en chaîne, du représentant de la CGT avec qui j'avais sympathisé. On rigolait de la fuite du délégué CFDT aux Antilles, avec la caisse du syndicat. On se moquait de l'alcoolisme du Secrétaire général des mareyeurs, imbibé tous les midis au petit jaune. Par contre, même 50 ans après, Pierre, ancien bosco, se rappelle et m'a confirmé les conduites exemplaires de certains équipages de chalutiers comme celui du Baccara, ruban bleu de la flottille de Concarneau, où, quand j'étais à bord moi aussi pour une marée, je peux témoigner qu'il n'y avait pas une goutte d'alcool.

Personnellement, comme pour le tabac abandonné dès l'âge de 30 ans, avoir réussi à quitter enfin le rythme de l'alcoolisme mondain dans l'enchaînement des réceptions, pour une abstinence stricte, même si je m'y suis pris tard, m'a donné cette force et cette lucidité que je souhaite à tous. Merci à Vincent Laz mon guérisseur.

- **Concilier vie professionnelle et ma passion de pilote amateur.**

J'ai eu la chance de pouvoir combiner ma passion de pilote avec ma vie professionnelle, dans presque toutes mes missions en Europe ou en Afrique, en accumulant des milliers d'heures de vol (dont certaines aussi pour le lobby des ingénieurs agro de Belgique). Ces quelques exemples s'accrochent encore à ma mémoire :

Retour de nuit de Monaco, après une réunion consacrée au sanctuaire pour dauphins, dans un petit avion Robin DR400, avec le souvenir d'une balise de nuit cassée avant décollage lors d'une escale au nord de Lyon. Et en Norvège, à Bergen, j'ai provoqué, malgré moi, la remise des gaz d'un avion de ligne suite aux injonctions de la tour de contrôle « *expedite landing* » puis « *take first taxi to your right* ». Injonctions un peu stressantes, contradictoires et trop tardives, mais ils voyaient nos deux avions en quasi « collusion course » lors de l'approche. Mais le pire était à venir: j'ai dégagé trop tard sur sa propre piste d'atterrissage, qui était ma deuxième sortie à droite après avoir raté la première dépassée trop vite. Hurllement des réacteurs juste au-dessus de ma tête... ouf !

J'ai vécu une arrivée spéciale à Gdansk en Pologne, après avoir contourné l'Allemagne de l'Est par la Baltique, avec des injonctions ambiguës des contrôleurs polonais : « *wait before entering* ». J'ai atterri sans leur obéir. Heureusement, pas de représailles ni sanction... Puis retour et déroutement dans les orages vers Maastricht, sans avoir pu trouver une goutte d'essence au départ de Pologne. Heureusement, j'avais fait un dernier plein à Bornholm au Danemark à l'aller. C'était toujours chaud derrière le rideau de fer.

En Tunisie pour des négociations pêche, mes passagères furent embarquées malgré elles dans une aventure locale, style James Bond, avec courses poursuites en voiture de location dans le sud tunisien, harcelées par des Libyens, pendant que j'étais en réunion. Puis, surprise : pas d'essence sur place pour le retour en avion. Et pas d'essence non plus à Pantelleria et mauvais temps sur la Sardaigne. Impossible de s'y poser. Enfin, escale en Corse après 7 h de vol sans « refueler »... chaud cet aller-retour Corse Tunisie sur un seul plein en Cessna 182.

Dans le sud de l'Afrique, lors de mes cinq ans d'Afrique en ULM, sur un vol de l'Ouganda au Mozambique, c'est la panne de magneto, donc tout le vol avec une bougie sur deux par cylindre. Et retour en Ouganda dans les orages. Puis, lors du retour final de l'Ouganda vers la France, c'est la panne sèche à Héraklion, après la traversée de la méditerranée sans trouver une goutte d'essence à Alexandrie, et avec juste un complément d'essence à Louxor. La chance oui et des calculs précis... pour la mettre avec soi.

J'ai aussi eu la chance de trouver le temps de devenir instructeur d'avion, de planeur, puis d'ULM et pilote vol tout temps, nuit et nuages. J'ai pu voler pour *Médecin et Aviation Sans Frontière*, au Mali, et fait plusieurs traversées du désert africain. Des dizaines d'aventures à raconter. Avec autant de beaux vols, à découvrir sur internet (remysafari.skyrock) et à raconter... une autre fois.

- **Trente-neuf ans... et des homards dans mes bagages**

Donc, j'ai passé ma vie à l'étranger de l'étranger. La France quittée définitivement à l'âge de 25 ans, sauf retours lors des congés, j'étais un « expatrié ». Lors de mes missions à l'étranger, je me réveillais souvent le matin dans un nouvel hôtel, semblable au précédent, en hésitant un peu pour me rappeler dans quel pays je me trouvais. C'est la dure condition du missionnaire. D'accord, toujours en mission quelque part, c'est formidable... Mais soudain, en 1990, à 39 ans et toujours célibataire, mais déjà papa d'une fille âgée de 9 ans, je prends conscience du temps qui s'écoule et ma décision est prise. Au retour d'Halifax (avec des homards vivants dans mes bagages, hum ... que ce sera bon, grillé !), avant de rentrer sur Bruxelles, cap sur New York puis Madrid où je retrouve Dominique, ma belle amie bretonne. « Tu veux bien faire des enfants avec moi ? OK ? Alors, je te ramène à Bruxelles ». Et Maëlle naîtra moins de deux ans plus tard. Puis en 2002, avec Max son petit frère de 10 ans, nous partirons pour cinq ans en Afrique. Je me souviens que le 11 septembre 2001, j'ai vécu en direct les attentats de New York depuis le cabinet d'un docteur au service médical de la

Commission, en pleine procédure de contrôle pour mon recrutement en délégation. Visage de catastrophe du médecin en liaison directe avec notre délégation à Washington...

L'halieute que je suis deviendra diplomate à la délégation de l'Union européenne à Kampala, comme premier conseiller en charge du développement rural, grâce aussi à ma casquette d'ingénieur agronome. Découverte de l'Afrique de l'Est en ULM au départ de l'Ouganda. Des rencontres humaines passionnantes et riches aussi avec la nature sauvage. Parallèlement, une nouvelle aventure humaine commence : celle de développer mes talents de guérisseur magnétiseur télépathe. Cela ferait l'objet d'un autre chapitre... Oui, tutoyer sa propre mort donne des ailes. Ce sont des expériences initiatiques qui forment les chamans dit-on.

Aurais-je refilé mon gène d'aventurier (et de guérisseur) à mes enfants qui n'arrêtent pas de découvrir le monde et de bouger à chaque occasion ? Si oui, tant mieux.

- **À toutes fins utiles**

- Pour sauver un ami de la noyade, protège-toi de son étreinte que provoque la panique et aide-le en le poussant vers la surface, sinon il t'entraînera au fond avec lui. L'arrivée de la mort par le froid en mer, provoquant une anesthésie salvatrice, semble pourtant si douce.

- Mon expérience aéronautique, qui m'a permis de développer mon cerveau séquentiel, par la rigueur de la formation des pilotes, montre que les crashes arrivent souvent par l'accumulation d'au moins cinq petites causes mineures. J'en déduis qu'il faut savoir écouter les premiers signes d'alerte et prodiguer les bons conseils en se basant sur la pédagogie par l'erreur. Ceci est applicable à toute activité et au domaine de la santé. En toute humilité. Sachons renoncer si l'action devient douteuse. Frustration mineure, mais succès garanti.

- Les drogués du travail jusqu'à l'épuisement ne s'en sortiraient que grâce à une passion compensatrice, pouvant être la pratique d'un loisir sain et écolo qui lave le cerveau, mais au risque de récidiver dans la compétition sportive. Il faut savoir lâcher prise pour sortir du piège et s'accrocher à l'essentiel.

- Attention à l'engrenage dans le jeu de la compétition mentale pour être le plus compétent, et gare au jeu pernicieux du pouvoir pour grimper plus haut dans la hiérarchie au travail. Une bonne compétition suppose que la récompense soit atteignable sur terre, pas au paradis. Sinon, à l'extrême, on devient ce terroriste suicidaire croyant aux 72 vierges qui attendent le martyr sur l'autre rive. Partageons cette parole de sagesse bouddhique d'Arnaud Desjardin : « Chacun connaît son mental, mais ignore la dimension qui réside dans le fait de se sentir comblé. Il s'agit d'un sentiment mystique. »

- Enfin, partageons aussi cet enseignement chamanique universel qui rappelle que, quelle que soit la question, la réponse c'est l'amour.

- **Délire pre-mortem**

Est-ce la fin de l'aventure ? Non. Et du délire écolo ? Non plus. OK, j'adore planer dans les airs, avec déjà des milliers d'heures en vol à voile dans le ciel. Mais quand sur terre il me faudra temporairement descendre, eh oui, des cendres, alors SVP pourrait-on disperser les miennes en mer à Merrien par exemple ? Elles seraient alors réabsorbées par le plancton, puis par la magie des transformations successives dans la chaîne alimentaire. Le gag serait que je devienne un véritable poisson-volant enfin de mes propres ailes, ou une simple raie, pourvue d'ailes également.

Mais avec des ailes, ne serait-ce pas faire du zèle ? Et la boucle sera bouclée. La Raie aussi, raie bouclée qui a aussi des ailes. Donc retour à la mer (syndrome du dauphin) à qui je dis merci, merci infiniment, oui mer... si infiniment grande ! Oui, soyons cosmique, ou à défaut soyons un peu comiques.

Mais alors, moi si niais pensez-vous ? Mais encore : faut-il là Raie nier ? Ou bien : c'est la Raie sur image :)

Mais non, mais si, non pas messie....

Fin du délire.

Alors, moi, pas si niais,
si-gner maintenant :

Raie Me (too)... ou Rémy2

PS : « Two » car on recommence toujours à deux... via nos petits êtres flagellés nageant toujours à la recherche de l'ovule dans la mère. De génération en génération... éternellement. A vous de jouer mes enfants, avec l'envie étrange de toujours vouloir voler, pêcher, nager plus loin. De se voir pousser des nageoires ou des ailes... et de vivre des aventures à partager dans de tels récits sans queue ni tête, quoi-queue :)