

ON VA FAIRE UN TOUR

«Evidemment, nous aurions pu dire "on va faire un tour". Quand Vasco de Gama et le capitaine Cook parlaient ainsi, on savait de quel tour il retournait, mais nous, sincèrement, ne caressons nul projet de circumnavigation.»

Jacques Perret, *Rôle de plaisance*

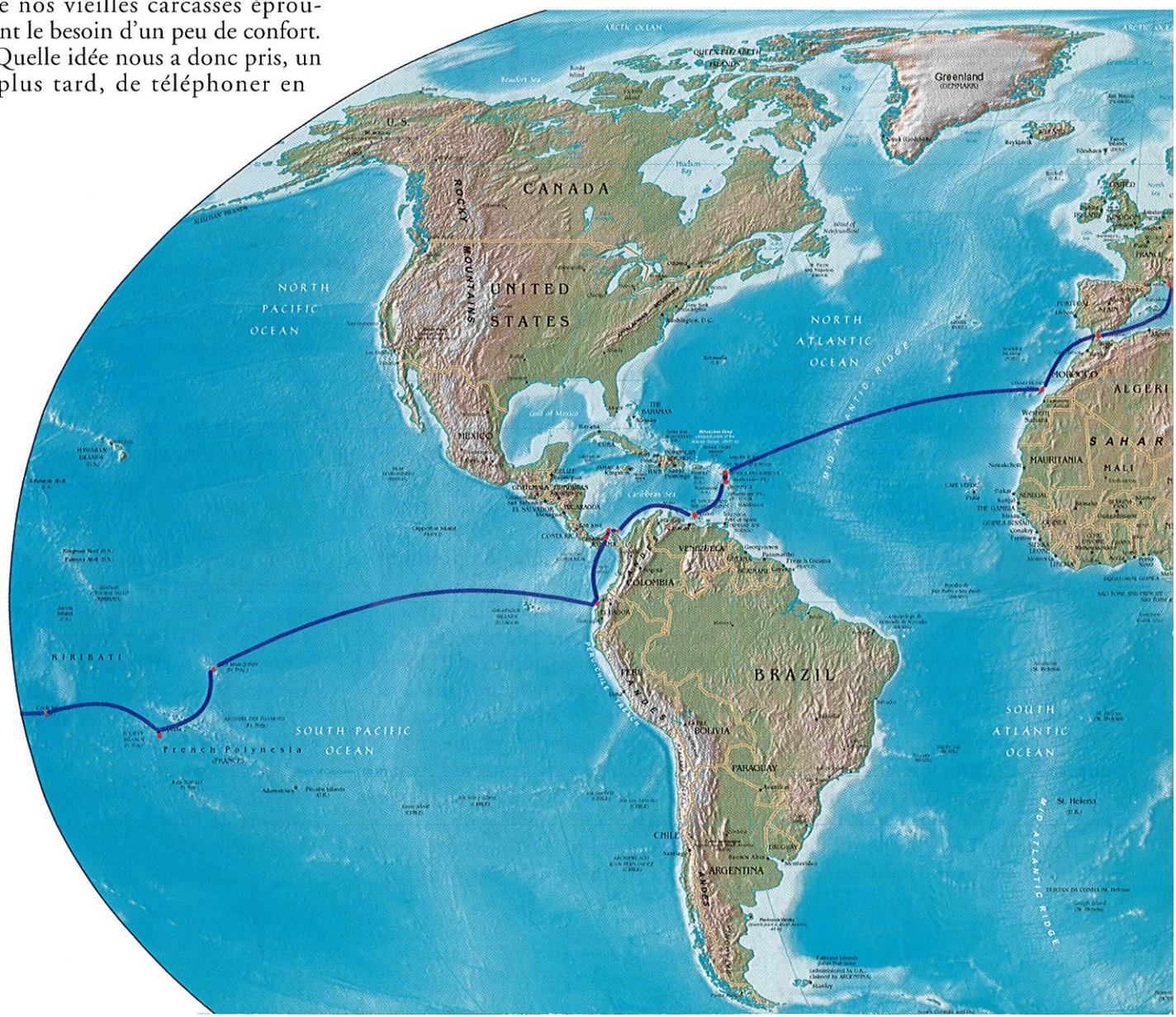
Non plus que Jacques Perret et son matelot Collot, ma matelote Danièle et moi ne caressons un projet aussi ambitieux qu'un tour du monde. Si, au début de 1996, nous avons remplacé notre *Centurion* avec lequel nous avons parcouru la Méditerranée occidentale pendant vingt ans par un *Prétorien*, un peu plus récent et d'un mètre de plus, c'était surtout en vue de balades porquerollaises avec la troisième génération ; aussi parce qu'après trente années de navigation plutôt spartiate nos vieilles carcasses éprouvaient le besoin d'un peu de confort.

Quelle idée nous a donc pris, un an plus tard, de téléphoner en

Angleterre au "Blue Water Rally" organisateur, en 1998 d'un tour du monde de vingt mois à la voile ? C'était en tout cas ce qu'on comprenait de l'entrefilet paru dans *Voiles et Voiliers*. Une chose est certaine : la gentillesse d'Annette Seymour qui nous a répondu dans un français parfait, avec l'accent irrésistible de Jane Birkin, n'est pas étrangère au déroulement des événements ultérieurs.

Ensuite nous ferons la connaissance de Peter Seymour et Tony Diment qui, organisateurs d'un rallye autour du monde pour le Royal

Air Force Yacht Club, ont décidé de poursuivre cette activité après avoir quitté l'armée de l'Air de Sa Gracieuse Majesté. Quelques mois plus tard, fin 1997, nous deviendrons fidèles des P & O Ferries entre Le Havre et Portsmouth car c'est dans le Solent, au bord de la rivière Humble, que se retrouvent pour six week-ends de préparation la trentaine d'équipages inscrits pour cette aventure collective. Ainsi à notre arrivée à Gibraltar le 12 octobre 1998 aurons-nous l'impression de retrouver une bande de copains, fus-



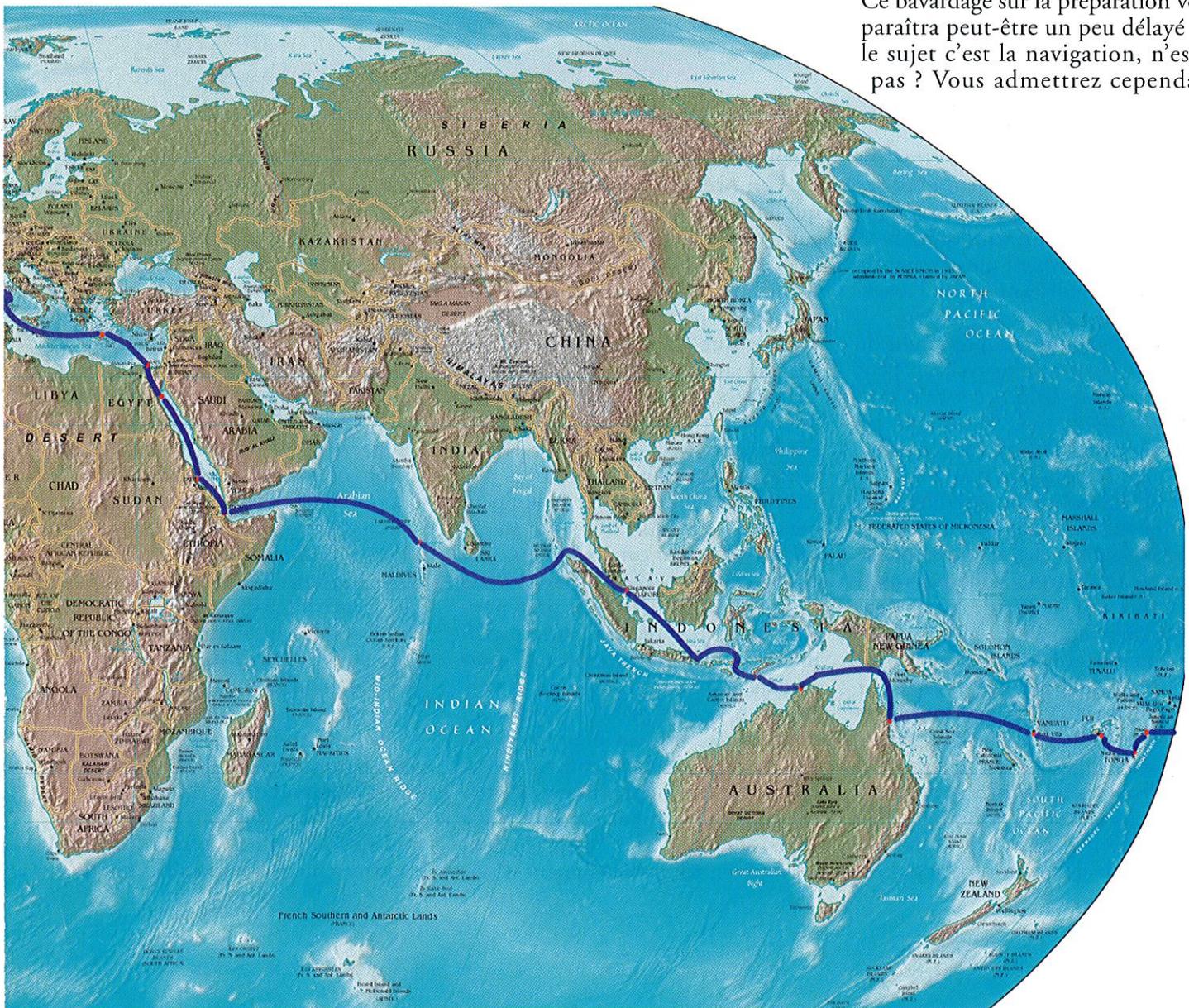
sent-ils aussi exotiques que le sont les British.

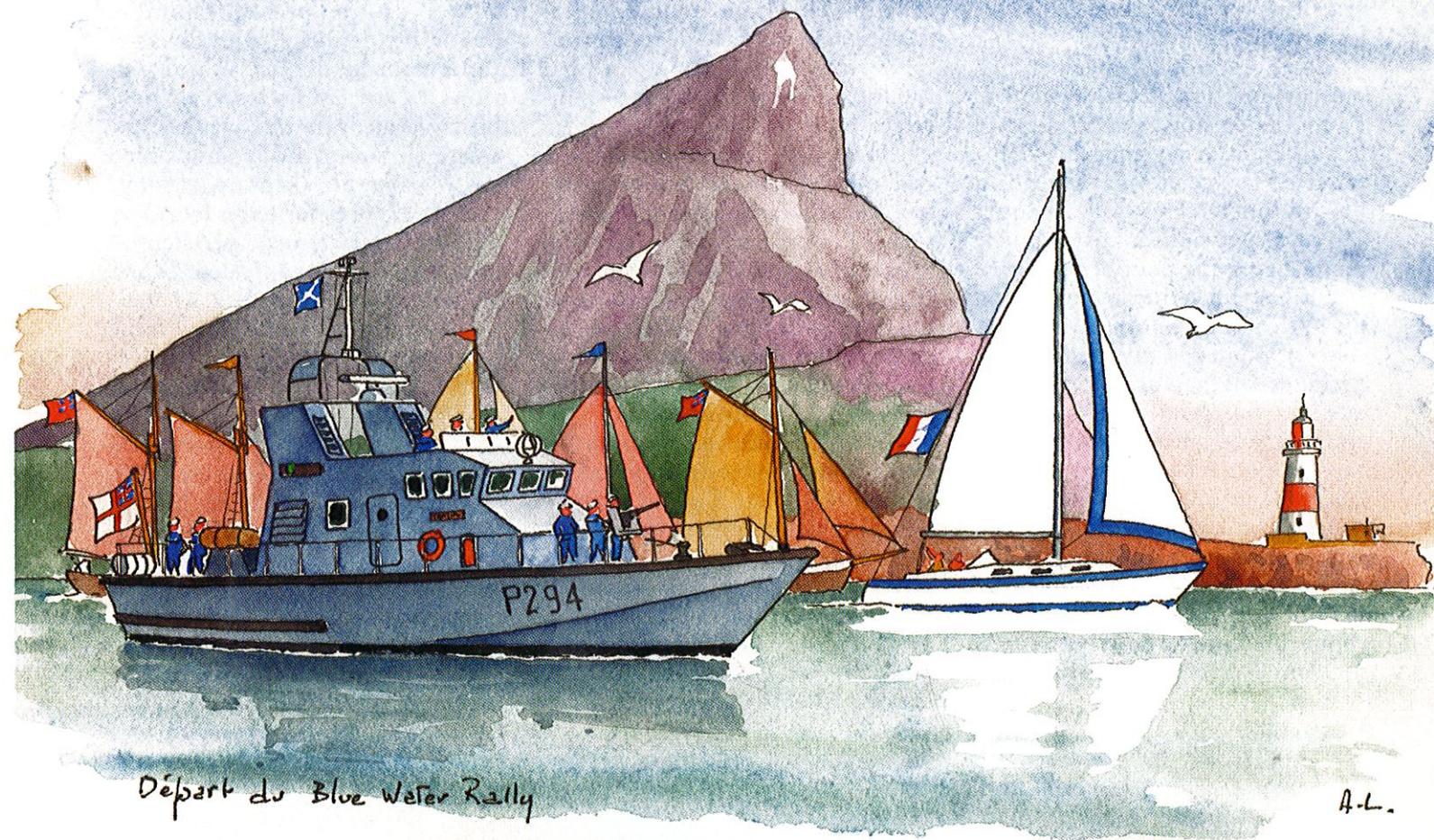
Entre temps, vous imaginez bien que ce projet a petit à petit accaparé l'essentiel de notre temps. Le pari le plus audacieux c'était d'être disponible à la date prévue ; finalement j'ai pu quitter mon job à Pâques 1998, ce qui nous a laissé tout le temps nécessaire pour peaufiner *La Billebaude*. En vérité, la préparation du bateau n'a jamais été un gros souci et pour peu que l'on ait une petite expérience de navigation et que l'on s'en tienne à des solutions simples, quelques mois suffisent. Sans accabler le lecteur sous une avalanche de détails, disons pour faire court qu'on a remplacé tout ce qui pouvait présenter quelque fragilité sur un bateau de quatorze ans : traitement anti-osmose, peinture de coque, peinture de pont, gréments dormant et courant, garde robe, ins-

tallation électrique, moteur, guindeau, gazinière, etc. Il ne restait alors qu'à compléter l'armement par quelques équipements indispensables, ou seulement utiles, pour un grand voyage : régulateur d'allure, panneaux solaires, générateur remorqué, dessalinisateur, émetteur-récepteur B.L.U., capote, tauds, aussières "Panama", cartes et documents nautiques, sans oublier une imposante pharmacie. Comme il restait un peu de place, on a même réussi à caser une centaine de bonnes bouteilles et quelques confits de canard.

Avant le grand départ, un certain nombre de questions importantes se posaient. Tout d'abord les problèmes administratifs- impôts, courrier, pensions et retraites- et je peux certifier que l'administration ne fait rien, strictement rien, pour aider les nomades. En l'occurrence, c'est notre fils aîné Denis qui a hérité de ces responsabilités après que nous

eûmes dû remplir un nombre incroyable de formulaires divers et variés pour lui donner les procurations *ad hoc*. Mais les vrais problèmes avaient trait à l'avenir, c'est-à-dire au retour. Etions-nous bien sûrs de revenir au bout de vingt mois ? Allions-nous rester locataires de notre appartement parisien où nous nous sentions si bien ? *Quid* de notre petite baraque dans le Loiret ? Lâchement, nous n'avons traité que les urgences, décidant tardivement de quitter Paris et d'entasser nos hardes dans notre grange du Gâtinais l'été 1998 et reportant la décision de passer ou non une année à Tahiti à notre arrivée dans le Pacifique après quelques mois de navigation hauturière. Quant au choix de notre résidence de retraités sédentaires- Paris, Toulon ou la morne Beauce ? - il n'a été fait qu'à notre retour en Méditerranée, et rien ne permet d'affirmer qu'il est définitif. Ce bavardage sur la préparation vous paraîtra peut-être un peu délayé car le sujet c'est la navigation, n'est-il pas ? Vous admettez cependant





Départ du Blue Water Rally

A.L.

qu'on ne prépare pas un tour du monde à la voile comme on fait ses valises pour aller chez sa tata dans le Morvan ; ensuite vous savez bien que la préparation est plus excitante, voire plus angoissante, que l'aventure elle-même.

Par ailleurs un compte rendu de voyage, fût-ce sur un merveilleux petit bateau comme *La Billebaude*, fût-ce dans des îles de rêve, fût-ce avec un talent de conteur (qui reste à prouver), c'est toujours un peu longuet ; seuls quelques lecteurs irréductibles, qui liraient l'annuaire du téléphone d'une seule traite, digèrent aisément ce genre de littérature. Voilà pourquoi je me suis un peu attardé sur les prolegomènes retardant lâchement le moment d'entamer le récit des trente mois et 28 000 milles qui séparent notre départ du Club nautique de la Marine à Toulon de notre retour au point de départ. Courage amis lecteurs, il y aura un punch à l'arrivée !

Revenons donc à Gibraltar où le départ vient d'être donné par un patrouilleur de la Royal Navy. Pre-

mière étape atlantique aux Canaries où l'on prépare la grande traversée qui nous conduit en trois semaines à Antigua. De là nous partons vite vers la Guadeloupe où nous avons loué un grand voilier pour accueillir enfants et petits-enfants. C'est en famille que nous fêtons Noël aux Saintes après un plein de rhum à Marie-Galante. On promet de se retrouver à Tahiti ; ils reprennent l'avion vers la France, nous mettons le cap vers Bonaire. Comme ses voisines Aruba et Curaçao, c'est un petit morceau de Hollande perdu au milieu de la mer caraïbe, île insolite et accueillante malgré les moustiques (qui ne nous quitteront plus pendant deux ans) où l'on parle papiamentu, curieux volapuk qui mêle anglais, hollandais, espagnol et portugais. Ayant un peu de temps avant notre rendez-vous à Colon, préalable à la traversée du canal, on visite l'archipel des San Blas, sans grand intérêt pour qui connaît de plus beaux atolls, et on s'arrête à Portobelo dont les forts en ruine témoignent d'une

époque de splendeur et de richesse quand, vice-royauté, elle accueillait les galions venus d'Espagne chercher les richesses des Amériques ; on peine à imaginer ce que pouvait représenter la convergence de caravanes totalisant 6 000 mules dans ce qui n'est plus aujourd'hui qu'un modeste village. Francis Drake raflait parfois la mise jusqu'à ce qu'un boulet mette fin à sa carrière sous les remparts de la ville. Bref passage à Colon, où le tourisme est déconseillé si l'on tient à sa peau, ce qui est - n'en doutez pas - notre cas. Grâce à l'organisation du rallye, les formalités sont expédiées en une journée et c'est la traversée du canal par convoi de 15 voiliers en 5 rafts de 3 ; le passage sous le pont des Amériques avant le mouillage de Balboa marque notre entrée dans le Grand Océan.

Sans attendre le regroupement, nous faisons route indépendamment vers l'Equateur, bien décidés à profiter de cette escale pour visiter l'avenue des volcans de Quito à Cuenca. Contrairement aux rosbifs qui ado-

rent les voyages organisés, c'est sac au dos et dans les autocars multicolores au milieu des Indiens que nous sillonnerons la « Transaméricaine », terme pompeux pour une piste étroite défoncée par les intempéries sur laquelle les chauffeurs foncent sans se soucier de ce qui peut venir en face. Plus d'une fois nous fermerons les yeux en nous cramponnant à nos voisins, lamas ou moutons parfois quand il n'y a plus de place pour eux sur le toit. Émerveillés par ce pays, touchés par la gentillesse des Indiens, et les vertèbres disloquées, nous retrouvons dix jours plus tard *La Billebaude* à Puerto Lucia, marina pour vedettes de milliardaire, totalement inadaptée aux voiliers. Tandis que le rallye appareille vers les Galapagos, nous, persuadés que ces îles sont devenues un piège à touristes, nous faisons route directement vers les Marquises. Merveilleuse traversée de 29 jours qui se termine par un mouillage au clair de lune, entre deux grains, à Hanavavae. Au réveil, Danièle qui connaît quelques-unes des Marquises mais pas Fatu Hiva, l'île sans nonos et sans touristes, découvre époustouflée la baie des Vierges. Après avoir rallié Nuku

Hiva pour Pâques afin de ne pas manquer les chants marquisiens dans la cathédrale de Taioahe, on bague-naude dans les îles puis dans les atolls avant d'arriver les premiers à Tahiti pour y accueillir nos compagnons. On les corneque dans Papeete, on leur fait découvrir Moorea, et enfin on les escorte jusqu'à Bora Bora d'où, un peu tristes, on les salue quand les uns après les autres ils franchissent la passe cap à l'ouest. Quant à nous, une fois la dernière voile disparue à l'horizon, nous mettons le cap vers Tahiti car c'est décidé, nous passerons une année en Polynésie. Année de bonheur parfait où se conjuguent la fidélité de vieux amis tahitiens, l'accueil de la Marine, la venue de notre petite famille, le tout dans des paysages de rêve. Entre deux séjours à la marina Taïna ou à notre mouillage habituel de Moorea, quelques escapades aux Tuamotu, dans les îles Sous le Vent, voire simplement dans la presqu'île. Un vol d'Air Tahiti nous conduit aux Gambier que je veux absolument faire connaître à Danièle ; c'est là

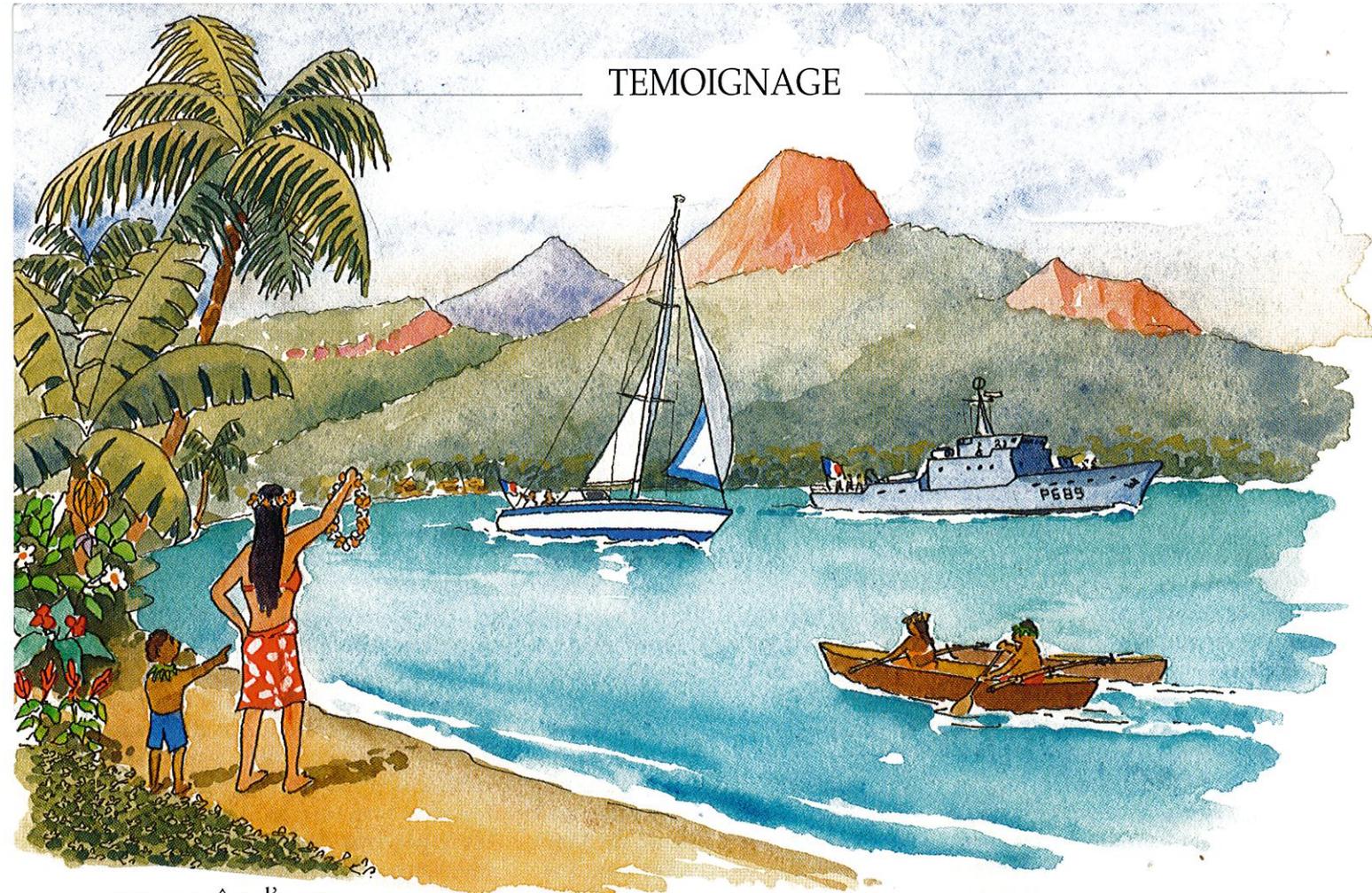
que le fils de notre hôtesse nous baptisera *mama-u* et *papa-u*, noms polynésiens qui ne nous quitteront plus. Une autre fois c'est Air New-Zealand que nous choisissons pour partir, trois semaines, visiter le pays des Kiwis, et assister sur le plan d'eau d'Auckland aux dernières régates de la coupe Louis Vuitton ; duel hâtant entre *Prada* et *America One* où *in extremis*, Francesco de Angelis, le gentil à casquette blanche, l'emporte sur Paul Caillard, le méchant à casquette noire.

Pâques 2000, c'est l'arrivée à Papeete du *Blue Water Rally*, vintage 1999. Un mois plus tard on jette nos colliers de fleurs dans la passe de Bora Bora : adieu *La Railleuse*, adieu Alpaci, maururu à nos amis tahitiens pour leur accueil ; cette fois c'est vrai, on part. Dire que l'on n'est pas très émus serait un gros mensonge. Pas le moment de s'attendrir car une semaine plus tard



Alerte pirates !

A.L.



une tempête d'ouest, incompréhensible en pleine saison d'alizé, nous ramène aux Cook que nous venons de quitter. Il faudra attendre quelques jours pour que le beau temps revenu nous permette d'aller mouiller dans l'atoll mythique de Beveridge Reef entièrement recouvert à marée haute, dont l'entrée ne peut se faire qu'à la vue, sans carte bien sûr. Passage rapide à Niue, île moribonde, plus ou moins indépendante, que tous les jeunes quittent pour la Nouvelle-Zélande à laquelle elle est rattachée. Débarquement sportif en raison du ressac ; une grue électrique permet de hisser son annexe sur le môle car il n'est pas question d'accoster : on saute littéralement sur les escaliers après avoir saisi son dinghy au croc. Après ça, Vavau dans le Nord des Tonga, c'est le grand confort : des coffres pour s'amarrer, un ponton pour les annexes, et même quelques bistros. Pas de chance, nous ne verrons guère le soleil et la pluie battante ininterrompue limite nos pérégrinations dans cet archipel qui marque pour nous le milieu du voyage. Liaison difficile avec notre fils cadet Frédéric qui a prévu de nous rejoindre aux Fidji et ignore tout du récent coup d'État.

Confrontant les informations locales, celles recueillies sur RFI et celles du rallye qui se contente d'annuler l'escale à Suva, nous confirmons à Fred le rendez-vous et rallions, quasiment à sec de toile et poussés par un très fort alizé, Musket Cove. Cette île privée, à l'extrême Ouest de l'archipel, appartient à Dick Smith, sympathique forban australien expulsé de Tahiti il y a un demi-siècle, il en rit encore. Nous n'irons sur la grande île qu'à Lautoka pour les complexes formalités d'entrée, puis à Nandi Airport pour l'accueil des chères têtes blondes ; à chaque fois nous aurons droit à de multiples contrôles d'identité, la kalachnikov sur le ventre, comme en Equateur. Ça se corse un peu plus quand le sang commence à couler à Suva et quand un hôtel est envahi dans une île voisine ; craignant une suspension des vols internationaux, nous renvoyons les jeunes un peu plus tôt que prévu. On expédie dare-dare les formalités de départ et on met le cap vers l'Australie. Poussés par un bon alizé, on arrive vite à Cairns après une brève étape au Vanuatu. Accueil très décontracté des «aussies» qui se

contentent de poubelliser quelques vivres embarqués à Port Vila. Comme on a un peu de temps on saute dans un avion pour passer une semaine à Sydney ; d'après moi ce qu'il y a de mieux en Australie. Au retour, grandes retrouvailles avec quelques copains du rallye précédent -comprenez le "nôtre"- qui, comme nous, ont sauté un tour, si l'on peut dire, et traîné un an entre Christchurch et Brisbane.

De Cairns à Darwin, c'est le Nord de la Grande Barrière, le passage du détroit de Torrès aux courants imprévisibles, puis une navigation côtière qui exige un peu de vigilance. On suit le sillage de l'*Endeavour* en relisant avec passion le journal de Cook : l'échouement sur Endeavour Reef, le franchissement de Providential Channel, la réparation à Cookstown où il abat en carène dans Endeavour River, et pour finir la recherche quasi désespérée d'un passage vers la haute mer, tout demi-tour étant devenu impossible avec des vents de sud-est permanents. Nous le suivons toujours dans Albany Passage côté Pacifique et Endeavour Strait côté Indien. La règle de Rafferty («*There is no gua-*

vantee that a current will run the way it should when it should) est parfaitement vérifiée dans ces détroits. Après le golfe de Carpentaria, brève étape à Gove, bourgade connue pour ses aborigènes et sa bauxite ; la seconde en plein développement, les premiers en phase finale d'extermination, non plus à la carabine comme au bon vieux temps mais à l'alcool, la bière, et le tabac. Au club nautique de Gove, on nous explique comment franchir «*the hole in the wall*» ; c'est pour ça qu'on est venu et ça valait bien le détour. Plus à l'ouest, grâce à de savants calculs de marée et de courants, on embouque un soir Clarence Strait et Howard Channel pour arriver aux aurores à Darwin après une nuit à dix nœuds. Là nous sacrifions pendant 24 heures à la dépollution antimoules (*sic*) avant de pouvoir franchir l'écluse qui nous élève de sept mètres pour accéder à la marina de Cullen Bay. Trois jours de safari photo dans Kakadu Park où, en fait d'animaux, on voit surtout des termites et des moustiques, bestioles assez peu photogéniques. Et surtout une chaleur torride qui ne nous lâchera plus jusqu'à Phuket. Finalement, nos meilleurs souvenirs d'Australie, avec Sydney, c'est la bière qu'on y sert surgelée ou presque, et la pêche ; les "froggies" avaient déjà une réputation de grands pêcheurs mais sur la côte australienne on a nourri tous les voiliers rencontrés : wahoo, spanish mackerell et toutes sortes de thons.

C'est en quittant Darwin qu'on fera notre plus belle prise : un espadon voilier dont la nageoire dorsale évoque un immense éventail noir. Dernier mouillage australien à Ashmore Reef une petite semaine plus tard, atoll célèbre pour ses vingt-trois sortes de serpents, et de fait ils sortent leurs mignonnes petites têtes de l'eau tout autour du bateau. Les rangers ont beau nous affirmer qu'ils sont "very friendly", Danièle refuse obstinément de mettre un orteil dans l'eau ; elle manque ainsi le spectacle bucolique des dugongs paissant à l'ombre de *La Billebaude*.

Nous devrions ensuite faire notre

entrée en Indonésie à Kupang comme précisé sur notre «cruising permit», demandé six mois plus tôt. Malheureusement, en ce mois d'octobre 2000 les musulmans, si tolérants dans ce pays disent les bonnes âmes, massacrent à la machette 100 000 Timorais catholiques par semaine sous l'œil goguenard des militaires. On rallie donc directement les îles des épices, où nous ferons des escales illégales jusqu'au prochain port d'entrée : Bali. Parlons de Bali et oublions toute cette navigation en mer de Timor, mer de Chine et mer de Java : hydrographie douteuse, pièges à poisson et filets au ras de l'eau, pollution, pétrole et grains violents, hauts lieux de la piraterie moderne etc. Comme les millions de touristes qui envahissent chaque année cette petite enclave hindouiste dans le plus grand pays musulman du monde (corruption, crasse et misère sont à l'échelle), nous sommes tombés sous le charme de Bali et de ses habitants. Dommage que la marina soit aussi peu accueillante (les rats grouillent le soir sur les quais effondrés) sinon nous aurions prolongé notre semaine d'escale dans ce paradis.

Le 11 novembre 2000, entre deux grains torrentiels, nous coupons l'équateur que nous avons franchi cap au sud en février 1999. C'est enfin, après un talonnage alors que la carte promet 12 mètres d'eau, l'arrivée à Nongsa Point, marina confortable dans l'île de Pulau Batam, la plus nord des îles Riau, où la première tâche sera le lessivage de la coque couverte de goudron. Nous y ferons nos formalités de sortie avant de traverser le détroit de Singapour en quelques heures éprouvantes car dans ce chenal étroit il passe un bateau toutes les deux minutes, des mastodontes le plus souvent. Le soir amarrage à Sebana Cove, à l'extrême sud de la péninsule malaise d'où, comme de Nongsa Point, nous irons à Singapour en une heure de ferry. Tout a bien changé depuis le passage de la *Jeanne* quarante ans plus tôt. Ici règnent maintenant l'hygiène et le puritanisme ; en apparence du

moins car nous avons constaté que les Singapouriens ont délocalisé leurs bordels (on dit "salons de massage") et leurs usines polluantes chez leurs voisins immédiats.

De la Malaisie nous ne visiterons guère que Malacca, ville-carrefour où se sont succédés depuis cinq siècles sultans arabes, commerçants portugais, ambassadeurs chinois, marchands hollandais etc. On découvre ici une église consacrée à saint François Xavier, là une vieille mosquée, plus loin un temple hollandais, et dans le quartier des Baba Nya Nyo, un temple bouddhiste. Les Baba Nya Nyo, ce sont ces Chinois implantés ici depuis cinq siècles qui y perpétuent leur mode de vie traditionnelle ; nous avons adoré leur cuisine sino-malaise très réputée dans la région. Tout au nord du détroit de Malacca, un mouillage de rêve dans l'archipel de Langkawi. On se croirait dans un lac de montagne aux eaux turquoise ; dans le ciel planent en permanence d'immenses aigles de mer, et de la jungle qui descend jusqu'au rivage sort parfois une bruyante troupe de macaques. Après plus de deux mois de navigation équatoriale, on respire au propre comme au figuré : un air plus frais, les prémisses de l'alizé, une eau moins huileuse, et on ne parle plus de piraterie.

Mi-décembre, arrivée à Phuket où l'essentiel de notre temps est consacré à la recherche d'un toit pour accueillir Denis et sa smala pendant les vacances de Noël. Tout est bondé (décidément la Thaïlande est à la mode et pas forcément pour des raisons culturelles) et ne trouvant rien autour de Phuket, nous retournerons dans l'île de Ko Racha Yai, une quarantaine de milles au sud, où ce bon monsieur Chum que nous avons connu au passage nous dégouttera deux bungalows au bord de la plage. Ouf ! tout semble réglé. Enfin presque, car nos Bretons, en raison d'une grève, passeront deux nuits dans un hôtel de la porte de Bagnolet, puis une journée à Bangkok avant de trouver des places sur un vol vers Phuket où ils arriveront épuisés. Qu'importe, les vacances se

passent bien même si nous n'avons pas vu grand chose de la Thaïlande.

Un carénage rapide et on attaque les 3 500 milles qui nous mèneront à Djibouti. On peine à traverser le golfe du Bengale car, en fait de mousson d'hiver et de vent portant, nous devons louvoyer en mer d'Andaman. Une consolation : une magnifique éclipse totale de lune d'autant plus impressionnante que nous n'étions pas avertis et qu'un moment, je me suis demandé en prenant mon quart ce qui se passait. Enfin le nordet réglementaire consent à s'établir et nous pousse à Galle, à l'extrême sud du Sri-Lanka.

Escale très contrastée : le pays est magnifique et on aimerait l'explorer mais d'un autre côté, les conditions de mouillage sont intenables. Par faveur spéciale, au lieu de rester dans la baie, nous avons été invités à entrer dans le port. Cadeau empoisonné car aucune voiture n'est autorisée et le crapahut pour sortir est tout sauf plaisant. On s'amarré sur de vieux pontons pourris sans eau ni électricité ; pour couronner le tout, la Marine tend un filet le soir à l'entrée et balance toute la nuit des grenades anti-nageurs de combat, ambiance garantie ! Du coup on restreindra à deux journées notre visite de l'intérieur : quelques temples bouddhistes et hindouistes aux décorations naïves et colorées, la visite d'une plantation de thé qui nous rappelle les rizières en terrasses de Bali. On passe la nuit dans un vieil hôtel victorien avec serveurs enturbannés (mais aux gants blancs pas très nets), bouillottes dans le lit déglingué, nourriture indéfinissable et cravate obligatoire le soir, heureusement prêtée par la réception : splendeur et décadence de l'Empire des Indes. Embarquement de deux jerry-cans de gazole, coltinés à la main sur deux kilomètres, de quelques légumes (pour ce qui est de l'eau, nous ne buvons plus depuis l'Australie que celle du dessalinisateur), et de nouveau cap à l'ouest. Un arrêt dans l'atoll le plus nord des Maldives pour s'offrir une nuit franche ; pas de chance, au milieu de la nuit, énormes orages avec

rafales à plus de 50 nœuds et on passe au quart comme... On repart sans regrets d'autant que le chef du village musulman nous interdit de mouiller ailleurs que devant le village, nous interdit de recevoir des villageois à bord et fixe un couvre-feu à 22 heures. Compte tenu du risque élevé de piraterie, nous naviguons en formation serrée avec deux autres voiliers français. Sage précaution qui démontrera son efficacité lorsque, la veille de l'arrivée à Djibouti, deux boutres prendront une route de chasse vers *La Billebaude* : le ralliement grand patin de nos deux conserves et le tir simultané de trois fusées rouges seront dissuasifs. Des amis américains naviguant isolément auront moins de chance le même jour au large d'Aden où, stoppés par un tir de mitrailleuse, ils verront leur catamaran pillé de fond en comble.

A Djibouti, on mouille devant le Club nautique, qui se résume à un petit ponton pour les annexes et un restaurant. L'accueil y est très sympathique et nous avons la chance d'avoir sur place de bons copains grâce auxquels nous passeront dix journées bien remplies. Malheureusement la ville, devenue très sale, est entourée de bidonvilles où s'entassent les réfugiés éthiopiens. Même les paysages comme le célèbre lac Assal sont massacrés par les prévaricateurs locaux.

Ensuite on franchit Bab El-Mandeb, «la porte du malheur» et après une nouvelle alerte pirates, on s'arrête en Erythrée où la situation politique est presque normale. Le port de Massawa est en ruines, encombré d'épaves, mais on ne ressent aucune insécurité même si des touristes plaisanciers attirent la curiosité. On affrète un taxi deux jours pour visiter la capitale. Surprise ! Asmara a été épargnée par la guerre et on découvre une ville de la riviera italienne transplantée à 2 000 mètres d'altitude en plein désert : larges avenues bordées de palmiers, campaniles, terrasses de café bondées où l'on sert espressos et cappuccinos. Dans un coin du cimetière, un militaire italien hors d'âge entretient soi-

gneusement les tombes de ses camarades morts ici à vingt ans pour donner au Duce une éphémère colonie. Plus au nord, on projetait une étape à Sawakin quelques kilomètres avant Port Soudan mais la météo étant exceptionnellement favorable on a préféré poursuivre ; choix stupide car le fort vent de noroît attendu et le clapot qu'il soulève, plus désagréable encore que celui de Méditerranée, nous cueillaient quelques heures plus tard.

Quelques mouillages, pour laisser passer les coups de vent de nord, et c'est le calvaire des formalités interminables et très coûteuses, un véritable racket en réalité, pour avoir le droit de séjourner en Egypte. Malgré les fonctionnaires et les coups de vent, on finit quand même par s'amarrer dans la toute nouvelle marina d'Abu Tig d'où l'on organise notre périple de dix jours du Caire jusqu'à Abu Simbel. Quelques grandes émotions comme à Saqqarah, à Abu Simbel ou à Philae, mais aussi une certaine lassitude devant un art qui évolue si peu en 3 000 ans. On pense à la boutade de Napoléon III : "Je donnerais tout l'art égyptien pour la Vénus de Milo." Vous l'avez compris, nous n'avons pas succombé à l'égyptomania si en vogue de nos jours. Et puis c'est vraiment énervant d'être cantonné dans le sud du Nil où s'entassent tous les promène-couillons parce que les fous de dieu d'Asyût interdisent le passage des infidèles. Que dire aussi des convois obligatoires escortés par la police entre Hurghada et Luxor ? Ce ne sont pas le mouillage à Suez ou la traversée du canal avec un pilote qui ne songe qu'à arrondir son bakchish qui nous donneront une meilleure idée de ce pays.

Le 2 avril, on débarque Mohamed, ses T-shirts, ses \$, ses cigarettes, dans la pilotine de Port-Saïd et on retrouve la Méditerranée. Pas de surprise c'est du vent d'ouest et un bon clapot qui nous attendent ; on tire des bords en claquant des dents car on est devenu frileux.

En Crète on retrouve l'olivier, la vigne et la démocratie, le bonheur

quoi ! En écho aux chants polynésiens de Taiohae il y a deux ans nous écoutons les chants de la Pâque orthodoxe après avoir brûlé au milieu du village l'effigie de Judas le samedi saint à minuit. On est si bien à Agyos Nikolaos qu'on y reste trois semaines, le temps d'explorer l'île de fond en comble avant l'arrivée des touristes ; Malte, ensuite, ville également très accueillante où nous irons à l'opéra ; c'est vraiment le retour à la civilisation. Passage en Sardaigne, plus souriante au printemps que dans nos souvenirs estivaux, avant une semaine en Corse pour vérifier que c'est bien la plus

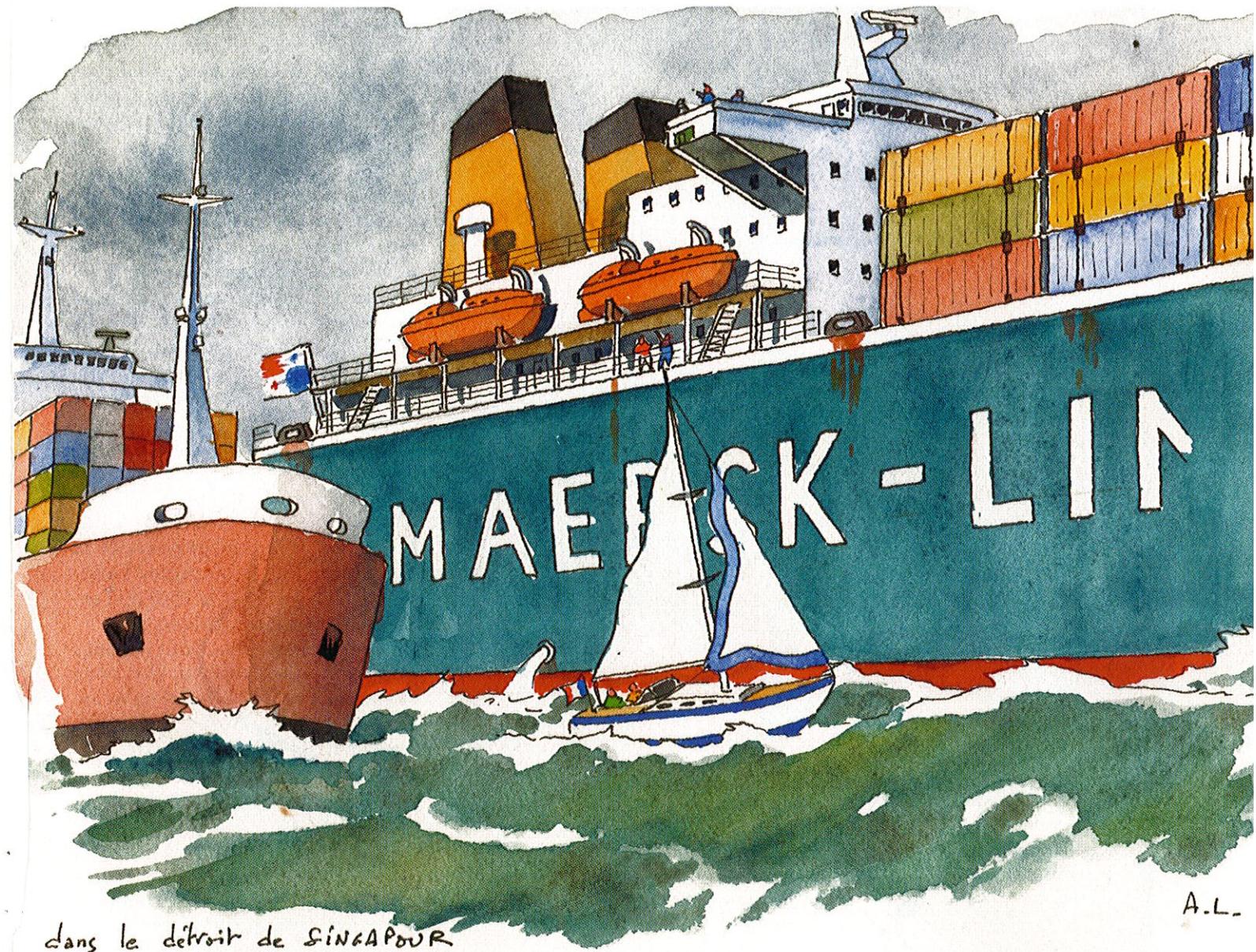
belle île du monde avec Moorea.

Comme annoncé un an plus tôt à notre départ de Papeete, c'est le 17 juin, jour de la fête des pères, à 11 heures, heure du ti-punch, que *La Billebaude* s'amarré au Club nautique de Toulon. Il ne manque pas de bras pour prendre les aussières : la famille, bien sûr, les vieux copains toulonnais, mais aussi quelques équipages rencontrés ici et là, et les marins qui nous avaient si gentiment accompagnés jusqu'à Bora Bora. Ce sont eux qui nous apportent des colliers de fleurs de bougainvillée ; séchés, ils sont en bonne place dans notre salon où ils nous

rappellent une aventure qui nous paraît à la fois lointaine et proche. Que dire de plus ? Si nous avons quelque fierté, c'est celle de tout marin qui ramène son bateau en bon état et son équipage en bonne santé après un long voyage. Quant à l'expérience acquise, s'il y en a une, c'est dans le domaine humain qu'il faut la chercher : une vie de couple un peu particulière, des rencontres originales, et un certain recul vis-à-vis du quotidien. *Oh sorry, I forgot something : now we are fluent in English, aren't we ?* ■

Dominique Planchon (EN 59)

Illustré par André Lambert (EN 52)



dans le détroit de SINGAPOUR

A.L.