

Histoires d'eaux, histoires d' « Yo! »

Balade en Mer Rouge



Précis de navigation irrévérente

Contact: rspyo@free.fr



A Ben,
A Sylvie et Eric,
Leurs expériences en ces contrées nous furent bénéfiques,

A nos familles,
Sans lesquelles ce voyage n'aurait eu lieu,

Aux amis,

« La couleur que je préfère : la mer. »
Jean-François Deniau



<i>Quelques mots de bienvenue</i>	3
<i>Chapitre 1 : Demandez le programme</i>	4
<i>Chapitre 2 : Golfe de Léon</i>	7
<i>Chapitre 3 : De Corto à Dalida</i>	10
<i>Chapitre 4 : Le Canal, plein Sud</i>	15
<i>Chapitre 5 : Geste de princes démons</i>	23
<i>Chapitre 6 : « Isolation »</i>	33
<i>Chapitre 7 : Vous avez dit « éco tourisme » ?</i>	39
<i>Chapitre 8 : Passeports siouplait !</i>	46
<i>Chapitre 9 : Al Bahr Al Abbiat Al Mutawasset</i>	59
<i>Chapitre 10 : Un regard en arrière</i>	67
<i>Annexe 1 : Aspects culinaires</i>	74
<i>Annexe 2 : Cartographie</i>	77
<i>Annexe 3 : Coordonnées géographiques des lieux cités</i>	81
<i>Annexe 4 : Bibliographie</i>	83
<i>Annexe 5 : Lexique</i>	84

Quelques mots de bienvenue

Une drôle d'idée que ce voyage... D'abord faut arrêter de travailler, c'est pas naturel, l'homme (voire la femme) dans la force de l'âge se doit de contribuer au progrès, de sécuriser son intégration sociale, de garantir la pérennité de ses caisses de retraite, plus quelques détails annexes comme le financement de la maison, des études des enfants, des voyages culturels, sans compter la satisfaction de nombreux petits vices innocents qui aident à passer le temps, jeu, golf, parties carrées, antidep, running, la liste est longue et variée... L'idée germe à l'improviste alors que tout paraît bien propre, bien tracé, bien organisé, bien constraint pour les siècles et les siècles, amen. Les femmes sont surprenantes, celle-ci en particulier, « ...et si je pouvais me libérer six mois ? », l'homme est prédictible, du moins celui-ci, « ... gasp, jigo » et c'est comme cela que tout à commencé.

Quelques années de planification (une et demi), quelques mois de préparatifs et larmons les aguarres destination Suakin, Sud Soudan. Ce n'est pas la porte à côté, pas vraiment le bout du monde, mais environ dix mille kilomètres de navigation, cela va prendre un peu de temps. Et pourquoi par là-bas, pourquoi pas vers les Antilles, un de ces coins de paradis où règnent la tolérance, la fraternité entre les peuples, et puis avec les alizés, ce ne sont que trois semaines de navigation (c'est vrai, il y a aussi le retour), et puis il y a des cocotiers (et aussi des cyclones), et puis c'est encore la France, Monsieur....

En fait, l'Est est attristant, avec tous ces jolis noms qui résonnent comme une petite chanson, Malte, Alexandrie, Port Saïd, Suez, Aqaba, Port Soudan, Suakin, Djibouti, Aden, Zanzibar, ce sont déjà les portes de l'Orient qui s'entrouvrent. Ce sont également la perspective de territoires intacts, de conditions un peu extrêmes, de rencontres diverses, tout cela sur les traces de Monfreid, difficile de mieux faire pour éveiller l'enfant engourdi par le train-train quotidien.

Le premier chapitre se distingue en ce qu'il traite du programme de navigation et de quelques sujets relatifs aux préparatifs, une carte Googuelisée du parcours prévu permet de situer rapidement le périple. L'enchaînement des chapitres suivants suit fidèlement la séquence d'une lettre adressée toutes les trois semaines aux proches et amis, relativement peu de réécriture, brut de fonderie, cela semble mieux comme cela, en revanche inclusion de photos pour le plaisir des yeux et illustrer le propos. Quelques annexes, dont cartographie et lexique pour certains mots ou expressions repérés par une **.

C'est donc un journal à parcourir, un journal qui relate où se porte le regard, parfois avec bonheur, parfois avec indulgence, un journal avec ses prises de position, avec ses proses, ses digressions, ses obsessions, un journal qui encapsule un peu de nous-même et que nous sommes heureux de partager.

En vous souhaitant bon voyage à bord de « Yo! »

Chapitre 1 : Demandez le programme

Bonbons, chocolat glacés, programme, le lever de rideau est pour bientôt, mais point ne s'agit de partir à l'aveuglette, la mer peut être rude parfois et l'insouciance n'y est guère de mise.

« Go East ! », descendre la Méditerranée, passer Suez, la Mer Rouge jusqu'à Djibouti, puis retour via Aqaba, c'était l'idée initiale. Alors, on se renseigne un peu, on regarde les pilot-charts (historiques de météo), on discute avec les uns les autres et la réalité s'impose : en six mois, c'est long et compliqué, avec peu de stops :

- long en distance, long en temps pour la moitié Sud de la Mer Rouge avec des vents potentiellement contraires régis par l'alternance des moussons* de Nord Est et Sud Ouest de l'Océan Indien, le passage du Bab El Mandeb (la porte des lamentations) étroit passage qui ferme (ou ouvre, c'est selon) la Mer Rouge sur le Golfe d'Aden et l'Indien.
- compliqué du fait de l'instabilité géo-politique dans le coin, Soudan, Yémen, Erythrée et des problèmes de sécurité afférents.

[En fait, la Mer Rouge représente, pour l'immense majorité des voyageurs, un passage entre l'Indien et la Méditerranée, les navigations s'y effectuent si possible en escadre (sécurité en cas d'agression) avec le minimum d'arrêt entre le Bab El Mandeb et l'Egypte, considérée comme civilisée].

Cela ne fait pas notre affaire, alors les aspirations sont revues à la baisse, nous abandonnons la partie Sud de la Mer Rouge en visant le Soudan comme point extrême, en dépit de la mauvaise image du pays, c'est une côte sauvage et un lieu de croisière fabuleux.

Compte tenu de la météo anticipée (éviter les coups de vents hivernaux en Méditerranée, vents moyens en Mer Rouge) et de contraintes diverses (enfants nous rejoignant pour les grandes vacances et décision de les recevoir dans des pays à faible risque, Egypte, Jordanie), le parcours s'établit comme suit :



Par rapport à la gestion du temps, une contrainte dure : retour en France le 31 Août pour la rentrée scolaire des enfants (merci Jules Ferry), il en découle le planning tentatif :

- Mars-Avril : Méditerranée Ouest → Est
- Avril-Mai : descente Mer Rouge, exploration Soudan
- Juin : remontée Mer Rouge et Golfe d'Aqaba
- Juillet : Jordanie terrestre (Pétra et Wadi Rum) puis retour jusqu'à Suez
- Août : Méditerranée Est → Ouest, d'îles en îles

Au global, cela représente 6000 miles nautiques* en route droite, la descente s'effectuant dans des conditions favorables (régimes de Nord Ouest portant), la remontée étant prévue plus ‘sportive’ avec beaucoup de vent dans le nez, c'est la vie...

En matière de préparatifs, c'est simple, faut penser à tout, voire encore plus.

L'ensemble du travail de préparation s'est orienté selon quelques grands axes :

- Sécurité, essentiellement des personnes, nous-même en l'occurrence ce qui rend le sujet attractif
- Robustesse, c'est-à-dire être capable, d'un point de vue matériel, de palier avec nos propres moyens à des pannes ou incidents conduisant soit à interrompre le voyage soit à des solutions complexes (avion, attendre 3 semaines des pièces, etc.)
- Autonomie, pouvoir vivre longtemps à bord sans avoir besoin de toucher terre pour s'approvisionner, condition sine qua non pour aborder la côte Soudanaise

« Yo! » est un OVNI 385, en fait un voilier de 12 mètres, dériveur intégral à bouchain vif, coque aluminium, fabriqué en 2003 par Alubat aux Sables d'Olonnes. La conception du bato est orientée voyage long cours et la réalisation de bonne qualité, ce qui en fait un bato solide et fiable, adapté à des conditions de navigation difficiles. Le principe de dériveur intégral signifie qu'en remontant dérive et safran, le bato présente un tirant d'eau de 0.60m ce qui est appréciable lors du pilotage à vue en environnement corallien.

Une annexe* douce et fidèle, Gertrude, équipée d'un petit moteur hors-bord, complète l'équipement navigant.

Avant le départ, « Yo! » a subi une large révision (équipement de sécurité, gréement, moteur, etc.) et un certain nombre d'ajouts ont été effectués afin d'augmenter la robustesse (troisième mouillage « lourd », solent* pour pallier à une déficience du génois* sur enrouleur, etc.) mais rien de majeur. Une sélection de ‘spares’* a été provisionnée, juste au cas où, dans la logique de « on sait jamais, ça peut toujours servir, trop n'a jamais manqué » et en fait, oui, cela finit toujours par servir, il y a une justice en ce bas monde.



Yo! camouflé pour tromper les pirates

Certains individus considèrent que l'état naturel de tout équipement nautique est la panne et que c'est du fait d'un hasard miraculeux et renouvelé que tout fonctionne. Sans se laisser aller à un tel pessimisme, il faut quand même reconnaître que si quelque chose peut tomber en panne, cela arrivera forcément au moment le plus inopportun, sur du matériel pour lequel, justement, on a fait l'impasse sur la pièce de rechange mais, avec un peu de chance, sur du matériel dont on n'a pas vraiment besoin... Morale : il vaut mieux compter large en matière de pièces de rechange.

En ce qui concerne l'équipage, c'est-à-dire nous-même, et bien c'est un peu pareil, une large révision avant le départ (check-up) et surtout une bonne condition physique. Nous avons suivi quelques formations potentiellement utiles quoique éloignées du nautisme : urgentiste (entraînement intensif à la réalisation de points de suture sur pied de porc, ah, ah... en fait une bonne occasion de réfléchir à tout ce qui peut mal tourner d'un point de vue santé et y être préparé, réalisation d'une pharmacie de bord sérieuse), arabe dialectal Egyptien (pas facile, pas facile du tout, mais cela change fondamentalement les rapports humains).

Quelques mots sur l'autonomie.

Le vent est l'élément propulsif d'un voilier, la disponibilité de carburant pour le moteur n'est donc pas critique, en revanche, c'est un élément de confort appréciable. Quelques bidons embarqués font l'affaire, et on trouve toujours du gasoil quelque part, ne serait-ce qu'à la station service du village (ça, c'est quant il y a un village, autrement vaut mieux être économe).

L'eau, la nourriture et le rhum blanc sont les éléments propulsifs de l'être humain :

- l'eau : températures moyennes en Mer Rouge, 35-40°, soit une consommation journalière de 3 litres par personne. L'option stockage limite les périodes d'autonomie sans compter les risques sanitaires encourus à chaque remplissage dans les coins exotiques. « Yo! » est donc équipé d'un mini dessalinisateur produisant 5 litres à l'heure, ce qui est suffisant pour couvrir les besoins journaliers, bien évidemment en acceptant pendant une période de ne pas avoir d'eau douce courante (quelle dégradation à notre confort quotidien, déjà qu'il n'y a pas de micro-ondes à bord.)
- la nourriture : bilan calorique et équilibre nourriture en prévisionnel ; stockage avant le départ de produits « vitaux » en quantité : riz, huile d'olive, café (et quelques boites permettant d'assurer subsistance pendant une période de 15 jours juste au cas où), puis marchés locaux et pêche ➔ redondance dans le matériel de pêche, moulinets multiples, fil, leurres...
- le rhum blanc : en Ti Punch, fabuleuse médecine, le rhum : antihistaminique notoire et désinfectant, le citron vert : pour lutter contre le scorbut, le sucre : pour ses apports énergétiques. Malheureusement, le dessalinisateur n'a pas l'option machine à coquetterie, alors on générera la pénurie, ce sera en fait la seule véritable contrainte à l'autonomie.

L'air est l'élément propulsif du plongeur, on en trouve partout, mais pas à la bonne pression, il faut donc l'attraper et le faire rentrer de force dans des bouteilles que l'on amène avec soi sous l'eau, c'est le rôle d'un compresseur car il n'est pas envisageable de trouver des endroits à terre où faire gonfler des blocs [un kit oxygène à bord, c'est pas mal aussi en cas d'accident de décompression].

Et maintenant, « en piste »...

Chapitre 2 : Golfe de Léon

Ola, Ciao, Salam,

Tout va bien à bord.

Départ de Barcarès le 13 mars. Oui, on sait, le 13 ce n'est pas top mais le lendemain était un vendredi, ce qui était encore pire puis brafougne* prévue le week-end sur le Cap Béar. Faut donc se lancer à un moment donné et préférer le 13 au pouvoir de nuisance hypothétique à la certitude d'un coup de vent de Nord-Ouest. Ce sont les premières nuits en mer (fraîches, très fraîches), la descente de la Costa Brava, Cadaques, Rosas, les îles Medes, la porte à côté quoi. D'ordinaire, ces eaux sont encombrées de pêcheurs aux déplacements aléatoires, mais là vide complet lié aux mauvaises conditions météorologique ; dans le brouillard, la seule étoile c'est le triwhite* au sommet du mât. Au changement de quart*, surprise ! une énorme boule rouge est accrochée au cul du bato, moins surprenant, elle est surmontée d'un fanion. C'est un casier*. Il suffit de relever le safran* pour qu'elle se décroche. Ouf ! Dans le feu de l'action, pas pensé à relever le casier, pas pour une consommation immédiate, mais on se voyait déjà entretenant quelques crustacés de compagnie en prévision de jours maigres. Premier incident du voyage, rouge, impair et gagne.

Relâche à Barcelone juste pour le plaisir des couleurs locales, le Port Viel, bien aménagé, est situé en bas de las Ramblas, un peu à l'écart du bruit et de l'agitation de la ville. Barcelone, ce n'est pas encore le dépaysement, mais la ville a un caractère magique, le petit marché de La Boqueira, pulpitos, gambas y sardinas a la plancha, dans les pas de Pépé Carvalho.

Traversée sans encombre sur Mahon la ville principale de Minorque (Baléares). Dans cette immense calanque, fortifiée, l'Histoire nous tombe dessus. Comme toutes les îles de la Méditerranée, elle a vu passer du monde. La légende raconte que Mahon fut fondée par Magon général carthaginois et frère d'Hannibal. En 205 avant JC, avec trente navires et quinze mille hommes, dont les célèbres frondeurs, il fait d'une traite -un véritable exploit nautique dans l'Antiquité- le trajet de Minorque à la côte ligure. Puis il s'empare de Gênes et de Savone, reçoit des renforts de Carthage et occupe, pendant près de trois ans, le nord de l'Italie. L'expédition de Scipion vers Carthage l'oblige à rapatrier ses troupes. Il meurt en mer, avant d'avoir pu regagner Carthage. Delenda Carthago Est*.

Pour Minorque ce n'est que le début d'une longue série d'envahisseurs : Romains, Vandales, Byzantins, Arabes, Catalans, Turcs, Anglais (le Gin), Français (la Mayonnaise), Espagnols. Aujourd'hui, les seuls qui tentent encore une invasion sont Anglais, sunseekers* et autres. En dehors d'un ensemble de constructions hôtelières occupant le Sud-Est de l'île, Minorque est encore relativement peu urbanisée de masse ; sur le Centre et le Nord, on trouve de très, très jolies propriétés sur de belles parcelles de terrain à des prix conséquents, parfois en £ parfois en € ça dépend, de toute manière, il y a beaucoup de zéros.

Enfin, il ne faut pas oublier les talayots, petites tours en pierre sèche édifiées à l'âge de bronze à ne pas confondre avec les tours de vigie destinées à se défendre contre les envahisseurs. Un succès !

On stocke un peu du fameux Gin Xoriguer , mais point trop de peur de s'attirer les foudres d'un douanier pratiquant en arrivant sur l'Egypte... quelle naïveté.

La route naturelle passe par le Sud Sardaigne, Isola di San Pietro (le dit St Pierre s'y serait arrêté) un adorable coin de monde avec une des dernières tonnara de Méditerranée (immenses filets qui canalisent les thons jusques vers des chambres de mise à mort à la gaffe, en français tonnara = madrague) pour le Vendredi Saint, un recueillement incroyable dans l'église bondée et une vie du siècle dernier ; faut dire que les habitants de ce coin ont été déportés à Tabarka (côte Tunisienne) par les barbares, y ont pris des liens très forts avec les Français, avant que rançon payée (par un Carl Emmanuel quelconque) ils ne puissent revenir chez eux. Malgré la localisation géographique de l'île, les habitants semblent parler un Italien plus proche du Génois que du Sarde, étrange.

Annonce de gros temps, se faire traiter de fadas par un Suisse en hivernage qui a entendu qu'on prévoyait force 11 sur la Balagne (mais c'est loin la Balagne !) et relevé, appareillé, vers le Canal de Sicile. Changement de continent, passage éclair par Bizerte, juste de l'autre côté de la mer (manière de parler).

C'est déjà l'Afrique, tout se fait tranquillement, avec le sourire, un accueil charmant et beaucoup de discussions. La ville se voudrait avoir un petit côté balnéaire mais vit bien plus au rythme de l'industrie et de la pêche, restructuration de l'industrie de pêche en Europe, les Espagnols ont converti une partie de leurs navires de pêche en réfrigérateurs et achètent à terme la pêche des locaux, se réservant la marge de commercialisation sans avoir à entretenir une flottille avec les contraintes que cela entraîne : syndicat, dur labeur etc...



Bizerte sous un soleil de plomb

Un projet de marina, ici aussi, des dizaines de bateaux au mouillage prévus, mais l'hiver dernier ceux qui étaient là se sont retrouvés sur la digue. Peut-être encore un peu d'aménagement à envisager. Inch' Allah !

Difficile de rater le marché, la halles aux poissons, celle des viandes, la profusion d'épices, etc.

45 nœuds* de vent dans le port de Bizerte (on se demande quoi tient quoi du ponton flottant ou du bato ?) et de jolis creux au large, c'est pas toujours facile la Méditerranée en cette saison, passage de dépressions un tantinet violentes, températures mitigées (c'est-à-dire franchement froides) surtout la nuit, et puis, oui, oui de la pluie, de la vraie qui mouille.

Iles Zembra (même pas éclairée), Zembretta et le Cap Bon sont doublés par une nuit sans lune et une mer forte, mais dans le canal de Sicile, au large de la Libye, le plus grand risque serait de croiser une embarcation d'immigrés clandestins en difficulté, à destination des Iles de Pantelleria ou Lampedusa. Même si c'est une loi de la mer en accord avec le droit maritime international de secourir les personnes en détresse, en été 2007, des pêcheurs Tunisiens ont été accusés par la police Italienne de favoriser l'immigration illégale pour avoir secouru des naufragés. Un beau cas de conscience, ce ne sera pas pour cette fois.

Heureusement les conseils avisés des uns et des autres ainsi qu'un routeur météo dédié (yes, comme les grand coureurs, merci Alain) nous ont permis de jongler avec les fenêtres* et nous approchons de Malte, le début du bassin Oriental... Le temps d'avitailler, embarquer un équipage et en route pour la Crète, enfin ce qu'il en reste après que Santorin ne se soit énervé.

More to come later, en vous souhaitant tous en forme,

« Yo! »

Notes de relecture

Le Golfe de Léon (ou bien du Lion) correspond à la partie Nord-Ouest de la Méditerranée Occidentale, bordé à l'Est par Provence puis Ligure, au Sud-est par Corse, Sardaigne et au Sud par les Baléares. Il est connu pour ses coups de vents de Nord-Ouest, régime de Tramontane, dans lequel les masses d'air sec comprimées entre les Corbières (contrefort des Pyrénées) et la Montagne Noire (contrefort du Massif Central) se libèrent avec rage et turbulent autant que faire se peut afin d'aller combler la dépression du Golfe de Gênes ; d'autre part, les vents d'Est, Sud-Est ou Sud, chargés d'humidité après un long parcours amènent poisse et poussière, entre les deux, périodes de calme, de pétrole. Léon n'est en fin de compte guère accueillant au plaisancier. Lorsque Tramontane sur Lion et Mistral sur Provence, alors une mer très forte lève (une mer croisée avec de grosses, grosses vagues) rendant difficile toute navigation

« Yo! » est basé dans le Golfe du Lion et, au cours des années passées, a parcouru ce bassin de Méditerranée Occidentale dans un peu tous les sens ; peu de nouveautés pour nous, c'est un peu « at home » et donc bien peu de matière à narration.

La Méditerranée Orientale s'ouvre à Malte, un pied dans l'inconnu...

Chapitre 3 : De Corto à Dalida

Ahlan wa sahan, Ezayek? *

Ici, tout va bien, des températures clémentes depuis 2 jours, il était temps car la dotation en polaires et grosses chaussettes était limitée, anticipant sur un hypothétique réchauffement climatique.

La traversée de la Méditerranée Orientale se termine et « Yo! » approche de Port Saïd, ETA* mercredi 16 avril midi.

Atterrissage à Malte il y a une quinzaine de jours au petit matin. Belle entrée soleil levant dans la vieille ville de La Valette, chargée d'histoire (phéniciens, carthaginois, arabes, chevaliers de St Jean et le grand siège, Villiers de l'Isle Adam, Français boutés hors par l'Anglois, siège de la Seconde Guerre Mondiale et maintenant l'Europe).



Grossière erreur de signaler Bizerte comme dernier port car cela nous valut l'intégrale des formalités pour entrer dans l'espace Schengen. Que n'avions nous déclaré arriver de Sicile... Il est réconfortant de noter une franche constance dans l'appétit administratif pour les multiples papiers, certificats, etc.

Arrivés au matin, gros orage vers midi (youpi, nous on est au port et ça mouille dehors, jolly good piece of planning), dans l'après-midi nos équipiers nous rejoignent. Ils nous accompagneront jusqu'en Egypte, Inch'Allah. Les orages se poursuivent le soir, tempête dans la vieille ville, les tables et parasols ferlés volent de ci de là, mais les serveurs veillent et, pasteurs en livrés, mettent un peu d'ordre dans la cohue.

Problèmes de rotule (non, non pas celle cassée en moto, mais celle du secteur de barre*, c'est un peu beaucoup utile pour diriger le bato) grippée qui nous valut de rencontrer un Vliegende Hollander*, Johan, de longues discussions sur deux jours, il se trouvait bien à bord pendant que l'aspect technique se résolvant comme il devait, c'est à dire par lui-même ; un certain détachement permet manifestement aux évènements de trouver un juste enchaînement qu'une hâte confuse entraînerait. Johan aime bien discuter de tout et de rien, de belles voitures, de batos, de l'Asie et de l'Afrique, et finit, sans que l'on ne sache vraiment comment, par dénicher dans l'île deux rotules de fabrication US pour des camions parfaitement adaptées et de meilleure facture que les existantes. Ouf, nous étions résignés à attendre quelques jours une hypothétique livraison. Bien sur, quelques heures de discussion sur tout et rien s'ensuivent à l'issue desquelles une juste rétribution pour service rendu est agréée...

Impressions mixtes de Malte, une ville douce, un langage incompréhensible, des mots d'italien, d'arabe, de portugais pour une langue largement partagée par les habitants. Il s'agit vraiment d'une ville de mélange, pas vraiment de type racial dominant, beaucoup d'étrangers (GB, as usual) hivernant, quelques charters déversant des hordes de touristes parqués à l'extérieur de la ville. Le port, en pleine ville est très actif, les cloches sonnent et puis, les boîtes postales sont londoniennes. Ce ne peut pas être fondamentalement désagréable. Approvisionnement de gasoil par un petit camion citerne sur le quai, "Sir, Sir pouvez-vous regarder le compteur avant qu'on ne commence" et de la quantité chargée résulte une consommation anormalement élevée. Inquiétude sur le moteur, pour, bien plus tard en Grèce s'assurer que tout est normal, juste un peu de triche et d'embrouille maltaise. Petit plaisir, Malte vient de passer à l'Euro, les pièces frappées de la Croix sont toutes belles et brillantes, et certains souffrent du calcul mental résultant. Que de bons souvenirs.

Largué, appareillé pour la Grèce, bon vent prévu, fraîchissant sur la fin de la traversée. La ligne mord et c'est parti pour deux heures de bagarre à ramener une bête qui se mange à bord ; harponné au droit de la jupe arrière, hissé et achevé d'une rasade de rhum dans les ouies, c'est un joli thon rouge, clairement sur le point de s'éteindre. C'est parti pour la boucherie, découpe à la scie à métaux, levage des filets. On aime même si la scène pourrait sembler barbare. Le bord est raisonnablement bien fourni en wasabi*, sauce soja, lait de coco, citron vert, c'est fête!

Plus tard le ciel se couvre, nuit noire de noire, le vent forci et vire dans le nez. Ce va être difficile de rallier la Crète d'autant que l'équipage est fatigué, alors plan B, nous nous laissons porter vers Cythère et Calypso, Ulysse s'y arrêta bien avant nous alors marchons sur ses traces ; ce fut également le lieu de naissance d'Aphrodite dit-on. En fait sous les nuages, rien de vraiment attachant en ces lieux un peu perdus hors des chemins touristiques, sans véritables infrastructures. Un vraquier est échoué sur un promontoire, fortes rafales sous le vent de l'île, terre inhospitalière.

Mais c'est un abri valable et, oh combien finement joué, à peine amarrés, le ciel nous tombe sur la tête, déluge et ça continue...



Un peu de repos et hissez oh, direction Sitia, côte Nord Est de la Crête, mignonne station balnéaire, accueil inexistant, c'est l'hiver encore. Les Coast Guards* nous donnent eau et électricité, les locaux viennent nous regarder, nous regardons les locaux nous regarder, communication réduite ; il est vrai qu'à peine amarrés, combinaison et bouteilles pour bricoler sous la flottaison (nous jetterons un voile pudique sur les épisodes de travaux plomberie), ce peut paraître un comportement un tantinet étrange compte tenu de la



température de l'eau, brrr. Le long de la promenade, moultes tavernes, deux sont bondées, nous nous y faufilons et nous laissons guider, langue étrange que le Grec moderne, arrivent mezzés etc. Petit à petit la glace se brise. Dimitri nous fait un lift jusqu'à la station service pour remplir bidons de gasoil. Manolis plus tard offre un pichet, il est passionné de voiliers et regarde « Yo! » depuis sa fenêtre en rêvant. Une dame à la poitrine frémissante se met en devoir de nous indiquer le chemin du supermarché (à 300

mètres), confond droite et gauche, s'embrouille et nous laisse épuisés et effarés. Qu'en est-il du fameux régime Créo ? La corpulence moyenne est impressionnante, format barrique fréquent, avec un slim c'est encore mieux.

Pour vivre heureux, vivons cachés : « Bonjour, ma femme et moi sommes du Barcarès et passons une semaine de vacances ici (commentaire off : et pourquoi pas aux sports d'hiver ?). Heureux de rencontrer des compatriotes (commentaire off : aïe, galère). »

L'équipage reste de marbre, le captain stoïque, l'air de rien..

Le brave homme insiste : « Faites-vous partie de l'amicale des croiseurs barcarésiens ? », aïe, aïe... restons sereins, on passe vite à autre chose.

Les locaux nous mettent en garde contre la difficulté à passer le Cap Nord-Est de l'île du fait des renforcements locaux de vent, on se croirait au large du Cap Béar.

Initialement prévu de traverser en direct sur Port Saïd, mais quand même Alexandrie, c'est tentant, voiles sur les filles, barques sur le Nil, je suis dans ta vie, je suis dans tes bras, Alexandrie, Alexandra, ooops, emporté par l'émotion ; El Iskanderia, c'est également plus rapide pour traverser depuis la Crête. Dont acte.

Les nuits sont noires et étoilées, Orion s'affiche suivi de Sirius et l'on commence à voir le Scorpion des "basses" latitudes. Les températures s'adoucissent, enfin, le voyage commence vraiment.

En approche d'Alexandrie, le vent se lève, puis la nuit, puis... une tétrachiée de batos, pêcheurs, pétroliers en approche de Sidi Kérir, porte conteneurs, obstacles divers, plateformes en activité où désaffectées, structures métalliques étranges. Les éclairages sont à la hauteur, parfois inexistant, parfois c'est Broadway. Les pêchus ont des petits youyous éclairés à la lampe de poche qu'il serait tellement aisément d'écrabouiller, pas vraiment une belle manière de faire connaissance. Une nuit à tirer des bords au près parmi ces objets flottants multiples et divers aux déplacements aléatoires.

Une ville de 6 millions d'habitants, c'est dire qu'il y a des lumières sur la côte d'autant que l'arrière pays (Nil oblige) étant 'inondable', l'énorme majorité des habitations est concentrée sur la corniche. Très difficile de repérer quelque feu d'entrée que ce soit (généralement verts tribord où rouge bâbord).



Là où on commence à rigoler, c'est que tout le long du front de mer est agrémenté d'une distribution uniforme de mosquées avec leurs délicats minarets, jusque là, pas de gros problème,

oh mais pourquoi ne pas les décorer avec de jolis néons, à ce niveau cela va encore, et pourquoi pas de la couleur de l'islam, là ça ne va plus du tout, bref on se retrouve à devoir choisir entre une vingtaine de feux d'entrée "vert tribord" se présentant à nous mais, hé, hé, mais un seul est le bon. Naufrageurs. Grrrr.

Finalement, l'entrée du vieux port d'Alexandrie est repérée, vite au mouillage dans cette rade mythique, entre le phare et la bibliothèque...

En arc de cercle, brume et soleil matinaux, la température monte, façades un peu délabrées et belles mosquées (on s'en souviendra). La ville s'éveille. Nous sommes en bordure des pêcheurs avec leurs drôles de batos colorés et rouillés, des équipages incroyables, journaliers embarqués. Plaisir des yeux.



Vient le temps des formalités, houlala, équipage 4 personnes, mais 2 seulement repartent en bato, les autres du Caire par avion. On anticipe le mal de tête et les explications scabreuses et bien, non, tout se fait en douceur, quelques mots d'arabe pour dire bonjour et les sourires apparaissent, les difficultés s'aplanissent. Hallam doullah !!! Liste exhaustive des frais de visa, douane, port, etc. l'argent change de main partie \$, partie £ Egyptienne, les feuilles volent, au moins 5 listes d'équipage, nom, prénom, nationalité, numéro de passeport, puis on parle enfants, famille, un thé et tout se simplifie. En fin de journée, de l'argent revient, "special discount, you are so nice".

« Yo! » est le seul voilier, rare visiteur dans cette ville hors des circuits touristiques Européens, c'est dire s'il attire l'attention. Les membres du Yacht Club Egyptien défilent. Que peut-on faire pour vous ? Mustafa nous fait apporter du poisson et Captain Refaart nous arrange le passage de Suez par son copain (à voir ?). Quel accueil ! La ville n'est pas en reste, superbe architecture, circulation anarchique, taxis Lada 25 ans âge, absence de passages cloutés et espérance de survie limitée lors des déplacements piétons, nécessité fait loi, nous apprenons vite, y compris dans les attitudes flegmatiques, "moi pas peur". C'est Vendredi (repos dominical et grande prière), beaucoup de monde en promenade, familles, couples en goguette, tentatives de séductions romantiques, le voile est porté très décontracté ; peu de burqas, ce n'est pas dans l'air du temps par ici, bien sur en remontant le Nil vers Luxor nous dit-on... Ce ne doit quand même pas être très pratique d'éternuer sous la burqa. Jeunes filles en bande, coquettes et coquines, vite un regard en coin et une esquisse de sourire. Les garçons sont plus directs et dévisagent effrontément.

"Vous êtes Français" c'est un doc gynéco qui marie sa fille ce week-end, grande famille Alexandrine, "et d'où venez-vous ? En bato ? Et combien de moteurs ? Un seul ? Non !" Etc, etc. Eglise copte, claire et calme et encore bienvenue.

Le centre ville le soir, magasins ouverts tard, spécialisation par quartiers, magasin d'article de pêche et armurerie, un homme achète deux ou trois revolvers et quelques cartouches dans une pochette kraft, comme cela, vendeurs de téléphones portables de toute part, magasins de mode féminine, habits en vitrine parfois modestes parfois provocateurs, ha, ha, on peut donc s'habiller sexy sous le voile. Société clairement duale, le petit peuple s'agit et turbine, la 'haute société', occidentalisée, s'applique à ne pas heurter de sensibilité pourvu qu'elle puisse bien vivre, London, Paris, etc.

Équipage débarqué, avitaillement effectué, largué, appareillé, Alexandrie restera un moment rare.

Maa'salama*, à très bientôt.

« Yo! »

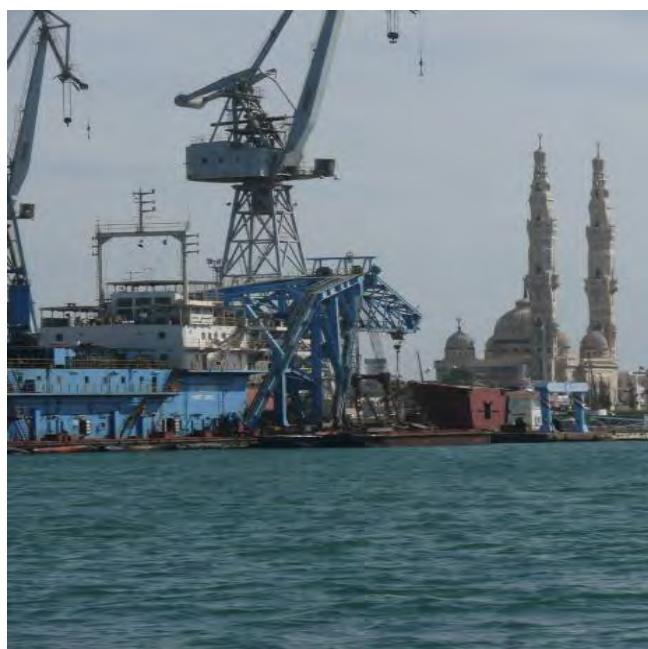
Chapitre 4 : Le Canal, plein Sud

De bout du monde en bout du monde, confins & zones improbables.

Lune voilée, « Yo! » file au large d'une bande de terre de 200 km entre Port Bérénice et Elba Reef, d'apparence inhospitalière et surtout reportée comme étant contestée par l'Egypte et le Soudan. Présence militaire certaine, sens de l'humour non testé, à éviter. Officiellement, tout va bien entre les deux pays, mais le Soudan, ancienne colonie Egyptienne, le haut Nil aux portes de la Nubie, gagne en indépendance, pétrole et investissements étrangers aidant, commence à mener une politique de développement (non, non, pas au Darfour) dont fait partie la domestication des Nils Blancs et Bleus qui se rejoignent à Khartoum. Inutile de décrire l'enthousiasme que l'éventuelle captation du Nil engendre au Caire.

Mais reprenons le cours des évènements.

Formalités de départ d'Alexandrie, et, non des moindres, dépatouillage* de l'ancre des multiples pendilles de pêcheurs, à la bonne franquette. Quelques ronds dans l'eau dans la rade historique et cap au Nord Est vers Port Saïd. Il faut bien déborder le delta du Nil, dont les alluvions, les courants, le brouillard font, par anticipation, penser à une version gore de Fos Sur Mer et du delta du Rhône (peut-être même des moustiques encore plus méchants avec des trompes de plusieurs centimètres, si, si). En fait, il n'en est rien, bon vent et tranquillement, nous débordons les deux bouches du Nil, Rosetta, célèbre pour son industrie de la pierre (!) exportée jusqu'au British Museum, puis Damiette. Entre les deux, c'est glauque, historiquement marécageux et crocodilesque. En matière d'amusement, une foultitude de pêchus s'étale sur la bande des 10 miles, tirant leurs filets. Mais par où donc passer ? De nuit, c'est vivifiant et permet de garder l'esprit en alerte.



En approche de Port Saïd, le format change, les tailles augmentent; commencent à pointer portes containers, pétroliers, cargos divers, qui tous convergent vers l'entrée du Marlboro Canal*. Slalom dans les zones d'attente et de mouillage de ces mastodontes. On en compte 5, 10, 15, 20, puis cela devient partie intégrante de l'environnement, même plus marrant mais quand même... L'entrée du Canal proprement dite est Port Saïd, grande ville faut croire, immense zone industrielle, grues, usines, docks, remorqueurs, ferries, houlala, ça turbine dans tous les sens.

Il y a une marina pour les plaisanciers, à coté de la belle mosquée avec ses deux minarets, comité d'accueil et premiers sourires. En matière de marina, cela se pose là, pas brillant, un fort ressac causé par les gros déplacements, pas très propre, le Port Saïd Yacht Club affiche clairement que les plaisanciers ne sont que tolérés par ici, priorité aux cargos.

Prévenu un agent, Felix Agency en la personne de Mohsen de notre arrivée et recommandation de Captain Reefart rencontré à Alexandrie, les adjoints de Mohsen se mettent en quatre pour nous rendre la vie facile et minimiser les désagréments. Passage du canal prévu aussitôt que « Yo ! » aura été mesuré, "if no warship, Inch'Allah".

C'est étrange, le Inch'Allah, est habituel et tellement ancré dans la vie de tous les jours, un peu comme Hallamoulilah, grâce à Dieu, genre: - Ezzayek ? (comment vas-tu ?) - Kwayes (bien) Hallamoulilah ! Toutes ces formules employées aussi bien par les pratiquants que par les infidèles, coptes et autres, amusant. [on retrouve Hallamoulilah fièrement peint à l'avant des taxi collectifs dans la plupart des pays d'Afrique de l'Ouest, mais là, compte tenu de la vétusté des véhicules, cela prend un autre résonance qui ne présage rien de bon sur la faculté d'arriver sain et sauf à bon port].

Toujours est-il que le "if no warship" est intrigant et justifie quelque investigation ; il s'avère (ou sarouge) que les US et British Navy exigent depuis un mois qu'aucun voilier ou pêcheur ne soit dans le canal lorsqu'un de leur navire l'emprunte. Comme si « Yo! », avec ses trois bonbonnes de gaz, 50 litres d'essence et son fusil harpon pouvait représenter une menace. Enfin, si cela leur fait plaisir. Ce faisant (ou cette perdrix) il semble que nous dussions passer 2 jours ici, on saura demain, pas glop.

Rencontre voilier battant pavillon Français, en attente autorisation de transit, 11m coque alu, convoi vers la Réunion, équipage colère contre les locaux, la bureaucratie, etc. Vient d'avoir son certificat de jauge Suez : 470\$, houlala, c'est chérot. Au revoir, on se reverra peut-être. Arrive voilier Australien, équipage colère contre les locaux, la bureaucratie, etc. houlala ça ne se présente pas bien. Eux viennent de remonter la Mer Rouge direction Saint Raphaël, en France. Ils ont embauché à bord un guide Egyptien depuis Hurghada, celui-ci fait l'interface avec les locaux, un peu margoulin, boit du vin et la bière, pas très clair pour un pratiquant, en fait semble chercher un moyen de sortir du pays sans visa. Toujours dangereux d'embaucher des intermédiaires qui ont leur propre agenda.

Les agents nous ont à la bonne et viennent nous raconter leurs malheurs avec les uns et les autres, avec les plaisanciers désagréables, les hommes d'affaires, ceux qui râlent, qui ne parlent pas gentiment. Oreille attentive, on prend le thé et on parle des enfants, de la vie, "you never get a second chance to make a first impression*" et aussi de concret : un représentant de SCA va venir à bord mesurer le bato, il faudra lui donner 20\$ et cela se passera bien, puis "if no warship" vous pourrez passer...

SCA: Suez Canal Authority, l'organisme en charge de la gestion du Canal de Suez pour le compte du gouvernement Egyptien, une énorme administration qui édicte les règles, sous-traite l'entretien du canal, emploie une quantité importante de salariés, perçoit les frais de transit, en bref un collecteur de



Les bureaux du SCA.....

taxe comme on sait bien les faire. Tout ce qu'il faut pour être sympathique. Le canal de Suez est une des premières sources de revenus pour l'Etat Egyptien avec le tourisme, 60 gros navires le passent tous les jours, Nord-Sud et Sud-Nord, leur alternative est de faire le tour par le Cap de Bonne Espérance (Afrique du Sud) soit 20 jours de mer supplémentaires, adoncques, SCA taxe environ 5-10\$ par tonne transportée (container, pétrole, vrac), fois 50000 tonnes en moyenne, fois 120 batos par jour, cela fait des soux, beaucoup de soux. Tout ceci est bien habillé, merci l'"héritage" Franco-British qui avait mis au point ce racket et poussé à un niveau de délicatesse incroyable par l'ingéniosité Egyptienne : la taxe est fonction de paramètres objectifs (longueur navire, tirant d'eau, etc.) mais quelques éléments semblent sujets à interprétation...

Arrive le mesureur de SCA, bien en chair, morgue de fonctionnaire, un régal, on discute pour la forme des caractéristiques de « Yo! », on sort le mètre, etc... Surtout il prend ses 20\$, s'étonne que ce soit des petites coupures, et puis quoi... La douloureuse viendra le lendemain car, et oui, "warship", il faudra attendre un jour que ces satanés troufions aient fini de jouer.

En attendant, visite de la ville, ferry pour traverser vers le centre, ce sont des navettes qui ne cessent de transporter voitures et gens d'un bord à l'autre du canal, vétustes mais au combien véloces lorsqu'il s'agit d'éviter un mastodonte en manœuvre. Chouette ville coloniale, en relativement bon état pour le vieux centre et un peu plus loin, quartier moderne, business et loisirs. Mohsen nous y a envoyé manger chez Al Bohr, un restaurant de poisson local. Un régal, c'est jeudi soir, début du week-end, les familles y sont de sortie, puis un peu plus tard en soirée, les amoureux, très bien habillés, princes et princesses des milles et une nuit. Il est vrai que la soupe de praires, crabes et cresson est délicieuse: "Molokhiya", on le découvre plus tard en lisant le journal, c'est une spécialité Alexandrine-Port Saïdi, célèbre pour ses vertus aphrodisiaques (princes et princesses disiez-vous...).

Quelque échoppe fait un happening de lancement, techno music à fond et de toute part dans la ville, des immenses baudruches (7-8 mètres, oui, oui) de Mickeys & Dingos gonflés à bloc se balancent au grés de la brise ; au nombre de plusieurs dizaines, ils sont principalement parqués devant les banques et aux alentours des mosquées, spectacle hallucinant.

Au matin, Mohsen passe prendre le café et dire au revoir, accessoirement il présente la douloureuse, 260\$ de SCA fee. Nous sommes bien traités.

Le canal de Suez fait environ 165 km de Port Saïd à Suez, au milieu les lacs Amers (le grand et le petit, original) et une ville Ismaïlia. Les gros culs passent généralement d'une traite, par convoi en alternance Nord-Sud puis Sud-Nord car il n'y a pas, pour eux, la place de se croiser. Les petites embarcations transitent en deux jours. Le pilotage y est obligatoire, adoncques un pilote nous rejoints, Mohamed, charmant, on discute un moment puis "moteur, ça tourne".



Quasi tout droit, le désert à gauche (Sinaï), le désert à droite, tous les 2 km un poste militaire qui veille une éventuelle invasion par les serbo-croates, quelques carcasses rouillées, restes de bagarre passée (1956 avec la sainte coalition Anglo-Française, 1967 avec Israël), ponts flottants fournis par les Russes, quelques villages.

Et surtout, les batos, les gros et les très gros qui nous dépassent tranquillement.

Sur que l'on a le temps de les regarder, mais après nous être bien poussés sur le côté, ils sont plus gros que nous et à mobilité réduite du fait de leur vitesse limitée. Faut dire qu'en plus, il y a du courant, produit par de subtils différentiels entre les niveaux d'eau dans les lacs, la Méditerranée et le Golfe de Suez qui a presque 2 mètres de marnage. Un régal de problème de math, soit une marée semi-diurne de salinité élevée, un débit de xx m³/h vers un lac d'eau douce situé à une hauteur de 1m50 au dessus de l'eau du bas (Suez) mais en dessous du niveau de l'eau du haut (Port Saïd), etc, etc.



Gros bato dans le Canal de Suez

8 heures de moteur monotones sous le soleil, puis Ismaïlia, baignée par l'eau douce. A l'entrée, la villa du Président Mubarak, puis les club-houses et le centre de contrôle du canal. La ville est le flagship du SCA, un peu comme Clermont-Ferrand et Michelin, Toulouse et Airbus, Roux et Combaluzier, tout y est clean, netty pretty. Après la dureté de Port Saïd, le yacht club est agréable, bon nombre de voiliers sont là et restent quelques jours. La plupart sont Sud-Nord, Anglo-Saxons majoritairement (Aussies, Neo-Zed, Brits, etc.), venant d'Asie vers la Med.

A la tombée de la nuit, trois couples installent une table au bout du quai, bière, tequila, gin, c'est l'heure ! On s'arrête prendre un, deux, trois verres, faut dire qu'ils y vont fort, Phil, Maggy, Françoâse & co. Peu de récits de voyage, de navigation, critique en règle des locaux, des infrastructures, de la nourriture, tout y passe. Surprenant, d'autant que certains sont sur l'eau depuis 10-20 ans, mais c'est comme s'ils traînaient une fêlure profonde, mal d'un pays imaginaire, nostalgie d'un passé révolu. Pourtant, tous ont la chance de vivre au jour le jour le rêve de bien des hommes, mais non, l'impression première est l'errance. 19:30, Maggy, la soixantaine bien tassée, mélange les breuvages, 19:45, elle ne tient plus debout, rampe jusqu'à son bord, nous ne la reverrons pas, mais pour sûr, demain elle recommencera, aïe, aïe. Son époux, Phil est lui aussi parti, mais bien plus léger, il raconte son "business", une participation dans un night club à Copacabana «vous savez, le red-light district de Rio, pas sur le front de mer mais un block derrière, un endroit très bien où l'on n'a tiré que trois fois depuis le début de l'année, faut dire que le chef local de la COR (police privée) y est 'salarié', le club est sain, uniquement fréquenté par des Brésiliens qui, on ne sait trop comment, s'arrangent pour faire comprendre aux Noirs qu'ils ne sont pas bien venus, etc, etc ».

Propos décousus, vite, vite, dehors, la ville, la vraie vie. Comme toutes les villes du Sud, Ismaïla vit tard, un peu de police mais guère, Européens inexistant et des gens qui sourient, prêts à aider. Un bel endroit, même si l'on y perçoit la présence de big brother, SCA.

Au petit matin, nouveau pilote qui embarque pour la seconde partie du canal, à l'inverse de Mohamed, on ne le sent pas, et ce ne sera pas cool. Pas grave, c'est son problème.

Batos et batos, plus gros que la veille, surtout en croisant le convoi montant.

Les sensibles (transporteurs de gaz, chimiquiers, gros pétroliers) sont accompagnés d'un remorqueur en cas de pépin, les autres suivent leur bonhomme de chemin. Les porte containers de CGM sont baptisés de nom d'opéra, nous croisons le Nabucco et le Don Giovanni. Plus tard, à Suez le Ponant qui rentre la queue entre les pattes, ah, ah, de l'avis des agents et rencontres locales, le capitaine: "un crétin, rien de surprenant aux problèmes rencontrés".

Batos chinois, batos russes, certains proches de la casse, de multiples fois revendus, renommés, armateurs glauques, marchandises exotiques, il suffit de les regarder pour rêver.



Ouf, le convoi montant s'estompe, enfin, la débouchure du canal, milieu d'après-midi, pas vraiment l'envie de s'éterniser à Suez, d'autant qu'au retour...



« Yo! » enquille le chenal de sortie, il sait être en Mer Rouge mais ne frétille pas encore, l'environnement est très industriel, lumière jaunâtre, usines, trafic. On a de la chance, il n'y a pas de convoi en formation ou sortant, vite, vite, au Sud Est pour traverser le Golfe de Suez.

Puis le vent se lève, 35 noeuds dans le dos, ouaou, à donf* au portant ; la nuit arrive, heureusement il y a de la lune pour aider à minimiser le stress, le coin est délirant : large de 50km, le Golfe de Suez est bordé à l'Ouest par des plateformes pétrolières, Zaafarana, Ras Gharib, peu éclairées, certaines désaffectées mais les pieux dépassent encore, et des ports de chargement pétroliers avec un trafic intense, Ain Shukna ; ensuite, entre le bord et le milieu, le rail descendant, vague alignement orienté Nord Ouest / Sud Est dans lequel les mastodontes sortant du canal s'élancent à pleine vitesse pour rejoindre l'un l'Asie, l'autre l'Arabie, espacés de quelques miles, sans nous voir. Au milieu, une zone de séparation de trafic, dans laquelle de nombreux champs pétroliers Zeit Bay, October, July ont fait leur nid, torchères bien plus lumineuses que les vagues feux de route des cargos. Plus à l'est, rail montant (orienté Sud Est-Nord Ouest vers Suez et l'Europe), et enfin au droit du Sinaï, nouvelles exploitations pétrolières, Ras Budran, Ras Shukeir, Belayim Blend, belotte, rebelotte et dix de der. Ah oui, également, quelques endroits signalés comme n'étant pas totalement déminés, restes de croisades passées, saloperies pur produit de notre intelligence d'espèce, bravo.

Une bonne journée de descente, bien plus éprouvant que la traversée du rail au large d'Ouessant. Le vent tombe, soleil jaune, fumées des navires, hélicoptères, lourdeur, mer d'huile, itinéraire d'un trader défroqué, envie de sortir au plus vite de ce piège.



Enfin, passé le détroit de Gubal les cargos tirent au large, « Yo! » est vraiment en Mer Rouge, frétille, portant sous la pleine lune longe la côte. Bienvenu !!!

Le rythme de navigation s'installe, températures air 30-35°, eau 26-28°, léger flux de Nord Ouest, nous descendons Sud, tranquillement. Mouillage Ras Abu Soma, à côté de Safaga, c'est l'Egypte touristique, celle des resorts* qui défigurent la côte, des clubs de plongée, des packages une semaine tout compris dans un lieu clos, isolé du monde, charter in, charter out et peu de chance de rencontrer quiconque hormis le voisin de palier qui l'année dernière a fait Phuket et l'année prochaine fera la Réunion. Notre civilisation a le chic pour transplanter nos modes de vie de toute part, comportement prédateur.

Il faut effectuer les formalités de sortie du territoire Egyptien, surtout ne pas rater une occasion de remplir quelques papiers, une liste d'équipage et surtout, le sacro saint tampon sur le visa de sortie sans lequel il ne sera pas possible de rentrer à nouveau.

Nous avons de la chance pour notre dernier stop 'civilisé' avant quelque temps, Port Ghalib. Il y a dix ans, tout juste un abri dans une indentation de la côte, alors nommée Marsa Mubarak, un passage dans la barrière corallienne. Et puis, Zorro est arrivé, en la personne d'un émir Kuwaiti, si, si, l'actuel président du Sénat du Kuwait (en effet, le Kuwait, ce parangon de démocratie, tenu d'une main de fer depuis le départ des Anglais par la famille régnante depuis quelques centenaires, les Sabah, où le droit de vote est accordé aux citoyens mâles pouvant prouver que leurs ancêtres vivaient sur le sol Kuwaiti avant 1921, pas facile compte tenu de l'état des archives, le Kuwait s'est doté d'une structure parlementaire...), lequel émir Kuwaiti finance sur fonds propres la construction ex-nihilo, d'une immense marina, genre Port Grimaud : Port Ghalib. Et cela fonctionne ! Les premières tranches de travaux sont terminées, 2 hôtels 5* et un 'low cost' 4*, facilités de ravitaillement, équipements ultra modernes, golf, climatisation de toute part, eau courante (dessalée @7\$/m3), courses de F1 des mers, etc. La démesure. Mais le pari semble fonctionner car le lieu, avec la proximité de l'aéroport de Marsa Alam, a fixé bon nombre des croisiéristes sur le territoire quasi vierge du Sud de la côte Egyptienne. Une gestion excessivement pointilleuse (chaque facturette est immédiatement collectée par un 'homme en brun' qui l'apporte au bureau central de cost-control, ceci, en double de la comptabilité informatique, ouarf les ressaïssies), peut-être un peu extrême mais cela semble le prix à payer pour implanter de toute pièce un business model occidental. La monnaie locale n'existe pas, \$ ou € uniquement, les prix ne se discutent pas, le bakchich est inexistant. Aux postes clés, des jeunes Egyptiens, triés sur le volet, bien payés, dynamiques, efficaces, avec un attachement total à la 'corporation', standard international. «Yo!» amarré au quai est dessalé, il se refait une beauté, s'avitailler pour le grand Sud, un plouf dans la piscine et off we go. Les formalités sont expédiées en moins d'une heure, «Yo!» rejoint la zone de transit international (clôturée de toute part). Il ne manque plus que le tampon sur les passeports. Le tampon est le privilège, l'arme toute puissante, le bâton de commandeur d'un obscur fonctionnaire, pauvre hère, mal payé par le gouvernement, lequel fonctionnaire, fermement contrôlé par le staff de Port Ghalib, ne peut espérer se refaire une santé de manière conventionnelle (i.e. bakchich). Il médite donc sur les hasards du sort et les attributions de poste, lui qui se faisait une joie de profiter de la clim et du luxe, sans pour autant devenir philosophe, et se venge des uns des autres en retardant autant que faire (de lance) se peut le précieux coup de tampon. Grrrr.

Et puis, c'est parti, moteur, passage du récif, cap au Sud vers le Tropique et un autre monde, une autre histoire.

A bientôt, maa'salama,

« Yo! »

Ce n'est pas sans grand sourire que nous reçûmes l'éditorial du pays cité ci-après, un futur équipier en verve, alors au plaisir de le partager...

####

Ici au pays tout va bien, la ferme tourne comifo, la rousse a vêlé la semaine dernière, mais le printemps tarde et je crains un coup de gèle sur ma vigne.

Vous nous manquez, au village, et tout le monde se demande ce que vous êtes damned allez foutre là-bas. Le curé dit que la petite va revenir avec une nappe grillagée sur la tête et qu'avec un prénom comme le tien, Christophe, faut pas aller chez les mahométans.

Enfin , j'ai bien décidé de prendre le risque de vous rejoindre là-bas, bien que moi l'aventure... , si j'ai pas mon cassoulet dans mon assiette et la jeanette dans mon lit... enfin, tout ça pour manger du riz et boire du thé, et même pas un coup de rouquin.
Côté pirates, ça va, c'est rodé, il y a eu répétition générale un peu plus bas, du côté de Bab el Mandeb, la semaine dernière. Donc j'ai mis mes potes des bateaux gris en stand by pour intervention éventuelle sur Yo!.

Mais bon, je pourrai toujours tirer sur les cordages, quoique je dois vous avouer que récemment une marenne oléron récalcitrante m'a causé un dérapage de couteau à huîtres avec plantage jusqu'à l'os dans une phalange du médius babord. Résultat je ne peux plus serrer la main gauche comifo, mais dans un mois 1/2 ça devrait aller.

####

Chapitre 5 : Geste de princes démons

« Yo! » to main control,
Landed Sawakin a fortnight ago,
Jumped into outer space,
Above and below water level,
How fascinating.
Space shuttle « Yo! » to main control,
Don't wanna go back,
Over.

Et voila, tout a commencé comme d'habitude, on fait les pleins d'eau, de gasoil, de fruits et légumes, on jette un œil distrait sur la météo (que l'on sait être volage, comme, comme mmmh ?), on remonte l'ancre, on largue une amarre voire deux, on hisse la grand voile, on envoie le génois (sûr que c'était bien plus romantique dans le temps quand on tournait les amarres sur des cabestans, que le grand et le petit hunier faisaient des choses avec les cacatois, que l'on pendait les convicts à la grande vergue) et cap au Sud, quoi de plus normal. Le vent porte bien comme tout flux de Nord-Ouest qui se respecte, de manière surprenante en ligne avec les instructions nautiques, ce sont de long bords sous spi et l'occasion de travailler les manœuvres d'"homme à la mer" afin de remonter quelque joli thonidé. Sang, soubresauts, mise à mort et fête à bord.



Le vent tombe, beuh, beuh, les voiles pendouillent lamentablement, l'impression de chaleur se fait vive en fin d'après-midi avec la mer scintillante. Une cinquantaine de dauphins nous guident vers un lagon, joueurs, ils promettent de nous tenir compagnie si on les accompagne ; pourquoi ne pas s'arrêter, il n'y a rien de mieux à faire. Premier mouillage en récif, la mer à perte de vue, d'huile au point que le récif ne brise même pas. A perte de vue : rien. Très zen, enfin une occasion de méditer le koan* du buffle (c'est un buffle que l'on voit passer devant une fenêtre, passent d'abord les naseaux, puis les cornes, le poitrail, les pattes avant, le corps, les pattes arrières, c'est tout).

Au petit matin, faut se rendre à l'évidence, seuls plus du tout, un brave monsieur en zodiac s'excite, « sir, sir, wake up, you must leave, national park here ». On s'y attendait, ce joli coin est un peu chasse gardée des bateaux de plongée qui viennent passer la journée, offrant la garantie de nager avec les dauphins. No private business allowed, off we go.

Il y a du mile nautique sur la planche pour descendre de 25° à 19° Nord, longer la large zone frontière Egypte-Soudan, le Nord du Soudan, éviter si possible Port Soudan et se glisser à Suakin, alors en route, toutes voiles dehors.

Au loin, planqué au fond de la baie "malsaine" (en fait une foulitude de rochers affleurants) Port Bérénice, un des plus anciens et plus Sud port de la Mer Rouge.

Dans les temps très anciens (bibliques pour ne pas dire) le commerce Egypto-Babylonien (et plus tard Méditerranéen) avec la corne de l'Afrique, (le pays de Pount), les Indes et l'Asie bien plus loin, qui permettait d'approvisionner en épices, soieries, animaux exotiques, or, pierres précieuses et esclaves de toutes races, nature, etc, le dit commerce était contrôlé sur l'est par les tribus de l'Hadramout (Yemen, littéralement : la droite [de la Mecque]) qui partageaient avec les hindous la connaissance des régimes de mousson (Nord Est en hiver et Sud Ouest en été) essentiels à la traversée de l'Océan Indien.

De la péninsule Arabique, trois routes possibles :

- i. par le Nord via le Golfe Persique (et la riche cité d'Ormuz), contrôlée par les Mésopotamiens et plus tard les Perses
- ii. par la péninsule Arabique et les routes terrestres d'oasis en oasis à travers un immense désert peuplé de nomades de mauvaise réputation (ce sont eux qui, migrant vers le Nord, prendront nom d'hébreux, de cananéens, de nabatéens, de phéniciens etc. bref, les sémites par opposition aux indo-européens, genre Néfertiti), Saba, Médine, Pétra puis les fabuleuses villes de la Méditerranée, Tyr, Byblos, Jéricho. Cependant (haut et court), les routes terrestres sont facilement soumises à péage...
- iii. par le Sud via la Mer Rouge et la belle cité d'Aden qui tenait le Bab El Mandeb, cette route Sud, très utilisée par les Egyptiens (en réalité par les Phéniciens pour le compte des Egyptiens car les compétences nautiques de ces derniers laissaient à désirer), remontait directement - soit sur Port Bérénice (ou bien Koseir un peu plus Nord) d'où des caravanes transportaient jusqu'au Nil à Koptos et de là vers la vallée (et plus tard Alexandrie) - soit vers le golfe d'Aqaba, l'antique Asion-Gaber, le roi Salomon, la reine de Saba etc.

Un bonne partie des bastons/bagarres/rapines/meurtres historiques, Perses et Egyptiens, Alexandre le Grand, les Romains, les Portugais, Ottomans puis Franco-Anglais sans parler du Canal et de la suite, se résume à la volonté de contrôler les deux routes maritimes, à tout le moins d'en contrôler une et d'empêcher l'utilisation de l'autre par l'adversaire (l'autre, ce mécréant).

Mais on ne va pas s'arrêter à Mina Bérénice, les militaires Egyptiens s'y sentent bien, les Etasuniens y ont pied, veillent une improbable attaque, faut pas les déranger.

Tout droit, nuits noires, tout droit, toujours tout droit, plein Sud. Tiens, un qui va tout droit aussi, c'est le baromètre, il commence à faire des siennes, étrange, les couleurs changent, le soleil n'est plus si éclatant ; réduire un peu la toile, on ne sait jamais, puis faut dire qu'on passe le Tropique du Cancer, pas qu'on soit superstitieux, non, non, mais trop n'a jamais manqué etc... Le vent forcit un peu et il finit par pleuvoir, oui, oui, de la pluie, de la vraie eau mouillée, en plein désert (presque). Faut pas être trop regardant sur la qualité (chargée en poussière, elle repeint le bato en moins de deux), mais enfin, c'est quand même plus consistant que le crachin breton. Les orages continuent, nuits noires embrasées d'éclairs, les vagues nous rattrapent tout juste, on fonce, tout droit, plein Sud. Enfin, plein Sud, manière de parler, le compas indique plein Est, sur la carte, en regard du 22eme parallèle, on peut lire "anomalies magnétiques signalées", ben dis donc, entre Sarkozy, sa Carla et le champs magnétique terrestre, tout fout le camp.

Un barracuda, goulu comme pas deux, s'enfourne le rapala (leurre), drôle de poisson, une première pour « Yo ! ». En fait, le barracuda est un brochet de mer, une gueule désagréable qui sent l'agressif à plein nez, fort proche de celle de son cousin d'eau douce, délit de faciès. Poisson carnassier, la chair est ferme et bonne en tartare/sushis alors on fait abstraction de l'apparence au mépris de longues années d'éducation, tout comme le thon, c'est bon.

Oh ! Un phare, un des rares de la Mer Rouge, Sanganeb qui porte à 20 miles et marque un récif au Nord Est de Port Soudan. On y reviendra, à garder pour la bonne bouche lors de la remontée. La luminosité de la ville au loin, il y a du trafic, les cargos en maraude tournent au large de Port Soudan, guettant la moindre opportunité de nous écrabouiller. Depuis quatre jours, nous n'avions vu âme qui vive alors faut se réhabituer, se préparer à atterrir, anticiper un tantinet les récifs divers et variés qui se trouvent sur le chemin, brisant, brisant rarement, ne brisant jamais, signalé en 1964, avec une bouée, un feu, un feu peut-être car il y a une époque il ne fonctionnait pas, une épave au Nord encore visible (de jour), une cartographie amusante à quelque miles près.

Houlala, peut-être attendre le lever du jour pour s'engager vers Suakin, en fait une île située en plein milieu d'un grand lagon relié à la mer par un chenal.



Suakin, vous avez dit Suakin, ou bien Sawakin, ou bien Souakin ; c'est quand même un des lieux mythiques que « Yo ! » désire visiter, on lui doit bien ça. L'origine du nom viendrait de "sigin" ou "sujun", qui signifie prison en arabe. C'est l'endroit où le roi Salomon enfermait les diables. A moins que cela ne vienne de Sawwa Ginn, traduit par "ensemble avec le djinn" ou le "djinn l'a fait". Le Djinn, esprit de l'air dans la mythologie arabe, bon génie ou démon c'est selon, dans le doute, à la nuit tombée, on ne parle pas de lui, on ne prononce pas son nom, tout comme la bête aux grandes oreilles sur un bato, il y a des choses qui ne se font tout simplement pas.

En tout cas lieu de légende :

Il était une fois un roi d'Ethiopie qui envoya sept vierges en cadeau à son ami. Pendant leur voyage, elles firent escale à Suakin et passèrent la nuit sur cette île habituellement déserte. Eunuques et gardes restèrent sur la côte. Quelques mois après leur arrivée en Egypte, l'ami du roi découvrit que les femmes étaient enceintes, légèrement irrité. Les donzelles disculpèrent les gardes et racontèrent que sept Djinns les avaient visités pendant la nuit passée sur l'île de Suakin (cette histoire de visite rappelle bien des choses, genre Bouddha et le grand Eléphant blanc, l'Immaculée Conception, plus si affinité, les mythes sautent comme des puces d'une société à l'autre...). Pour ne pas offenser le roi d'Ethiopie, les femmes furent renvoyées sur l'île. Leur progéniture colonisa la côte et les habitants actuels sont leurs descendants.

Au 16 siècle Suakin devient une cité turque prospère, enrichie du commerce de la route des Indes, de l'or et des perles, mais surtout du trafic d'esclaves et du transit des pèlerins vers La Mecque. C'est de cette époque que datent les maisons construites en corail, (oui, oui, en corail, mais que faisait donc Greenpeace) et recouvertes de chaux.

A partir du 19eme siècle, l'étroitesse du chenal la condamne à l'accueil des sambucks, boutres côtiers reliant Jeddah et Massawa. Pour accueillir les grands transocéaniques, le projet de construction du Port Soudan est conçu par les Anglais (colons en lieu et place de l'Egypte à cette époque), démantèlement des administrations, des magasins et en très peu de temps, la ville de Suakin se vida. Les maisons, dont le mode de construction nécessite un entretien régulier pour lutter contre quelque humidité que ce soit,



s'effondrent l'une après l'autre. Aujourd'hui, l'île n'est plus qu'un tas de gravats survolé par les corbeaux. Mordor blanc gardé par 2 minarets, seuls entretenus, on s'y attend sans cesse à voir surgir d'immenses armées de morts-vivants venant réclamer tribut.

Cachée de la côte, il faut pour y accoster emprunter un chenal signalé par des tourelles en ruine, perchoirs de balbuzards ou de sternes ébouriffées. A l'entrée quelques hangars rouillés,



une drague, vieux rafiot improbable qui éjecte du sable. Le tour de l'île n'est pas clair, juste un étroit passage au droit des anciens entrepôts. Pour ne pas toucher, il suffit de viser le minaret le plus au Sud, guetter à bâbord le banc de sable proéminent, et

à tribord le récif au pied de l'ancien hôtel désaffecté tout en s'alignant sur la plus grande cheminée, bref, les doigts de pied croisés en éventail.

Nous mouillons au milieu des boutres. Un seul voilier. John (Nottingham, UK) nous assurera pourtant qu'il y a eu jusqu'à 20 voiliers au même moment (on imagine les hordes de tour du mondistes visant la remontée de la Mer Rouge le plus rapidement possible afin d'être à Monaco pour la saison, c'est si chou), et que depuis qu'il est là (nous le verrons, cela fait une éternité), il a vu plus de 100 équipages.

John va gentiment chercher en youyou un agent (vous pouvez lui faire confiance... ahah ?), Mohamed et l'amène à bord de «Yo!». Thé, discussions, thé et papiers, nous prenons le temps ; surprise: "vous venez de France jusqu'ici puis repartez?". Mohamed est gentil, galabbeyiah* blanche, business oriented, prend sa commission pour faciliter la vie des voiliers dont la plupart font route pour remonter vers la Méditerranée de janvier à mai. Il connaît les ficelles, interface avec les autorités locales :

- car Suakin n'est pas un port d'entrée officiel,
- car le Soudan ne cherche pas, surtout en ce moment, à avoir trop d'étrangers en touristes,
- car tout peut-être très compliqué.

Lorsque sa saison est finie, il rentre à Khartoum, famille etc. Mohamed est étrange. On goûte avec les douaniers. Tout se débloque rapidement, téléphone portable (on trouve du réseau absolument partout), efficace : «Yo!» bénéficie d'une autorisation pour visiter toute la côte, les calanques, les récifs Soudanais et d'une autorisation de sortie vers l'Egypte, sans contrainte de date.

Youpi ! Pas besoin d'aller à Port Soudan pour les formalités.

Nécessité d'avitaillement, prétexte à une exploration du Suakin downtown.

De l'autre coté de la bande de terre qui relie l'île au continent, passé la porte gardée par un personnage sans âge avachi à l'ombre, le village du Keiff. Apres la grande mosquée, on trouve le marché et les échoppes groupées par produits : fruits-légumes, viande d'agneau ou de chèvre (?), graines, pains, paniers, galabbeyiah et tissus, chaussures, pièces détachées de moteur, pneus...

Encore après : le poste de police et la prison. De chaque coté 2 énormes canonnières toutes noires qui datent de ??? et qui viennent de ????, les armes des policiers ou soldats sont quant à elles bien réelles. Un camion passe avec une mitrailleuse. Vaut mieux n'avoir rien à demander et les bons papiers.

Au bout de la ville : la gare routière avec tout un tas de moyens de transport douteux : camions 100 ans d'âge, bus (comment ça roule encore ?), tuk tuk customisés avec des franges et qui font taxis, motos dont la selle est recouverte de fourrure (?), chameaux acariâtres, pick up sur la plage arrière 5 ou 6 bédouins avec leurs épées au coté et des peignes dans les cheveux...

Autour du marché circulent des carrioles tirées par des ânes et qui portent des grands bidons peinturlurées et remplis d'eau. Dans les maisons, il n'y a pas de robinet et pas d'électricité, mais le téléphone portable est un accessoire indispensable.

Il y a aussi le Mistero Sea Food restaurant où l'on peut manger, un aller simple pour la dysenterie et enfin l'école. Hello ! Where u from ? Et un grand sourire.

Il y a aussi des cafés où il n'y a que des hommes qui papotent et boivent le thé, et la station service qui réceptionne un camion livrant un lot de Toyotas flambantes neuves. Mais qui donc peut se permettre d'acheter de telles voitures neuves par ici ?

John vient dîner à bord, heureux de boire un verre. Cela fait quelques mois qu'il est en rade, au sens propre comme au figuré (ouarf) ici, à Suakin. La cinquantaine, expérience de skipper en Asie, impliqué dans la réparation navale à Majorque, une jeune épousée il y a deux ans, un bébé tout neuf, tout beau, accident de voiture, dépression, séparation, dettes, appelle copain Mark de HongKong pour demander de l'aide. Pas de nouvelles, puis, comme dans les films, téléphone, Mark est en bas de l'appart, veut le voir, lui propose de convoyer un motor-sailing boat (bato à moteur avec appont voile) de Sri Lanka vers les Pays-Bas car le skipper pressenti fait défaut. Belle poire pour la soif, prépairement d'un fixe. John saute sur l'occasion. Trouve le bateau en pauvre état, passe du temps à remettre de l'ordre, attend un équipage improbable (Hugh une connaissance de bar du proprio qui cherche à soigner des ennuis de santé avec un break et Henri, dessinateur). Aucun n'a d'expérience hauturière mais doivent/dépendent du proprio, lequel, vieux fils de bonne famille Allemande est financé afin de ne surtout point mettre son nez dans le business familial. Drôle de début.

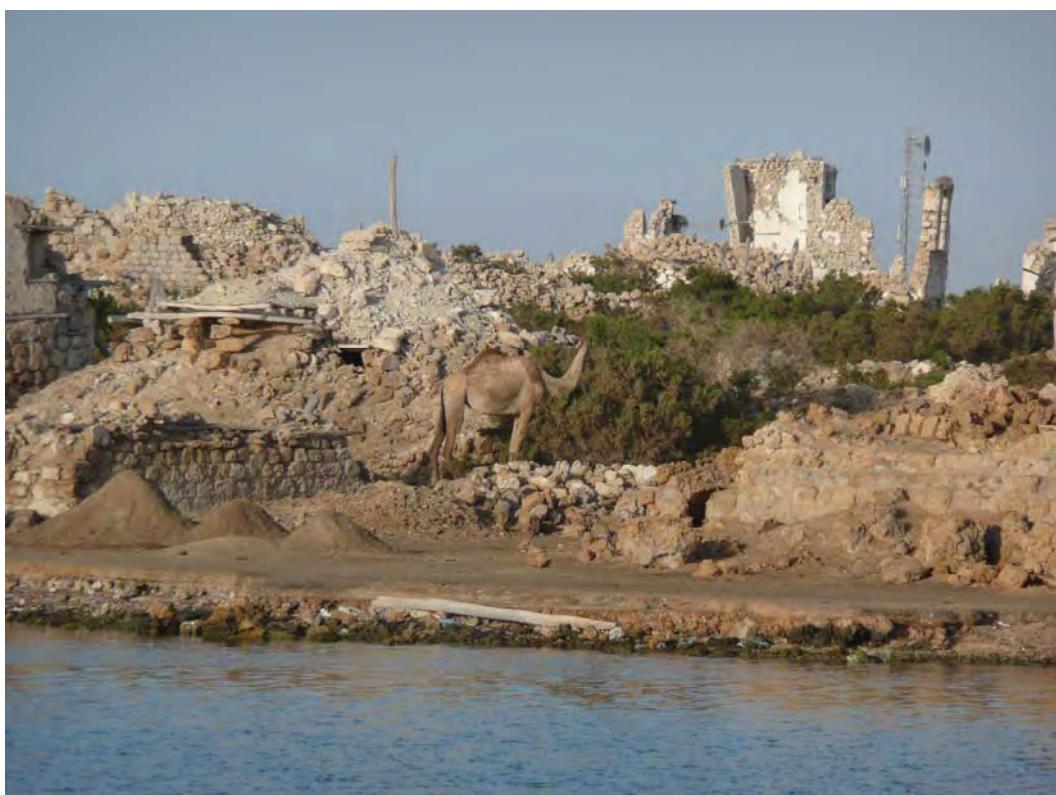
Le bateau s'engage dans la traversée de l'Indien, galère de moteur à répétition, parvient à Aden, Hugh et Henri ne savent toujours pas manipuler un ouinche*. John recrute Marie, une Germano-Américaine bourlingueuse pour support en Mer Rouge. Marie, un tantinet masculine tombe en pamoison d'Hugh, rejetée, crise à bord, ambiance détestable. Au large de Port Soudan, gros temps, la grand-voile est en lambeaux, le génois explose, bande anti-UV déchirée, et le moteur rend partiellement l'âme. En fuite jusqu'à Trinkitat Harbour, un lieu équivoque du Sud Soudan et loin de tout. Un navire (?) militaire sur place offre un remorquage jusque Port Soudan moyennant 6000 \$, hey, chérot. Apres négociation, alternatives pêcheurs locaux, la prime baisse à 3000\$. Go. Remontée par le Shubuk channel (nous y reviendrons), le navire militaire dont c'est le terrain de jeu, se plante sur le récif, y reste tanké une demi heure, s'en dégage. Un membre de l'équipage emprunte un masque pour inspecter la coque, tout semble ok, mais ils sont en retard et rapidement relâchent John,

bateau et équipage à Suakin. Marie débarquée, Henri de retour à la maison, seul Hugh reste et tous deux se relaient depuis pour assurer une présence à bord.

Ce depuis quelques mois, en attente de pièces pour le moteur, démonté sur place, en cours de remontage dont les éléments lâchent les uns après les autres, corrosion accélérée pour un moteur de 700h, étrange. C'est la fin de l'apéritif, John nous informe qu'en désespoir de cause, il envisage de vider et d'inspecter les bacs de gasoil, il le fera le lendemain, y trouvera 50l de peinture/glycol/acide, mélange infâme, probablement vengeance du précédent skipper évincé. Houlala, tranche de vie!

Temps du repas, John narre une autre période avec les French Doctors (Médecins Sans Frontières) en Ouganda. Il y effectue une mission de logisticien. Son prédécesseur, sur le chemin de l'aéroport, l'informe que 'leur' adjointe, Marla est corrompue, et qu'il serait préférable de s'en séparer. Dont acte, aussitôt fait. Marla ne fait plus partie de l'organigramme local de MSF. Le lendemain, invitation par des locaux, pour une cérémonie, « mais dans trois jours car nous n'avons pas de pneus de la bonne taille, il faut le faire venir de Kampala »(?) Trois jours plus tard, ladite Marla, forte corpulence il faut bien dire, expie ses méfaits sur la place publique, ceinturée d'un pneu Iveco format 35T puis incendiée. Quant la main protectrice se lève... Sa sœur (paraît-il) reprendra le job vacant et continuera à honorer les traites d'écoles privées des enfants de Marla. Houlala, re-tranche de vie.
And so on, and so on, combien étranges ces histoires qui se dévident sur fond de ruines coraliennes, la vie ne semble pas toujours un long fleuve tranquille.

Rien ne nous retient, visite au marché local pour approvisionnement fruits et légumes en vue d'un grand mois d'autonomie. C'est à tout le moins le plan. Pour les protéines, pêche du jour ou bien quelques boîtes de corned-beef qui servent de repoussoir, on verra bien. Petits marchands, petits business, les vendeurs se mettent en quatre pour nous proposer leurs plus jolis produits, dont les prix sont alignés sur ceux d'un marché bio. On discute, c'est un peu de rêve et d'incompréhension que l'on puisse venir de si loin, juste pour cette ville, pour cette région.



Au programme, promenade dans l'Archipel de Suakin, un grand carré de 100km de côté au Sud de Suakin, profondeur maximale 20 mètres, parsemé d'îles, d'ilots, de récifs coralliens, aux noms évocateurs (Tala Tala Saqir et Kebir, Harorayeet, Qita Karasha, Dhanab Al Qirsh, Long Island...). C'est bien joli sur une carte marine, vu de loin, surtout les grandes zones bleutées ou blanches, les couleurs vertes, etc. Mais de près, on commence à y pouvoir lire: "zone non-hydrographiée", "zone incomplètement hydrographiée 1930", relevés approximatifs, 'épave', etc. Ceci est synonyme de navigation à vue, avec le soleil à la bonne hauteur, dans le bon sens, mais c'est également la possibilité de visiter des endroits fort peu fréquentés, encore vierges.

Une des 'portes' d'entrée, le Shubuk Channel, longe la côte sur plusieurs miles, serpentant entre les récifs avec quelques marques permettant d'éviter le plus gros de la catastrophe. C'est une navigation exotique, allure réduite, du genre : 1.3 miles dans le 183° puis venir Est, laisser la marque sur la pointe Nord du récif par trois encablures sur tribord, puis 0.3 miles dans le 105°, passer entre les marques rouges et noires arrondir largement au Sud, etc, etc. Ceci pendant quelques heures. Tourne et tourne entre les balises, les bouées encore existantes. Exercice intéressant mais sous haute tension.



En contrepartie, des mouillages fabuleux, très bien abrités, des plongées merveilleuses dans des eaux turquoises, des jardins de corail, une faune et une flore rares, des couleurs changeantes qui s'adaptent au coucher de soleil, beaucoup d'oiseaux et de poissons. Oh, oui, nous ne manquons pas de protéines.

Oussama passe dire bonjour, il a envie de discuter, amène un mérou pour nous faire plaisir en remerciement d'un paquet de biscuits. Travaille comme accompagnateur plongée en Egypte ou Arabie Saoudite sur des contrats et ici, son vrai chez soi, il supervise une équipe de pêcheurs d'holothuries, le nom savant pour le concombre de mer (à Marseille, c'est le 'bonheur des dames'). Etrange un tel business par ici, la demande est asiatique sous forme séchée, le "trépang" avec des effets, mmmmh ; il est vrai qu'un marché local s'est développé à Port Soudan avec l'implication très importante de la Chine et de la Malaisie dans l'exploitation pétrolière, d'où d'importantes populations expatriées.

Les jours, les semaines, s'écoulent tranquillement par ici, hors du temps.



Sha'ab Anbar, pointe Nord de l'archipel, au milieu de la mer, loin, très loin de toute côte, peu visible, quelques coordonnées GPS à traiter avec précaution ; typique représentant des récifs coralliens, au mieux 10cm au-dessus de la surface, en majeure partie sous la surface, le récif mal identifié, délimite un lagon parsemé de patates/blocs de corail affleurant. Heureusement la houle brise légèrement en quelques endroits ce qui permet, avec un soleil pas trop bas sur l'horizon, de se faire une idée de la configuration du lieu. Une passe ouvre la barrière de corail et permet de se glisser à l'abri relatif de la houle. Toujours exposé au vent, l'eau est calme à l'intérieur du petit lagon, c'est une impression étrange d'être protégé (même partiellement) alors que la mer s'étend à perte de vue, un peu comme si l'on mouillait en plein milieu de l'atlantique par 3000m de fond (quelle belle chaîne faudrait-il ?). Lagon étroit, sommeil léger, si le vent tourne... une fois entré dans ce genre d'endroit, il est quasi impossible d'en sortir de nuit si besoin. Cela heurte ce qu'il pourrait rester de sens marin. Le récif s'étend sur 4/5 km Nord/Sud, ses cousins (récifs Protector & Preserver, avec une belle densité d'épaves), un peu plus au Nord-Est délimitent l'extrémité de l'archipel.

Au-delà, les eaux sont saines pour la navigation hauturière et nous dirons au revoir à ces lieux magiques, encore préservés ; il faut bien songer à remonter, les amis puis les enfants ont rendez-vous avec «Yo!» dès début Juin en Sud Egypte ; la distance n'est guère plus longue qu'à l'aller, mais le vent sera majoritairement de Nord, dans le nez sur de longs miles nautiques, il faudra naviguer "au près", 2 fois la distance, 3 fois le temps, 4 fois la rage comme disent les marins bretons...

Salutations Soudanaises à tous, paix, tranquillité et brièveté.

«Yo!»

Notes de relecture :

Le Shubuk Channel nous permit de pénétrer l'archipel de Suakin, constitué de centaines de récifs et d'îles désertes non toutes répertoriées sur les cartes, car en dehors des routes. Parfois bordées de mangroves ou plantées de quelques arbres saturés d'oiseaux, ces îles ne paraissent pas appartenir au paysage naturel de la Mer rouge qu'on imagine aride. Les récifs, s'ils sont suffisamment hauts, ne laissent à la surface de la mer qu'une signature blanche qu'il faut guetter. Sinon, une ombre noire sous l'eau indique un changement de profondeur traître au navigateur, mais un ravissement pour le plongeur.

Plonger ici, c'est s'immerger dans l'inconnu, avec la certitude d'être le seul ou même le premier, sans rechercher de conditions extrêmes, avec la conviction que l'on pourrait dédier des heures à chaque patate ou pinacle.

Peu à peu, nous avons appris à identifier, à partir de l'exposition des récifs au soleil et aux courants, de la nature des fonds, du positionnement des passes, les fonds les plus poissonneux et ceux dont la flore est la plus exubérante.

Ce n'est jamais la quête de la performance qui a conduit nos explorations, mais le plaisir d'observer sans arriver à satiété ce monde où nous persistons à nous sentir intrus.

Cette prudence nous a permis d'approcher hors toute contrainte, dans des conditions de liberté totale des raies mantas, des raies pastenagues géantes, des tortues, des requins, tous les poissons de récifs et invertébrés, sans compter les centaines d'espèces de coraux, d'anémones, etc.

Chapitre 6 : « Isolation »

Yo man ! Un mois sans toucher terre, hormis un banc de sable ou un atoll, ambiance roots* à bord, légèrement brûlés par le soleil, salés à point ; conditions d'autonomie mais non pas de survie, loin de là, poisson frais à tous les repas (presque). Le dessal pompe bravement le sel hors de l'eau et les panneaux solarisent à qui mieux mieux. Reste à trouver une combine de développement durable pour alimenter le piano à coquetaille cher à Boris.

Obtenu à Suakin suite à palabres, un précieux papier, avec tampons officiels et tutti quanti autorise « Yo! » à parcourir toutes les 'Marsas, Reefs & Island Soudanais' (calanques, récifs et îlots), dont acte ; comme il s'agit de remonter le long de la côte avec un vent dominant dans le nez, pas la peine de se dépêcher, petites étapes en perspective pour se dépatouiller d'un vent volatile et s'affranchir au mieux des contraintes de visibilité. En l'absence de cartes fiables, de relevés hydrographiques précis, la navigation s'effectue à vue, de jour uniquement aux abords des dangers et à certaines heures, mieux vaut avoir suffisamment de soleil et le bon angle d'incidence par rapport à la mer pour pouvoir repérer les récifs, les patates de corail, obstacles naturels vicieusement situés à 30-80cm sous la surface, comme en embuscade pour mordre l'imprudent qui s'aventure en ces lieux. Cela implique un peu d'attention (et beaucoup de tension) dans les approches et les départs, dans les choix de mouillages, dans la planification des étapes, mais quel plaisir. Le "Marsa Hoping" (saut de marsa en marsa) est fabuleux.

De mouillages récifs coralliens en marsas, en khors, en sharms (autant de types différents de calanques) où le désert (Nubien) se jette dans la mer, à moins que ce ne soit l'inverse, longues indentations bleutées qui s'enfoncent de plusieurs kilomètres dans les terres. Couleurs turquoises, ocres, dunes et montagnes sur plusieurs plans, lagons et lagunes ensablées, paysages superbes et plongées magiques. Beaucoup d'oiseaux, de jour, de nuit, une activité débordante, hérons, balbuzards, flamands roses pas si roses que ça (peut-être se la jouent-ils vintage décolorés à la javel à moins que ce ne soit la crevette locale). Peu de



pêcheurs, pas d'habitants, rencontres rares et improbables, l'occasion d'offrir le thé puis de continuer, chacun de son côté.

Sous l'eau, c'est une toute autre histoire, quelle richesse, profusion de couleurs, coraux, anémones, poissons de récifs et pélagiques, un documentaire animalier 'live and direct'. En fait, à l'inverse de l'Egypte, la côte du Soudan n'est quasiment pas ouverte au tourisme, infrastructures inexistantes, seuls 3 ou 4 bateaux à moteur basés à Port Sudan proposent des semaines d'exploration à une clientèle "d'élite", de sorte que la vie marine est intacte, peu affectée par l'homme. C'est vraiment un luxe absolu que de pouvoir découvrir ces lieux sans contrainte, faire la bise à une manta, jouer à cache-cache pastenague, ouvrir les yeux, juste.



Les récifs du Soudan, c'est aussi un lieu de pèlerinage pour plongeurs nostalgiques. Comme les vieux d'ici égrainent leurs chapelets en récitant les quatre vingt dix noms d'Allah, ils viennent souffler leurs bulles dans les vestiges aujourd'hui colonisés par les madrépores de Précontinent II.

C'est le nom du village en forme d'oursin et d'étoile de mer, construit par Cousteau en 1963 pour tenter des expériences d'habitats sous marins. Les huit océanautes y ont vécu 1 mois. Leurs activités se partageaient entre exploration, observation, contrôles médicaux et re-compression après des séjours entre - 25 et - 50 m, voire - 110 m. Pendant ce temps là, les Américains privilégiaient la recherche sur la vie dans l'espace. Quelques années après on marchait sur la lune, mais personne n'habitait sous la mer.

De cette expérience unique découle encore aujourd'hui le socle de connaissances en plongée profonde.

Bien sur, on oublie les écarts de l'homme au bonnet rouge, car pour faire passer la Calypso et les quelques 200 tonnes de plomb nécessaires au maintien des câbles fixant les éléments préfabriqués du village, on créa une passe artificielle à coup de dynamite dans la barrière de corail. On oublie aussi le shark feeding pour satisfaire au plaisir des images du "Monde sans soleil" et les cages anti requins reliées par alarme au centre constituent un palier indispensable.

Mais Borloo n'était pas né et les OGM n'étaient qu'un délire de généticiens de science fiction.

Au passage, stop pour quelques jours à "Sanganeb", le seul atoll volcanique de la Mer Rouge, situé au large de Port Soudan, les Anglais (Sussex) y ont construit un des rares phares sérieux du coin. Posé sur la pointe Sud du platier, le phare est connecté à la mer par un ponton de roulage et au lagon par une passerelle. Quatre gardiens occupent les lieux, relayés tous les quinze jours, entretiennent la lentille Fresnel et font tourner le générateur électrique tout en



pestant sur le nombre de marches... Nous prenons le thé, ils sont heureux de parler, un peu d'anglais, quelques mots d'arabe, suffisamment en tout cas pour parler famille, pour parler éducation, pour s'étonner de cette nouvelle coutume qu'ont les riches et puissants de brûler les céréales dans leurs voitures plutôt que de fabriquer du pain. No comments.

Passé quelques jours sur deux ancrages, vent très fort, levant un peu de sable, même à l'abri le bato bouge beaucoup, un peu d'inquiétude car au moindre pépin, personne à 100km à la ronde pour aider. Cela fait partie du jeu. Il faut dire que la météo dans le coin est, à tout le moins, mal connue, au mieux extrêmement imprévisible. Tout y semble fait pour favoriser l'instabilité thermique (orientation générale Nord Ouest / Sud Est, énormes réserves de chaleur de la péninsule Arabique et du désert Nubien), mais les schémas généraux ne semblent pas aisés à identifier (genre : coucher de soleil dans les nuages, vent de Sud Est au matin, ciel rouge au lever, si du vent à 3h alors fort vent à 12h, humidité sur le pont au petit matin, etc...), en désespoir de cause, on s'en remet au changement de lune... et ça marche. Fiat Lux !

Les instructions nautiques pour cette partie de la côte sont assez évocatrices : "De juillet à septembre, des coups de vent violents et imprévisibles, soufflant d'entre le Sud Est et l'Ouest peuvent atteindre la force 8 Beaufort. Les coups de vent de secteur SW appelés Haboobs, apportent du sable et de la poussière ; la visibilité est alors réduite à moins de 100m ; la température peut alors atteindre 52°C. "

Le mauvais temps en laisse pour observer, pour lire, pour s'impatienter, pour conter une belle petite histoire locale qui éclaire les négociations en cours de l'OMC, il s'agit de trafic de chameau et d'un vieux proverbe :

"Enseignez l'art de la pêche à un homme, il ne mourra pas de faim ; enseignez-lui l'art de l'arbitrage, il sera riche jusqu'à la fin de ses jours" : Les Soudanais ne raffolent pas de viande de chameau. Toutefois, les chameaux de l'Ouest Soudan sont les meilleurs de toute cette partie de l'Afrique. En revanche les Egyptiens raffolent de la viande de chameau. Mais la zone frontière entre Soudan et Egypte est toujours en bisbille [légers affrontements, mines négligemment déposées illustrant un attrait commun pour les feux d'artifices, joies festives s'il en est] et donc la frontière est fréquemment fermée. Heureusement, le long des pistes longeant la côte Nord du Soudan se trouve une tribu, les Rashaïda, d'origine Bédouine, ayant immigré d'Arabie il y a 400 ans. Ceux-ci achètent les chameaux au Ouest Soudan, les convoient en troupeau jusqu'à la côte, les rassemblent par centaines pour emprunter les chemins côtiers avant de leur faire passer la frontière en catimini via les montagnes du Jebel Astroiba et de les vendre en Egypte. Le produit financier de la vente est transféré en Arabie Saoudite pour acheter du matériel électrique/électronique qui est à son tour introduit en fraude au Soudan, y est revendu, l'argent permettant d'acheter encore plus de chameaux...."

Avec la nouvelle lune, les nuits sont de plus en plus belles, un ensemble de nouvelles constellations est enfin visible [partie de l'hémisphère Sud], mythiques pour certaines telle la Croix du Sud ; d'autres nommées à l'époque des explorateurs prêtent à sourire par le manque d'imagination [ah, nos chers scientifiques] dont elles sont le produit, le Toucan, le Paon, le Phénix (pour faire pendant à l'Aigle), les Sextant, Boussole, Horloge (pour faire pendant à la Balance ?), le substrat mythologique manque clairement de ce côté de la planète ; peut-être eut-il mieux valu emprunter les noms donnés par les navigateurs Maoris car derrière se trouvaient poèmes et règles de navigation. Majestueux, le Scorpion se dévoile en totalité (d'Europe, on n'en voit que la tête) vers le milieu de la nuit, patte droite dans la voie Lactée, dard vers l'Orient. Les constellations du zodiaque défilent au dessus de notre tête et pas une lumière parasite. Rare, pour nous citadins du Nord.

Quitté les eaux territoriales du Soudan et déjà l'envie d'y retourner. Les individus rencontrés se sont montrés attentionnés, curieux, prêts à aider; les lieux parfois désertiques, souvent extrêmes, toujours avec une beauté sauvage, lieux protégés, pour l'instant, de nos prédateurs. Ce pays, en aucune manière proche de l'imaginaire télévisuel, de ce Soudan que l'on ne voit qu'à travers le Darfour de ce jour, a une longue histoire segmentée entre plusieurs royaumes et races, des royaumes chrétiens au Sud jusqu'aux musulmans au Nord, des races indo-européennes (via le Yémen) au Sud, aux noirs Bantouphones à l'Ouest, aux arabes au Nord et à l'Est etc... Très surprenante diversité, ferment structurel de conflit, un apport original de la Couronne Britannique qui n'eut de cesse d'agrandir les frontières de cet état durant le 19eme siècle car cela permettait de sécuriser le contrôle Sud de la Mer Rouge. Quelle tristesse. Un jour, peut-être le Soudan trouvera son Dalaï Lama et ne sera plus dans les post scriptum de l'histoire.

Marsa Fijab, Khor Inkeifal, Inner Channel, Khor Shinab, Marsa Halaka, Elba Reef....



.... toujours plus Nord, pincement au cœur avec le passage du Tropique du Cancer, puis la frontière, la plaine sablonneuse, Sud Egypte, Ras Banias, enthousiasme limité même si tout bientôt arrivent quelques éléments de confort et une assistance humanitaire (amis), made in France, prévue pour le début de semaine : journaux, rhum, parmesan et matériel divers, le luxe en quelque sorte.

Qu'Eole et Poséidon soient avec nous, les libations délocalisées sont appréciées, à vos fourchettes et pichets [pour ce faire, rappelons qu'il n'est plus nécessaire de nos jours d'aller au marché afin de se procurer foies de génisse ou de chevreuil, voire de marcassin ; des tableaux d'équivalence divinatoire ont été établi par Météo France permettant, en fonction de l'horizon considéré (prévision à 2 ou 4 jours voire plus longue échéance) de normaliser la prédiction météorologique (l'unité de base étant le foie gras de canard du Sud-Ouest soit dans leur jargon codé: 'téraflops de puissance machine')].

D'ici, enfin de là-bas, tout là-bas, avec beaucoup d'émotion, salutations nautiques.

A bientôt,

« Yo! »

Dans la série "petits ennuis", nous avons tiré :

- Mer forte, quelques belles vagues, le bato file et... crrrr, le bruit classique du moulinet qui dévide. Ce bruit fait partie de ceux dont on rêve lorsque le frigo se vide et que gargouille l'estomac, ce bruit synonyme de sushi, de tartare, de soupe, de curry, ce bruit que l'on pense parfois entendre en pleine nuit alors que la ligne est relevée (les hallucinations auditives sont caractéristiques des longues périodes d'isolement confer l'histoire des religions), enfin ce bruit, c'est une touche. Procédure classique, déborder les voiles pour ralentir le bateau, rangement de la plage arrière puis lent rembobinage de la ligne, ça tire fort, très fort. Salive à la bouche, visions de bombance, la bête est approchée du bord malgré les grosses vagues, un fort joli thon qui prend un peu l'air, n'aime pas (ça le brûle, trop riche en oxygène) se débat, casse la ligne et part en embarquant le leurre. Too bad, ce n'est pas la première fois, faut rester fair play et reconnaître sa défaite, se consoler à la pensée de cette pauvre bête qui va retrouver ses congénères avec un drôle de piercing. Dans le monde réel, le moulinet fait un croui-croui de mauvais augure, refuse de tourner plus avant, le pronostic vital est engagé, impossible à réparer avec les moyens du bord et le moulinet secours avait déjà rendu l'âme il y a deux mois. La nuit portant conseil, au petit matin, gros fil à la traîne, poulies de renvoi et l'ensemble sur le ouinche de génois (pour les virements de bord faudra ruser) avec un témoin de charge. Dans la 1/2 heure qui suit la mise à l'eau... zoup, ça a mordu et 500 tours de ouinche plus tard, un thon d'une dizaine de kilos. « Yo! » vient d'inaugurer la pêche au ouinche.

- Les aigles ne sont pas toujours mes amis, ce sont de très beaux oiseaux, majestueux, puissants, une grande envergure et de solides serres qui leur permettent de se saisir de leur proie ou bien de s'accrocher solidement. En voici encore un. Ce n'est pas le premier qui vient tourner autour du bato, en pleine mer les reposes ailes sont rares, mais jusqu'à présent, c'était plutôt une pause sur les barres de flèche ou bien une séance d'équilibriste sur le portique. A l'inverse, celui-ci a tourné un long moment autour de la tête de mât (genre badaud indécis rendant visite à ces dames) avant de se saisir/poser sur la girouette qui n'en peut mais. De nature fragile, tremblotante au moindre souffle d'air, cette dernière n'a pas été habituée à telle ardeur et depuis ce traitement audacieux indique un vent constant de Sud-Est, information inutile s'il en est. Encore une visite en tête de mât en perspective.



Chapitre 7 : Vous avez dit « éco tourisme » ?

Ras Banias, Sud de la côte Egyptienne, perspective de retour à la civilisation. « Yo! » navigue à nouveau au large de Port Bérénice, de ses militaires, peut-être même, se murmure-t-il de cette base ultra-secrète (ah, ah) d'où les Etasuniens lancent leurs avions furtifs afin d'espionner cette terre de terroristes en puissance que représente le Soudan.

Ah, le Sud... dans nos contrées, le Sud évoque pistou, poutargue (délicieuse celle que nous fabriquons avec des œufs frais de thon, un régal), cigales, le verbe haut et les robes légères. Ici (en Egypte) le Sud, c'est le pays des cousins arriérés, la terre de ceux dont on a pillé les richesses, depuis toujours turbulents, pas très développés, un peu rustres et puis, ils sont quand même noirs de peau, et puis..... C'en est réconfortant de noter l'universalité de la connerie humaine, nos naïfs Encyclopédistes doivent bien rigoler de nous avoir enduit de rêves et de valeurs communes, comme si tout était possible.

Un tantinet au Nord du Sud (c'est-à-dire à une dizaine de kilomètres au Nord de Port Bérénice), quelques récifs puis on tourne un peu à gauche pour arriver à Marsa Wadi Lahami, un triple intérêt pour nous :

- très belle marsa avec un abri naturel parfait derrière une jolie barrière de corail, juste en face d'un ensemble de récifs connus sous le nom de 'Dolphin Reef',
 - point de rencontre de Jack&Son qui nous rejoignent (Marseille/Munich/Hurghada puis voiture le long de la côte pendant quelques centaines de kilomètres) avec plaisir et provisions, rendez-vous prévu pour dans deux jours,
 - dans les quelques docs récentes glanées sur le net, Marsa Wadi Lahami est présenté comme un paradis d'éco-tourisme, "quelques bungalows permettant de profiter des ces contrées du Sud où la main 'pourrite' de l'homme et de notre civilisation n'est pas encore passée".
- Pourquoi pas ? Ce sera toujours l'occasion d'avitailler car après un mois de navigation « Yo! » est un peu légère.



Approche de la Marsa, soleil par le travers, «Yo!» glisse entre les patates pour trouver la passe d'entrée. A peine mouillé (ancré) par 10 mètres de fond en plein milieu d'un immense lagon, pataugas, un zodiac file vers nous, s'approche et commence un dialogue surréaliste :

- Security, you cannot stay here. (vous ne pouvez rester ici.)
- Bonjour, pourquoi ?
- Bonjour, bienvenue à Wadi Lahami, vous ne pouvez pas rester ici.
- Merci, pourquoi, s'agit-t-il d'une propriété privée ?
- Pas de quoi, non, ce n'est pas une propriété privée, ici en Egypte tout est libre, soyez les bienvenus, mais vous ne pouvez pas rester ici.
- C'est vraiment chouette un pays comme l'Egypte où la propriété privée n'existe pas en bord de mer, on va peut-être rester quelques jours car nous attendons des amis.
- Des amis, comment viennent-ils ?
- En avion de France puis en voiture.
- Je comprends, c'est bien, bienvenu à eux. Vous ne pouvez pas rester ici, vous comprenez, les clients de l'hôtel, puis il y a un congrès de la police Egyptienne, à propos, d'où venez-vous, avez-vous un visa ?
- Nous venons de France, via la Tunisie, la Grèce, l'Egypte, le Soudan et nous avons besoin de nous reposer car nous sommes en mer depuis 3 jours.
- C'est intéressant et vous devez être fatigués. Soyez les bienvenus. Mais vous ne pouvez pas rester ici. Mes hommes vont vous accompagner à une demi-heure d'ici, ça s'appelle "Hamata". Ce n'est pas loin par de petites passes dans les récifs et là-bas vous serez tranquilles. D'ailleurs j'ai appelé le policier d'Hamata et il ne peut pas se déplacer pour vous voir, il demande que vous alliez sur place pour les formalités. Ce serait mieux que de faire se déplacer les coast-guards. Au revoir et... soyez les bienvenus en Egypte ".
Pour ceux qui ont lu Bartelby de Melville, cela résonne comme un certain 'I would prefer not to'.

Autant pour l'éco-développement, pour l'éco-tourisme, etc. nous investiguerons par la suite afin d'en savoir plus, en fait un complexe hôtelier pour buveurs de bière avec bonne conscience à la clef et la satisfaction d'aller au Sud, là où personne (ah, ah) n'a jamais mis les pieds, occasion de briller lors d'un dîner en ville et raconter s'être ressourcé en éco-équitable, briller de son eco-nerie.

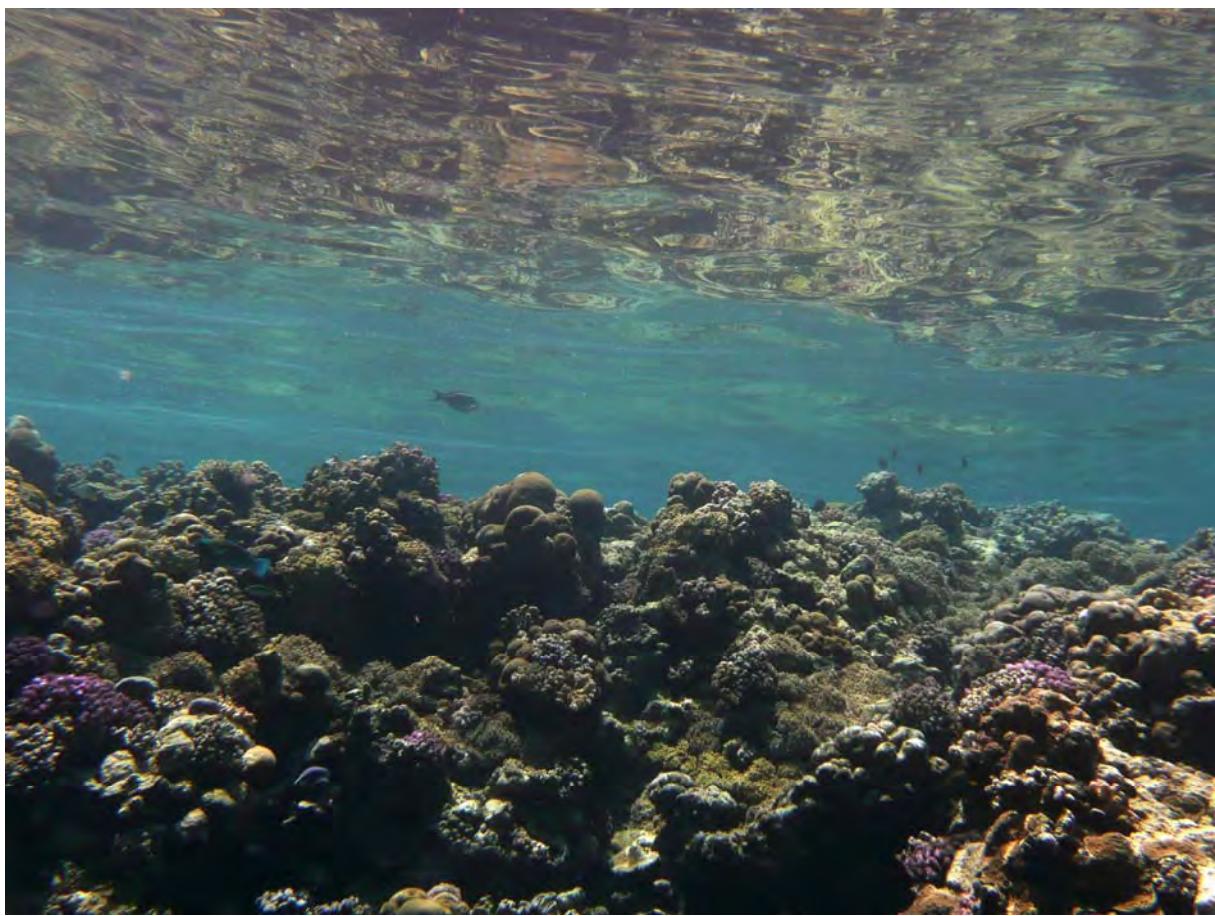
Dont acte, en route pour Hamata, 10 miles plus loin, deux heures au moteur contre le vent, le temps de noter quatre ou cinq autres complexes hôteliers. Ce n'est pas très cool en fait de se faire jeter, surtout lorsqu'on est fatigué par quelques nuits de navigation contre le vent, tradition nautique de laisser un équipage fatigué s'abriter et se reposer, tradition d'hospitalité, on doute. Amers.

Hamata, c'était joli, dans un passé pas si lointain, une belle anse protégée par des récifs, quelques îles au large, presque aussi beau que Wadi Lahami si ce n'est les dizaines de vedettes au mouillage. On finit par comprendre, les vedettes promène-couillon, les vedettes de plongée à la journée, c'est toute l'intendance des complexes hôteliers qui est décentrée ici, approvisionnement, réparations, chargement des pékins collectés dans les hôtels par minibus avant que d'aller prendre leur dose de brûlure solaire et de pouvoir, troupeau broutant, concasser le corail, de plus en plus loin, de plus en plus profond. Hamata, une baie sacrifiée aux commodités, on peut de la sorte vendre de jolis packages 'authentiques'.

Une certaine indulgence pour notre interlocuteur de Wadi Lahami, «Yo!» est un bato, alors on le met avec les autres bateaux (et surtout pas devant nos fenêtres ni nos parasols) d'autant plus que ces deux personnes, paraissant trop libres de leurs mouvements, pourraient donner

des idées voire créer quelques frustrations à nos chers clients et un client frustré ne dépense pas bien.

Hamata, « Yo! » en profite pour faire ménage, rangement, vidange, quelques préparatifs avant de récupérer Jack&Son. Quand même essayer de descendre à terre, un policier improbable nous attend, il ne sait lire, pas plus l'anglais que l'arabe, heureusement quelques bonnes âmes traduisent. Les passeports ont leur propre traduction, asservitement, oui, oui. Coup de téléphone au chef, 120km plus au Nord, palabres. On imagine: "j'en ai deux ici un peu étranges, ils disent arriver du Soudan en voilier, ont de vieux visas Egyptiens et disent remonter vers Marsa Alam pour faire (à nouveau) les formalités d'entrée car ils sont sortis il y a un mois et rentrent en France en passant par la Jordanie, des amis les rejoignent demain par Hurghada, oui, oui, un homme et une femme, ils parlent quelques mots d'arabe alors je ne peux en dire plus". Palabres, la voie des ondes : "Désolé, vous ne pouvez descendre à terre, pas ici, il faudra remonter jusqu'à Marsa Alam et voir le chef", en attendant.... 'soyez les bienvenus'. Rigolards, nous discutons avec des touristes en train d'embarquer/débarquer pour quelque plongée, le temps de conter le voyage, les récifs du Soudan, un dive-master, les yeux pétillant à l'évocation des merveilles rencontrées, nous dit la chance et les priviléges que nous avons, un rêve quasi inatteignable pour lui.



Scotchés sur l'eau, cerbère sur le ponton qui nous surveille, deux bonnes âmes, totalement désintéressées, ayant suivi l'affaire se proposent de se charger de l'avitaillement, gasoil, pain, fruits et légumes, délicat il faudra passer sous les fourches caudines, par dizaines de dollars, discussions amusantes, négociations difficiles, nous avons le temps Jack&Son n'arrivent que demain. On finit par agréer un prix, cher dans l'absolu, cher par rapport au niveau de vie local (vous comprenez, il a fallu prendre une voiture pour aller chercher à 120km ce que vous

désiriez, ah, ah, du pain, des tomates et du gasoil, des denrées extrêmement rares manifestement), mais il n'y a pas d'alternative à court terme, dont acte, les dollars changent de poche, quels coquins!

Retour à Wadi Lahami pour embarquer Jack&Son, navigation matinale, approche du lagon. Mêmes causes produisant mêmes effets, à peine approché, le Smith de la Sécurité fait son apparition, palabres, oui, oui, deux amis, ils ont des visas, nous avons l'accord du policier d'Hamata, on reste juste deux heures. Le bougre est embarrassé, naturel gentil, mais il a des consignes et tout ceci ne lui dit rien qui vaille, ce d'autant qu'un animateur (norvégien, hollandais) vient mettre son nez là-dedans, protégeant les intérêts des actionnaires "you get out or I call the police". Ça se calme doucement, 'security boy' nous donne quelques heures, inquiet de ces mouvements de personnes non contrôlés par le gouvernement central, il veille. Jack&Son s'annoncent, voiture blanche qui embouque un chemin de terre, nous suivons le déplacement à la jumelle, des hommes descendent du véhicule, soudain se mettent à courir dans tous les sens, headless chicken* (pour rattraper quelques biftons, le pourboire du chauffeur, arrachés par le vent, toujours les signes du destin, l'argent, du vent....finirons nous par apprendre). L'affaire se présente bien, c'est l'heure de la prière, remake de Cécilia et ses infirmières chez le Colonel bien plus que de Martine à la plage. Personne aux alentours, l'exfiltration peut avoir lieu, vite, vite, charger tout ce monde sur l'annexe, retour sur «Yo!». Relevé, appareillé, morts de rire, des gamins faisant une farce aux dépens des autorités, mieux vaut ne pas s'attarder.

Direction le large, Fury Shoal et ses récifs, Abu Galawa, Shab Claude, Sataya, plaisir de retrouver les amis, les potins, les choses du monde, s'ébaudir sur nos couleurs de peau respectives... Mouillage idyllique, dégagé de la côte, un récif en forme de fer à cheval nous abrite de la mer, surprise pour le nouvel équipage de cette navigation corallienne, guidé par la couleur de l'eau, les brisants, le soleil dans le dos, le calme des lagons. Les sacs à malice sont vidés petit à petit de leurs trésors, journaux, fromage sous vide, une saucisse sèche, matériel de pêche, girouette/anémomètre (merci encore l'aigle), citrons verts et trois rivières (on ne sait jamais en cas de scorbut)... et puis tant de petites histoires à se raconter, ces nouvelles de la 'vrai vie', le CAC 40, le pétrole à 135\$/bbl, le dollar s'écroule, poussée inflationniste, financement du déficit Etasunien, mal parti là-bas 'check to reality', Disneyland paraît fissuré, Sarko, Angela, Obama, la Chine et la Birmanie, plus c'est pareil, plus c'est la même chose, à quelque centaines de milliers de vies près. Photo de Poutine en première page du journal, genre Kaa dans le Livre de la Jungle, "aies confiance, crois en moi" ; brrr, tout ceci paraît si loin et si proche tout à la fois, difficile d'en apprécier la matérialité.

Bombance et ripailles, franchouillard plaisir de la table et retrouvailles, un thon rouge de belle prestance s'est mis en quatre pour l'accueil de Jack&Son, soleil couchant, tout n'est pas perdu.

Plongées, snorkeling, le rythme s'installe pour quelques jours, passes entre les patates de corail, mer d'huile, brisants, eaux magiques.

Quelques vedettes (d'Hamata) arrivent, s'amarrent, une palanquée descend, fait des bulles, remonte, les vedettes repartent, les récifs sont à nous la plupart du temps, mais on sent bien que l'on dérange un peu, business is business.



Mauvaise météo à l'horizon, nous devons chercher abri à la côte, ce sera Sharm Luli, petite anse bleutée, 40 noeuds de vent pendant deux jours, deux ancres, beaucoup de chaîne, et surtout, surtout, le sable, fin, qui se glisse partout, qui craque sous la dent.

Une petite cahute, nous allons saluer, policiers/militaires, un poste avancé qui veille, on ne sait jamais...

Comme souvent, ils sont quatre, un chef qui ne parle pas un mot d'anglais, regard noir pour son subordonné lequel en baragouine un peu, puis souriant avec nos quelques mots d'arabe, deux adjoints (un policier et un militaire afin d'équilibrer les pouvoirs et de garantir une bonne autosurveillance) et un mousse à tout faire rigolard, passent trois semaines sur place entre deux relèves et s'ennuient, s'ennuient, avec beaucoup de classe et de constance.



L'aubaine de nous voir, le thé, la coupe d'Afrique, Egypte/Djibouti 4-0, la coupe d'Europe (toujours lire attentivement les pages sportives, un sujet de conversation bien plus efficace que Gaza ou que la crise de Suez), le temps passe, le vent finit pas mollir.



En route, deux jours de navigation plein Nord, direction Port Ghalib afin de (enfin) faire les formalités d'entrée en Egypte et puis, c'est vraiment le retour à la civilisation, eau courante et électricité à quai, on pourrait même regarder la télévision, c'est dire le luxe !!!

On nous reconnaît à l'arrivée, ce drôle de bato avec son drôle de nom, et l'on nous a à la bonne ; heureusement, car expliquer l'absence de visa et papiers d'entrée pour le bato conjointement à la présence de deux clandestins qui n'étaient pas auparavant sur le rôle d'équipage mais sont quand même dotés d'un visa pour l'Egypte... enfin, tout s'arrange tranquillement, cul à quai, dans un vrai port, le premier depuis 2 mois maintenant, la piscine et les grandes opérations de dessalage à l'eau douce... C'est bon.

Un enfant à récupérer à l'aéroport du Caire, c'est donc à trois que nous quittons Port Ghalib, les coast-guards sont mécontents, ce bato avec ses incessantes allées venues d'équipage commence à les inquiéter, espionne aigue, c'est quand même mieux lorsque les touristes sont pris en charge à l'aéroport, stockés en chambre froide (hôtel 4, 5 voire 6 étoiles) avec le passeport précieusement conservé dans le coffre de la réception (c'est plus prudent, on ne sait jamais et puis Simone, te rends tu compte, si on ne pouvait pas rentrer qui donc arroserait le ficus....). Explication, re-explication. Ouf, libres.

Nous remontons jusqu'à Mina Safaga afin de débarquer Jack&Son que les impératifs Européens appellent et récupérer le premier des deux enfants à nous rejoindre, fin temporaire des mouvements d'équipage. Le coin est un superbe spot de windsurf et de plongée, infrastructures exubérantes qui datent un peu, nous décidons de tester. Mouillés en face d'un Shératon, débarquement en annexe (genre nageurs de combats) au milieu des parasols, un agent de sécurité nous bondit dessus, keep cool, échange de salutations puis la question «pouvons nous venir mouiller dans le lagon ?»..... discussions avec l'agent, dont le chef rapplique, qui vérifie avec le manager lequel donne son accord (sans savoir sur quoi précisément) si le responsable plage dit oui ainsi que le responsable restaurant, malheureusement injoignable, son second arrive bientôt.... On raconte le voyage, la Tunisie, Alexandrie, Suez, le Soudan, la remontée vers la Jordanie, on parle famille/enfant et puis, sésame mystérieux, "Soyez les bienvenus, vous pouvez utiliser les facilités de l'hôtel". Easy !!!!

Amusant de se retrouver dans ce genre d'ambiance, cadre pharaonique, immense piscine à débordement (quasi vide), grand écran pour suivre la Coupe d'Europe (plein), salle de sport climatisée pleine de clamps en train de courir sur leurs tapis automatiques. Dondon adipeuse seins nus massant son rouge dindon, on la revoit peu après en flamboyante tenue léopard, l'autorisant à boire une bière le temps d'une mi-temps, folle soirée sous les tropiques en perspective. Regards hallucinés du personnel, ils semblent prendre sur eux pour ne pas pleurer de pitié, en apparence même pas blessés du manque de respect, de l'embarras où les met ce genre de situation, se tenant droits, légèrement souriants "oui Madame, bien sûr Madame...."

Un homme rencontré ultérieurement, anglais impeccable, stylé, en rajoute une couche, il est chef de rang, restaurant de poisson, accepte de nous préparer un plat à emmener, donne ses ordres, s'intéresse à notre voyage le temps de la cuisson :

" - Vous pouvez voyager où bon vous semble, juste quelques formalités à faire lorsque vous arrivez ?

- J'habite à 11 heures de bus d'ici, ce soir j'ai une semaine de vacances, je vais retrouver mon fils de 1 an.

- Imaginez, si j'étais professeur de mathématiques, combien gagnerai-je? (380 Livres Egyptienne par mois, l'équivalent de 60€).
 - Pour nous, aller en Europe travailler, c'est 1000€par mois. C'est en deux/trois ans une richesse incroyable
 - Savez-vous que certains d'entre nous seraient prêts à embarquer avec vous pour se faire déposer dans une crique à 4 ou 5 kilomètres de la frontière Italienne ou bien en Grèce ?
 - Un passage comme cela ? Dans les 50000 Livres Egyptienne (Dix mille dollars). " Nous racontons les marchands de sommeil, les papiers confisqués, les ateliers clandestins, la dette permanente du passage sans vraiment parvenir à ôter de ses yeux cette lueur attisée par l'évocation de cet Eldorado qui lui permettrait d'offrir une vie libre à son fils en devenir.
- Bonne chance professeur.

Complexes hôteliers à 100\$/jour, salaires locaux à 2\$/jour, l'industrie touristique bat son plein. Support total du gouvernement (mise à disposition de terrain, infrastructures, détaxes, exclusivités garanties par une police omni présente) qui trouve là un moyen de rentrer des devises certes, mais peut-être plus d'employer une population abondante. Partenariat avec les grandes chaînes hôtelières (Marriot, Four Seasons, Hilton etc..) qui mettent à disposition savoir faire managérial et réseau de commercialisation en contrepartie de retours sur investissement quasi garantis. Encore et toujours du développement durable !

Le rôle d'équipage stabilisé, « Yo! » se prépare à traverser le Nord de la Mer Rouge, passer le détroit de Tiran pour remonter le Golfe d'Aqaba et trouver les merveilles de l'Arabie Pétra... Ce sera pour la prochaine fois.

Avec d'amicales pensées,

A bientôt, ma'asalama

« Yo! »

Chapitre 8 : Passeports siouplait !

Hello,

Long time... merci pour les rappels à l'ordre, l'impatience manifestée, en tout bien tout honneur, pour l'édition n°8. Unité de temps, de lieu, d'action oblige, voici le Golfe d'Aqaba, l'oreille gauche de la "bête qui les a fort longues", celle dont on ne prononce pas le nom à bord d'un bato cause que les superstitions ancestrales ont la vie dure (et il ne s'agit pas là du malin, du yéti, du mignou). Bref, cette partie de la Mer Rouge qui remonte Nord Est, profonde faille bordée par le Sinaï et l'Arabie Pétrée, fermée au Sud par le détroit de Tiran, terres peuplée de Bédouins, de Nabatéens, de chameaux et de chacals, terre d'entente entre les peuples pour lesquels cinq mille ans d'histoire se ramènent à un vague conflit de bourgade corse où la faute originelle de l'arrière grand oncle Siméon qui avait vendu un âne boiteux à Occatarinella (tchic, tchic) conduit à miner (éclats, à fragmentation, sous licence, dire qu'on forme des individus à améliorer les performances desdits engins) toutes terres aussi peu arables soient elles, mais on ne sait jamais, il serait hors de question que mon adversaire favori puisse en profiter....

Quelques bords pour effacer la côte Egyptienne, une foultitude de dauphins au large de Ras Mohammed (la pointe Sud du Sinaï, parc national), gros thon du matin tartarisé illico presto et c'est Sharm el Sheik, la baie du prince.

Considérée comme le Saint Tropez de l'Egypte, haut lieu de la diplomatie Africaine et de réception des grands (pas toujours si grands que cela) de ce monde. En fait sur quelques dizaines de kilomètres, au pied du Sinaï, une succession ininterrompue d'hôtels posés sur falaise. En approche de la marina, nous observons la noria de bateaux de plongée qui partent pour la journée. On nous trouvera bien une petite place, nous voyageurs itinérants.

A peine à quai, police, avez-vous un agent ? Ce n'est pas bien, on va vous en trouver un ; lequel, nous explique que nous ne pouvons pas rester là, qu'il faut qu'on s'en aille le plus vite possible, dans l'heure, maintenant, qu'autrement c'est très cher, mais en tout état de cause, qu'il est inutile de vouloir rester. Où aller ? "Allez dans l'île de Tiran, ce n'est pas loin, ce n'est qu'à quelques kilomètres. Oui, oui, vous pourrez mouiller là-bas. Non ce n'est pas tout à fait une réserve. Oui d'accord, on ne sait pas si c'est un territoire égyptien, ou saoudien. C'est vrai, il y a le poste d'observation 3-11 pour le MFO (Multinational Force & Observers). Vous verrez vous y serez très bien et puis surtout vous ne serez plus ici." Nous reviendrons à Sharm, mais la première impression est amère, oui aux touristes parqués, peu d'appétit pour la diversité.

Pour la seconde fois en quinze jours, nous nous faisons jeter après deux jours de navigation, devons reprendre la mer pour quelques heures, devons batailler à nouveau contre le vent, se glisser entre les patates de corail mais en fait, le mouillage dans le lagon Sud de l'île Tiran est superbe une fois les bateaux baigne couillons repartis. Délicieux sentiment d'isolement la nuit alors que la ville s'étale, abondement éclairée, de l'autre côté du détroit et que l'on observe la ronde continue des charters.

L'île délimite la borne Est du détroit du Tiran lui-même verrouillé par 4 récifs : Gordon, Thomas, Woodhouse et Jackson. A l'ouest le chenal descendant dit Entreprise passage. A l'est le chenal ascendant dit Grafton passage. Au milieu quelques épaves visitées assidûment par des plongeurs et des requins inquisiteurs ou opportunistes. Sur Jackson, une immense carcasse rouillée sert d'amér.

Sur Gordon, c'est le Loullia échoué en 1981 et dont la poupe a été séparée suite à une collision avec un autre navire qui constitue un haut lieu de snorqueling (masque&tuba).



L'ensemble du passage est hautement stratégique (contrôle de l'accès Israélien/Jordanien à la pleine mer, à droite l'Egypte, à gauche l'Arabie Saoudite) mais paradoxalement, n'a que peu de trafic.

Un matin on s'enfile le golfe d'Aqaba, plus court que le golfe de Suez mais aussi plus étroit. Sachant que le vent à 90 % s'établit au Nord-Ouest dans le Golfe de Suez, quoi de plus normal qu'il s'établisse à 90 % au Nord-Est dans le golfe d'Aqaba ? Conséquence, en toute circonstance, on l'a dans le nez, plus ou moins fort, 10-15 noeuds l'après midi, puis 25-30 noeuds la nuit, puis parfois pétrole établie, et il fait chaud, très chaud. Virement de bord toutes les heures entre les montagnes rouges du Sinaï, max : 2640 m et les montagnes couronnées d'un nuage de sable jaune d'Arabie Saoudite. C'est une conception particulière de la plaisance, on aime ou pas, nous on aime. « Yo ! » est (et sera) le seul voilier de tout le Golfe d'Aqaba, c'est bon pour son moral et sa fierté, il en frétille encore.



Escale à Dahab, la ville routard du Sinaï. Là encore, parqués à la limite de la ville devant le poste de police pour ne pas empiéter sur les plages bordées de bouées et "privées" des hôtels. L'officier de police à bord d'une minuscule vedette conduite par un marin vêtu d'un costume dessiné par Hergé, prend un air gêné pour nous expliquer ces dispositions réservées aux nomades, mais sera ravi par la suite d'organiser pour nous une ballade en taxi pour effectuer quelques courses. Ambiance backpackers*, dolce vita par 40° à l'ombre.

Nous prenons nos marques, rapaces piratant les piscines et bars des grands hôtels, très vite un réseau local s'établit pour nous rendre la vie agréable, nous ces étranges voyageurs qui sourient et disent bonjour.

Soliman se met en quatre pour nous piloter, mini-market (et produits frais, yeah), débit de boisson (undercover*), remplissage par gravité de nos bonbonnes de gaz (en plein soleil, la clope au bec, brrr), pour nous trouver du pain en nous conduisant à travers les cités ouvrières importées d'Europe de l'Est réservées aux employés des grands hôtels (nourris - logés, c'est écrit dans le contrat de travail) : petits cubes d'architecture collective au milieu d'espaces partagés, parfois un tantinet de verdure. Collectif certes, mais les antennes paraboliques et les cuves d'eau sont individuelles, intéressant. La boulangerie du petit peuple ? Distribution de galettes derrière des grilles en fer forgé où une dizaine de personnes se bousculent, petites coupures à la main afin d'accéder aux galettes baladis (signifie popu) moyennant une livre la dizaine (0.15€, grâce aux archi subventions de l'Etat qui n'a d'autre choix compte tenu des options stratégiques exercées il y a 10 ans en suivant les conseils avisés des Euro-Etasuniens (si, si vous verrez, compte tenu de l'efficience des marchés, cela vous coûtera moins cher de vous approvisionner en céréale sur les marchés mondiaux que de développer une agriculture propre, de la sorte vous pourrez entrer directement dans le 21^{ème} siècle, développer une économie de service au tourisme etc....).

L'état qui d'autre part ne sait comment occuper sa population, croissante, jeune, très jeune.. Deux ans de service militaire obligatoire permettent d'acheter un peu de temps, d'occuper les uns les autres ; multiples polices, d'Etat, militaire, du tourisme, des parcs nationaux, les renseignements, la sûreté nationale... une surveillant l'autre, équipes mixtes, l'ensemble résulte en une innombrable quantité de check points, surtout sur le Sinaï ("que NOUS avons repris aux Israéliens", où va donc se nicher l'ego d'un peuple), et leurs improbables équipements :

- pour quitter le ponton, une guitoune de guingois rayée protège trois uniformes hilares et une kalachnikov, pas sur qu'il y ait des balles,
- pour aller plonger, un toit de raphia au bord de la piste abrite trois personnes abruties de soleil qui exigent un permis pour aller sur la plage.

Ce n'est pas vraiment une dictature, que nenni, mais les signes extérieurs y sont.

Dahab, c'est aussi, plus de 300 jours de vent par an, un spot de prédilection pour le kite ou le windsurfing. Nous finissons par définir un modèle de vent pour la période, sur 2 variantes :

- i. Pétole* en fin de journée. Vent Nord Est soufflant en rafales jusqu'à Force 5 à partir de 2 heures du matin et mollissant jusqu'à midi.
- ii. Nord Est Force 3 mollissant en fin de journée, basculant Nord après le coucher du soleil et puis s'établissant Force 5, souffle alors jusqu'au matin, sec et brûlant.

Il est temps de bouger Nord, bye, bye Dahab, à la prochaine...



« Yo! » vogue sur des fonds désespérément vides de poisson décidés à mordre sur plus de 1000 mètres de profondeur, houle constante.

Seule prise mais non des moindres, au petit matin, une vedette des coast-guards d'Arabie Saoudite qui se dirige vers nous toutes sirènes dehors et nous ordonne de nous arrêter immédiatement. Echanges de regards incrédules. On enroule le génois, on déborde la grand-voile (un peu mais pas trop histoire de continuer à courir) et nous nous "arrêtions" à la vitesse moyenne de 2,5 noeuds, direction en face, l'Egypte. Puis commencent les palabres avec un excité à qui échappe la nécessité pour un voilier de tirer des bords dans un contexte de navigation au près, qui échange avec son capitaine au téléphone, exige de voir l'intégralité de l'équipage sur le pont, se détend en voyant la tête du mousse réveillé en sursaut (la bave au lèvre, yeux révulsés, formé à la simulation de crise d'épilepsie en milieu hostile, l'entraînement porte ses fruits, mais il ne faut surtout pas se laisser aller à sourire, pas encore). Il semble que nous ayons enfreint la limite des eaux territoriales Saoudi qui s'établit à 12 miles de la côte dans un golfe qui ne mesure que 15 miles de large. Ah Ah ! Et que disent les instructions nautiques ? Nada.

On se retient donc de rire. « Yo! » tourne le dos à la côte Saoudi et dérive lentement vers la côte Egyptienne. Nos deux compères en uniforme travers à la houle paraissent de plus en plus embarrassés (barbouillés qui plus est), faut dire qu'ils vont bientôt devoir sortir de leurs propres eaux territoriales (pour se glisser dans les Egyptiennes, les eaux, pas les pantoufles, enfin, tout cela manière de parler) pour nous suivre, cela sent l'incident diplomatique... stress palpable.

Et soudain, " You can go. No problem... ". Dont acte, on renvoie la toile, un petit café et un grand éclat de rire. Pauvres Saoudis, il faut quand même leur reconnaître qu'à l'inverse des Egyptiens, ils ont de vrais moteurs sur leurs vedettes et de quoi remplir les réservoirs.

Nous choisissons d'effectuer les formalités de sortie d'Egypte dans la dernière ville avant la frontière israélienne. Au pied d'une montagne noire, Taba Heights est une ville nouvelle construite par un conglomérat télécom lié au gouvernement égyptien (genre Bouygues, autre lieu, méthodes similaires) selon le plan playmobil : 4 hôtels 5*, 1 hôtel 4*, 2 golfs, une cité hlm pour employés modèles, une marina et une installation de dessal... beaucoup de touristes d'Europe de l'Est.

Sur le quai Henry de Monfreid (on croit rêver, le pauvre bougre n'est jamais monté jusqu'à là), « Yo! » est bâbord avec un yellow submarine qui fait découvrir aux touristes la faune marine à travers un fond de verre, musique pop dans les enceintes. Plus loin dans le bassin, un faux deux-mâts les emmène ensuite carbonisés voir le coucher de soleil. Forcément, derrière le terril, il fait nuit tôt !



Taba Heights c'est aussi le point de retour en Egypte pour les touristes qui souhaitent aller visiter Petra en Jordanie en évitant de traverser Israël.

C'est ainsi que deux à trois ferrys font l'aller-retour tous les jours avec Aqaba. Un bus les attend de l'autre côté pour parcourir les 200 km de la désert road vers Pétra. Taba Heights, c'est encore l'endroit où ces dames Ukrainiennes (fun ladys) qui travaillent en Jordanie afin de satisfaire les désirs de ces Messieurs, viennent tous les mois refaire leur visa touristique.

Pour nous, c'est aussi rencontrer Oussama, capitaine du port. Imbu de son autorité, trépignant il prétend qu'il ne peut nous accueillir alors qu'il n'a pas été prévenu de notre arrivée. Lorsque nous répliquons tranquillement que si nous le rendons malheureux, nous sommes prêts à repartir, il s'apaise et accepte de collecter les papiers dont la crew list* en deux exemplaires IMMEDIATEMENT, puis de nous donner les autorisations de sortie du territoire demain dans l'après-midi.

Encore un check-point étrange, un hangar héberge un vrai poste frontière dont la signalisation est traduite en russe, un portique de détection de métaux et une foule de sommités locales plus ou moins autoritaires selon une hiérarchie qui reste à percer.

Le lendemain, vers 15h chacun de nous débarquera de « Yo! » muni de son passeport, rentrera dans le poste de police, subira un contrôle en passant sous un portillon à rayons x -le préposé s'étonnera que nous n'ayons pas de bagages-, se présentera à l'officier qui lui tamponnera son passeport et nous procéderons à l'embarquement.

Bye, bye, Oussama est presque ému; il se réjouit de nous revoir dans 2 semaines et dans un moment d'émoi, nous conseille/autorise à aller mouiller pour la nuit à Gezirat Faraun. Cette



île en territoire Egyptien limite Israël abrite un château construit par les Croisés ou Saladin, c'est selon. On dit aussi que c'est à l'abri de cette île que Salomon arma sa flotte pour visiter le pays de Pount et en ramener or et fourrures ; chouette cadre, lieu de promenade. A peine mouillé, des pêcheurs viennent nous dire que nous ne pouvons rester là (comme c'est original), avertissent la sécurité de l'hôtel puis arrive la police, manifestement malheureuse de devoir consommer sa dotation mensuelle de carburant pour nous (au lieu de pouvoir relever des casiers) et très explicite: "f***

get out of here". Oussama appelé, se dédit. Menacés nous promettons de partir dans 5 minutes. Un quart d'heure après ils sont de nouveau là. Le motif de la panne (moteur ouvert, clef à molette à la main) n'est pas recevable. Même pas le temps de boire un thé !

Il est exact qu'ici, les frontières sont âprement disputés et les points de résolution des conflits incertains. En 1989, au terme d'un arbitrage international, l'enclave de Taba a été rendue à l'Egypte, la ligne de démarcation Israélo-égyptienne passant une cinquantaine de mètres derrière L'Hilton Taba. Israël a demandé qu'en réparation un hôtel identique soit construit sur son territoire. L'Egypte s'est exécuté et a édifié un bâtiment semblable juste de l'autre côté de la montagne. Est-ce suffisant pour justifier la susceptibilité de fonctionnaires zélés ou frustrés ?

De Gezirat Faraun, la route directe pour Aqaba nous tend les bras. Nous sommes au confluent de quatre eaux territoriales des pays parmi les plus hospitaliers du globe : Arabie Saoudite, Israël, Egypte, Jordanie.

Sur qu'on va rigoler, alors nous laissons la VHF (radio) branchée, et bien sur, cela ne manque pas: "Israeli Navy calling un-indentified vessel by 29N30.84 34E54.45, please advise". Jolie voix féminine de militaire formée au Kibbutz, très polie, un tantinet métallique surtout excessivement ferme (la "voix", pas la personne), nous l'imaginons en treillis dans une salle climatisée, écrans radars, impeccable, avec comme une lueur vacillante au fond du regard, comme une mise en garde.

Bon, faut s'y coller, « French Sailing boat, three persons on board, en route pour Aqaba, etc », racontons notre vie, cela fait passer le temps et met du liant; la "voix" explique que « Yo! » est dans les eaux territoriales Israéliennes (on ne s'en était pas douté), doit faire demi-tour jusqu'à 29N26.2 - 34E55.3, extrémité d'un triangle unilatéralement défini comme la pointe Sud d'Yisra'el, qu'une vedette de l'armée Israélienne nous accompagnera, merci de votre compréhension. En effet, une bouzigue* grise avec de gros moteurs est soudain à notre bâbord, faut suivre le mouvement. Nous sommes escortés pendant un bon quart d'heure plein Sud (ce qui ne nous arrange pas d'un point de vue route), puis la vedette fait demi-tour...

L'atavisme Franchouillard se réveille, baguette, béret, ne serait-il pas opportun de couper le fromage, peut-être n'est il pas vraiment nécessaire d'aller trop loin et puis, le temps qu'ils s'en rendent compte... Action, on coupe à nouveau en route directe et bien sur, cela ne manque pas, trois minutes plus tard: "Israeli Navy calling un-indentified vessel by". Sacrément réactifs. La vedette revient, re-explications avec la "voix", ouarf, ouarf. Le captain lâchement accuse l'enfant d'avoir mal tenu le cap et de s'être écarté de la route, piètre excuse. La "voix" reste d'une correction exemplaire. C'est quand même impressionnant de contrôle. Chapeau.

Longeant les 25 km de long de la côte jordanienne, nous observons du Sud au Nord, les "resorts" en construction sur le modèle Egyptien, le terminal pétrolier, les immenses grues chinoises du terminal porte containers, le port de commerce où est mouillé le gros paquebot de Fashion TV, le terminal des ferrys, les chargements de phosphate (favorise la croissance des coraux, mais les détruit à terme), l'ancienne power station (haut lieu de la plongée jordanienne en contrebas de l'autoroute), l'unique plage publique, le minuscule port de pêcheurs (de toute façon, peu de poisson dans le Golfe, les poissons viennent tous d'Arabie Saoudite, mais pas à la nage).

Au pied d'Aqaba, flotte le plus grand drapeau du monde (noir vert blanc, triangle rouge au guindant), sur une hampe de 130 mètres de haut. Aïe, aïe, inversion des couleurs. Notre pavillon de courtoisie, cousu main (noir blanc vert, triangle rouge au guindant, étoile à sept branches pour les sept premiers versets du Coran) est il correct ? Oui, nous l'apprenons par la suite, tout est correct, fausse frayeuse, l'immense drapeau n'est pas le drapeau jordanien, mais celui de la révolution arabe contre les turcs au début du 20^{ème} siècle et à laquelle participa Lawrence d'Arabie. La révolution Arabe... joli de le voir flotter comme cela. En toute rigueur, il paraîtrait que le plus grand drapeau du monde soit en Corée du Nord, mais la hampe est haubanée, alors ce n'est pas du jeu.

Prévenus 48 heures à l'avance, nous sommes attendus au 'Royal Jordanian Yacht Club', petite marina de prestige, un accueil efficace, formalités immédiates, délivrance de visa, inspection douanes, inspection sécurité (sérieuse, ça change des charlots Egyptiens), électricité/eau branchés, l'ensemble ne prend pas une heure.

Le secrétaire général du Yacht Club est hilare, il a écouté les conversations radios avec la "voix", nous rassure gentiment comme quoi les frontières sont fluctuantes, s'enquiert de notre confort. « Yo! » doit être le premier voilier de l'année à avoir remonté le Golfe d'Aqaba et cela ne se fait pas par hasard, source de fierté pour le Yacht Club que d'accueillir un si beau bateau, un équipage charmant, belle place devant le restaurant, la piscine juste au droit du ponton. Take it easy.

Au fil des jours, les relations avec les uns, les autres se nouent, et toujours cette gentillesse du premier moment. Un grand merci.



Aqaba (El Aqaba, la colline) cultive l'ambiguïté. Tout d'abord seul port de la Jordanie, elle constitue une zone franche. S'y côtoient les coutumes rigoristes de l'Islam et une douceur de vivre propre aux lieux de villégiature.

Les familles le soir s'installent les pieds dans l'eau au bord de la plage et lorgnent sur les néons provocateurs d'Eilat, juste en face, miroir aux alouettes qui convoie une image trépidante de péché, de luxe, de licence mais aussi et toujours, possession de l'ennemi héritaire qui ne permet pas d'oublier un instant qu'il est toujours là. Pauvres gens, coincés dans leurs représentations archaïques, il y a vraiment de quoi tourner schizophrène.

Superbe petit marché, tout le monde est souriant, très accueillant, fruits, légumes, viande, poisson, bien plus riche que l'Egypte ; un boulanger enchanté nous fait visiter son atelier où tourne, sur deux étages, une énorme machine à fabriquer des baladis et dans lequel les ouvriers tournent les galettes à la main en rigolant. Dégustation de pain frais et joie de vivre, moment partagés.

La frontière d'avec l'Arabie Saoudite n'est qu'à quelques kilomètres, alors le temps d'une soirée, d'un week-end, les Saoudis investissent la ville nouvelle, s'approvisionnent en alcool en vente libre, s'encanaillent en compagnie de pulpeuses blondes d'Europe de l'Est, vont au bout de leurs rêves (et quels rêves!!!), ce avant de repasser la frontière (leur frontière) et recommencer à nous casser les bonbons avec leur sacro-sainte morale, leurs préceptes rigoristes, leur gestion de la Mecque, leurs travailleurs immigrés, leurs terroristes, leur pétrole, leurs amis Etasuniens... en fin de compte, peu de respect pour ces arriérés hypocrites qui abusent sans vergogne de leur rente de situation.

Les souteneurs Russes aux abords des "massage parlors" changent à taux fixe leurs dinars contre des Euros. Une partie de la ville est en plein boum économique, afflux de capitaux grâce à la guerre en Irak, essor touristique, pétro-investissement. Les programmes immobiliers jouxtant les "resorts" proposent en vente des appartements à des prix parisiens. Les racontars disent que seuls les palestiniens peuvent acquérir, mais d'où vient l'argent ? Prêtes-nom Saoudis ? La Jordanie ne dispose pas d'assez de ressources pour penser gagner sur la mer en imaginant des projets pharaoniques comme à Dubaï, alors le gouvernement tente des échanges de territoires avec son voisin le plus proche. Ainsi, le dernier projet d'aménagement concerne le déménagement du port de commerce au Sud après l'actuelle frontière Saoudi suite à l'échange d'un territoire Jordanien situé au milieu du désert, pas loin de la frontière Irakienne. Ce mouvement permettrait d'étendre la côte touristique et d'augmenter la perception de devises.

A la marina, débauche de Sea-doo ou petites vedettes rutilantes utilisées en joujou extra qui fait crac boom hue à la tombée de la nuit devant les batos en rade au droit du port de commerce ; patrons locaux, fils de bonne famille qui sortent leurs poules le temps d'un verre. De tchador il n'est pas question, il vrai que l'enceinte du Yacht Club est close, hors Charia. Et pourtant à quelques dizaines de mètre, la grande mosquée, le muezzin s'y époumone plusieurs fois par jour, son installation son est parfois aléatoire, impression de souffrance à l'entendre, on l'imagine s'étant coincé la bragette en la remontant, nous en avons mal pour lui.

Sur l'autoroute à la sortie du terminal des ferrys, une file de plusieurs centaines de véhicules couverts de sable et chargés à ras bord est entièrement immobilisée. Certains ont installé une bâche entre leurs portières et la glissière pour se protéger du soleil, déjeunent ou dorment sur le macadam. Ce sont des Egyptiens, travailleurs immigrés au Koweit, E.A.U, ou Oman qui rentrent en Egypte pour les vacances après la traversée de la péninsule arabique. Ils attendent de pouvoir prendre le ferry qui les amènera à Nuweiba de l'autre coté, sur la cote du Sinaï, puis quelques dix heures de route pour le Caire où sa région. Les locaux n'ont que regard de mépris pour ces immigrés, regards étrangement identiques à ceux que l'on remarque par chez nous lors des grandes migrations saisonnières Europe du Nord/Maghreb ; universelle connerie humaine, comme il est bon de se pouvoir sentir supérieur à l'autre.

Aller/Retour à Amman pour récupérer un second enfant à l'aéroport, une occasion de visite ; ville haute et blanche,

constructions modernes, high tech, standards Européens,
ville basse grouillante, camps de réfugiés, Palestiniens, Irakiens, présence du HCR.
Fort contraste, une ville de quelques centaines de milliers d'habitants il y a 50 ans qui en compte désormais plusieurs millions, melting-pot incroyable avec ses quartiers spécialisés, bijoutiers palestiniens croulant sous des stock d'or, épices, banques, marchés et il y fait bon vivre.



Sous-tendant l'organisation de la vie au jour le jour, les décisions économiques, culturelles etc. : la question Palestinienne. Quarante pour cent de la population est d'origine Palestinienne, à la double nationalité (Jordano - Palestinienne) et un taux de croissance naturel plus élevé que celui des 'natives', donc problème à terme. Réfugiés à l'issue des guerres Israélo-Palestiniennes, tous ceux avec lesquels nous avons discuté maintiennent leurs origines, qui à Gaza, qui à Hébron, attendent le retour : le Coran indique très clairement que le peuple d'Yisra'el, après avoir obtenu le contrôle total sur la terre 'promise', entrera dans une spirale décadente d'auto-destruction, « mektub », c'est écrit donc cela sera, il n'est donc pas spécialement nécessaire d'agir. Etrange forme de fatalisme, au combien éloignée des préceptes révolutionnaires que l'on a pu voir à l'œuvre sur d'autres continents (Europe, Asie, Amérique). Aux réfugiés Palestiniens (on notera que la Jordanie a été un des rares pays Arabe à offrir asile) s'ajoutent désormais réfugiés Irakiens, (les camps de transit ne restent jamais vides longtemps en cette région), ferment de nouveaux conflits car ceux qui ont été autorisés à traverser la frontière sont majoritairement les riches (souvent Chrétiens Irakiens) dont les capitaux se déversent sur Amman tirant les prix vers le haut au grand dam des basses couches de la population.

Les décisions gouvernementales doivent en permanence intégrer la question palestinienne, la susceptibilité palestinienne, l'intérêt palestinien, toutes sont soumises à pression, souvent de la part d'Imans conservateurs qui réfutant tout progrès gardent contrôle de leurs troupes. Ceci s'applique également à la vie culturelle : festival d'Amman, Diana Krall en tête d'affiche, jazz world, nombreux artistes moyen orientaux, mélange saxo – oud ; un sombre idiot découvre que Publicis est intervenu, en tant qu'intermédiaire via sa boîte de production, dans l'établissement des contrats artistiques, il n'en faut pas plus pour que, soupçon d'implication de la Juiverie Internationale oblige, les artistes arabes annulent leur participation au festival... BRAVO !

A l'inverse, dans le Sud (région d'Aqaba-Eilat), un statut spécial est établi qui permet à la Jordanie de coopérer avec Y'sraël sans que les cons ne s'en mêlent de trop, construction d'infrastructures communes (aéroport, université), frontière 'light', etc., les deux peuples donnent là des signes de progrès, espoir ?

Miraculeusement, compte tenu de l'environnement, des voisins turbulents, des crises à répétition, la Jordanie semble s'extraire sans trop de mal des pressions explosives et garde le sourire, la douceur de vivre. Belle leçon.

Notre ami du Yacht Club nous raconte:

"Cela se passe à Amman, un Palestinien, un Irakien, un Jordanien trouvent une lampe, la frottent, le génie apparaît, un vœu chacun :

- le Palestinien : rentrer en Cisjordanie, zoup, c'est fait.
- l'Irakien : rentrer à Bagdad, zoup, c'est fait.
- le Jordanien : maintenant que tu as renvoyé le Palestinien et l'Irakien, je n'ai plus personne pour me servir le café, pourrais-tu t'en occuper, zoup, et un expresso."

L'équipage est au complet avec les schtroumpfs, 12 et 15 ans, il est temps de penser aux activités culturelles...

Ballade à Pétra...

Le site est grand, mieux vaut partir tôt au matin pour profiter de la fraîcheur et éviter une éventuelle foule de visiteurs "ensiés" dans la gorge d'accès (le Siq). C'est donc un arrêt petit-déjeuner à l'hôtel le plus proche de l'entrée du site, histoire de se donner bonne conscience

par rapport aux schtroumpfs, qu'ils n'aient pas le ventre vide avant l'effort, équilibre nutritionnel, etc. ouarf. Grande salle, buffet, jusque là tout ok, on grignote tout en connectant les neurones, le jour se lève. Quasi-simultanément déboulent deux groupes [Américain || Japonais] chacun suivant son leader [Journal roulé || Parapluie] équipement standardisé [short, bananes porte bouteille || bobs, ombrelles, foulards] teints uniformes [blanco violacé || blanco jaune] formats similaires [large de partout, dans tous les sens, dans toutes les directions - jambes torses et petit bidon de bienséance] mêmes sens de la vie [verbe haut et fort, sans gêne, rires haut perchés || excessive discréction, sûr de ses droits, rires de crêcelle] démarches évocatrices [soufflant et suant tel le buffle malgré la clim || constant déséquilibre sur l'avant, genre retour du nervous breakdown]....

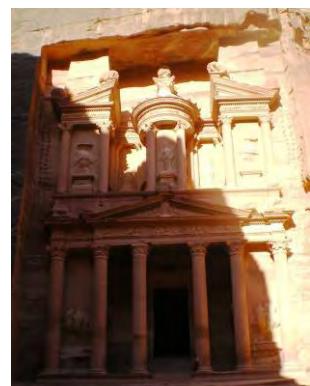
Et ça caquette et ça jacasse, et ça bouffe, et ça rigole, nous sommes happés dans un tourbillon, les schtroumpfs, en phase de réveil (et cela peut prendre du temps), regardent cette agitation la bouche béante, nous sommes heureusement dans une bulle. Deux échantillons de peuples conquérants qui, à leur manière, ont modelé la seconde partie du 20ème siècle, ce que nous en observons paraît bien plus symptomatique de fin de race, d'horrible déchéance, malbouffe et vide spirituel chez nos cousins Etasuniens, consumérisme et déséquilibre nerveux à Cipango. Franchement inquiétant, ils semblent parvenus en fin de cycle, vite une petite prière pour Darwin.

Au grand jeu de Pétra (en haut, en bas des montagnes, à pied, par 35°), nous pensons que le Soleil Levant a un avantage compétitif du fait de la relative sveltesse et serions prêts à miser. Las, c'était sans ignorer le sens du service local car nous croisons plus tard quelque baudet à la peine avec leur chargement de graisse humaine, maltraitance animale manifeste afin de soulager le triple pontage de Monsieur qui se précipite sur une bière bien fraîche... en plein soleil. Houlala.

Ballade à Pétra (bis)

En fait le site est superbe, deux jours c'est pas mal pour en faire le tour à pied, surtout à la fraîche dans les défilés, les attractions classiques (dans la vallée) bof, mais dès que l'on grimpe, les points de vue sont fabuleux et l'on découvre de véritables trésors, juste au détour d'un chemin. Facile alors d'imaginer les caravanes qui arrivaient du Yémen chargées d'épices, les chants, les hommes en noir, les marchands, les prêtres sacrifiant à la pleine lune et ces étranges rois qui se faisaient tailler tombeau à flanc de rocher.

Vraiment bien (inutile d'en raconter davantage, il est aisément de trouver de très beaux livres sur le sujet).





bord du récif. Difficile lorsque l'on a goutté à l'indépendance, à l'autonomie, de reprendre le joug et cela ne fait que commencer. Snif...

Nord-Est d'Aqaba, le désert du Wadi Rum, petit désert mythique, zone protégée, on aimerait bien y aller ; difficile de trouver ce que l'on cherche : pour trois quatre jours, un guide, marcher la journée, dormir à la belle étoile, de l'eau & manger. Les agences ne comprennent pas, insistent sur les campements climatisés, les 4x4, l'aller/retour dans la journée. Grrrr. Enfin un contact chouette, cela semble pouvoir le faire. Youpi.

Et c'est pas mal, peu de dunes mais des couleurs rouge, ocre, marron, rose, décors grandioses changeant avec le soleil, canyons, montagnes sculptées par le vent, on peut regarder pendant des heures, monter/descendre ; heureusement il y a eu l'entraînement de Pétra, alors les schtroumpfs tiennent le coup, ils marchent bien, boivent peu, parlent peu, bédouins en puissance. Le soleil explose sur les montagnes, la température tombe de 40 à 20°, le feu et la soupe du soir, le scorpion dans sa splendeur tourne, tourne la voie lactée et les premières étoiles filantes. Pas un bruit hormis ces coups sourds qui jamais ne cessent, notre cœur qui bat. Et l'aube fraîche, les premiers rayons de soleil, pas facile de réveiller les gnomes, remettre la machine en route, marcher, marcher...



Mohamed, un bédouin de rencontre est sourd-muet, hilare il nous raconte par gestes ses aventures, parfois aidé d'un sien cousin. Il a un sourire d'une douceur incroyable, et au fil de ses histoires, on l'imagine dans sa grande djellaba blanche, sur son âne, ayant passé en fraude la frontière avec l'Arabie Saoudite, arrêté par une patrouille, lui qui essaye de leur expliquer avec des gestes, eux (cousins des coast-guards à coup sur) commençant à montrer les dents... Quelle joie de vivre, juste ici, en plein milieu de nulle part....



Adieu Aqaba et la Jordanie, merci de nous avoir accueilli de la sorte, merci à tous ceux que nous avons rencontré et qui nous ont enrichi, nous reprenons la mer, nous reprenons notre liberté.

Descente du Golfe d'Aqaba, stop à Taba Heights (pour les formalités d'entrée en Egypte, re-visas, etc.), navigation vent arrière, c'est bien plus cool, re-stop à Dahab histoire de faire quelques provisions, quelques belles plongées dans le coin, d'autant que le staff des batos de plongée se souviennent de nous, nous reconnaissent, nous laissent leur bouées tôt le matin avant que les premiers touristes n'arrivent, et puis adieu Dahab et là aussi, émotion de ceux qui restent derrière, qui nous souhaitent plein de choses dans notre périple, dans notre histoire, qui ne comprennent pas la mer, qui voudraient bien venir mais ont trop peur.... 'Et ce n'est pas trop dangereux ? Et il y a des gros poissons ?'.

Arrivée fin d'après-midi à Tiran, mouillage, plongée, arrivent deux pied nickelés en bleu de chauffe à bord d'une annexe de bateau de plongée réquisitionnée pour l'occasion (le pilote est du bateau de plongée). Ce sont deux policiers de la 'Navy' locale, leur bateau est trop gros pour entrer dans le lagon (ah, ah) et ils n'ont pas d'annexe (ah, ah), en fait, nous supposons qu'ils n'ont pas de carte détaillée du coin et ne veulent pas s'aventurer dans les récifs.

Comme d'habitude: « vous ne pouvez pas rester ici, vos feux de mouillage vont dérouter les cargos qui passent dans le détroit (on croit rêver), vous allez vous faire détrousser par les bédouins de l'île Tiran (ouarf, ouarf), il peut y avoir de méchants coups de vent (on est à l'abri banane), blah, blah, blah ». Veulent voir les passeports, veulent qu'on les accompagne jusqu'à leur bateau pour rencontrer le capitaine. Lassitude. Ils embarquent les passeports, le temps de faire l'aller/retour. Ok, si c'est ce qu'ils veulent, pas de quoi s'énerver.

Nous laissons passer quelques heures (en fait deux jours) avant de commencer à nous préoccuper de l'absence de ces passeports, non que ce soit important, mais on aimeraient bien éviter la prison aux schtroumpfs, tous deux rigolent jaune à l'idée de devoir prévenir qui de droit d'un léger problème. Alors le grand jeu par téléphone, Madame le Consul Honoraire de Sharm, une dame excessivement gentille qui prend immédiatement en charge le problème, rappelle deux heures plus tard, passeports localisés dans les bureaux de la Sûreté Nationale de Sharm El Sheikh, chez le Colonel Tareq. Tiens, tiens, quelle étrange manière de traiter d'innocents voyageurs. Madame le Consul Honoraire est au Caire, met à disposition son adjoint Mohamed pour nous aider. On organise l'opération pour le lendemain : « Yo! » arrive à Sharm El Sheikh, sans papier aucun, une nuée de mouches policières est écartée sans ménagement, voiture noire et climatisée s'avance pour le Captain Christophe, Mohamed se présente ainsi qu'un représentant de la Sûreté Nationale qui nous facilite les ouvertures de barrières et zoup, direction le siège local de la Zepo (Zecrete Polizei... ouarf). Attente dans des bureaux modernes (les chefs sont en réunion), longue discussion avec Mohamed, la vie en général et en particulier, son absence de sens, les cinq piliers de l'Islam et bien évidemment, la sécurité à Sharm El Sheikh ; il s'agit là d'un enjeu majeur (crédibilité et économique) pour l'état policier Egyptien, de sorte que pas moins de 6 ou 7 entités distinctes contribuent à assurer paix et jouissance à quelques dizaines de milliers de touristes ainsi qu'aux puissants d'un instant. L'ensemble est chapeauté par la Sûreté Nationale. Enfin, Captain Christophe est reçu par le Chef de la Sûreté, homme harassé, surchargé, qui prend le temps d'offrir un café, exprime ses regrets, sincèrement désolé, attrape une pochette, surprise, les passeports. Compte tenu des circonstances, « Yo! » est autorisé à mouiller pour la nuit au droit de la plus belle plage de Sharm, un endroit totalement prohibé, surtout de nuit, techniquement réservé aux bateaux de plongée... ok, ok.

Sur le chemin du retour, est-il possible de faire quelques courses de fruits et légumes? Off course et la voiture noire s'arrête un peu plus tard devant un magasin, surprise du commerçant à la vue de la Zepo, encore plus lorsque Captain Christophe choisit ses poivrons pendant que les hommes montent la garde. Il y a parfois des moments étranges dans l'existence.

Et « Yo! » se retrouve mouillé, comme promis, en un lieu superbe de Sharm El Sheikh et pour la première fois, ni les coast-guards, ni la Navy, ni la police côtière, ni les rangers, ni la police montée, ni la pièce montée, ni les pêcheurs, ni les plongeurs, ni la sécurité de l'hôtel, ni même GW Bush, ne sont venus nous demander de bouger !!!

A bientôt, maa'salama

« Yo! »

Chapitre 9 : Al Bahr Al Abbiat Al Mutawasset

[Al Bahr Al Ahmar : la Mer Rouge

Al Bahr Al Abbiat Al Mutawasset : la Mer Blanche du Milieu, la Méditerranée]

Et oui, « Yo ! » est de retour en son bassin naturel de croisière, la Méditerranée Occidentale, côte Sicilienne ; fin du périple exotique (et dernière 'newsletter'). Restent quelques jours pour rallier Al Quaida, la base, c'est-à-dire Port Barcarès pour les non-initiés. Il y a comme un petit air de farniente à bord, peut-être lié à quelque sensation (illusoire) de détente après la tension sous-jacente de la Mer Rouge.

Retour à Sharm El Sheikh, il y a de cela un mois bientôt, passeports en main, mouillage luxueux, mais il ne faut pas abuser. Une dernière plongée au petit matin sur Temple (petit nom donné aux pinacles coralliens) à Ras Umm Sid selon privilège accordé par le Chef de la Sûreté et largué, appareillé pour l'ultime parcours en Mer Rouge.

Au large de Ras Mohamed, nous estimons le nombre de bateaux de plongée à une petite trentaine, soit, à une vingtaine de plongeurs par bateau, plus de 500 batraciens en néoprène qui tentent d'apercevoir une pointe blanche, une tortue ou pour les plus chanceux de se couler dans une des baignoires éparses sur le récif, cargaison échappée des cales du Yolanda, célèbre épave du coin.

Puis insouciants, nous tournons à droite, cap au 265°, embouquant le Golfe de Suez, aïe, aïe, aïe.

Comme le dit le Red Sea Pilot (l'équivalent des instructions nautiques), notre bible depuis 4 mois, en ce qui concerne le Golfe de Suez Sud-Nord : "Si vous avez suffisamment de chance pour bénéficier de conditions météo clémentes, foncez, tout en gardant un œil vigilant sur les cargos, sur les installations pétrolières en perpétuel changement, sur les récifs, mais foncez. Prenez garde aux structures métalliques coupées au ras de l'eau et non signalées. En naviguant au ras des rails délimitant le passage des gros navires, vous devriez les éviter. En dehors des contraintes de vent, il est conseillé de naviguer de jour et au moteur. De plus, de jour, vous aurez la chance d'admirer les magnifiques montagnes du Sinaï."

Et c'est le cas. Dans un contexte où les pilot charts sont unanimes : vent de Nord Ouest (c'est-à-dire dans le nez) Force 4 à 5 90% du temps en juillet, par une légère brise de Nord Ouest 2-3, profitons-en, il faut y aller.

Premier piège : les courants de marées semi-diurne dans le détroit de Gubal qui peuvent atteindre 2 noeuds (le golfe de Suez se remplit et se vide deux fois par jour, phénomène parfois accentué par les vents, voire par la main de Dieu permettant à Moïse et son peuple de passer à sec). Ce passage qui ne fait que 6 miles de large et encombré par les rails descendant et montant, jouit d'une renommée mondiale parmi les plongeurs teckies quant au nombre, pas moins de 7, et à la qualité des épaves qui jonchent les fonds. On va éviter. Et nous passons sans encombre.

Tout bien réfléchi, c'est la côte Est qu'il faut longer, à priori la mieux protégée des vents et celle qui laisse le plus d'espace entre le rail montant, les champs d'exploitation pétrolière et les récifs.

Seule ombre au tableau, bien que situées à quelques miles à peine, les montagnes du Sinaï sont invisibles, noyées dans une brume de chaleur à moins que ce ne soient des nuages de sable. Etrange, restons sur nos gardes.

Plus de vent, fatigués par une dizaine d'heures de moteur, nous prenons ce que nous pensons être notre dernier mouillage à l'abri des récifs coralliens, avant de remonter patiemment en bordure du rail.



Funeste erreur, le lendemain le vent ne fera que forcir, la mer se lever, les vagues se creuser, en face, juste dans l'axe du bato, les conditions empirent dès le coucher du soleil.

Bientôt c'est du Nord-Ouest 7-8, les cargos peinent, «Yo!» encore plus, de jolis creux, situation intenable, il faut s'abriter mais il n'y a guère d'option lorsqu'on est en bordure de rail que de tirer à la côte, sans grande visibilité qui plus est de nuit, sans lune ; après réflexion, c'est à la voile sous trois ris que nous nous lançons dans le labyrinthe du banc Tor, vent de travers, «Yo !» fonce à 8-9 noeuds dans la nuit noire, avec en tête cette image lancinante d'une plateforme désaffectée dont les pieux ont été coupés à 1m50 au dessus du niveau de l'eau, brrr comme une partie de roulette russe...

Ce passage, quoique bref, aura constitué une des expériences de navigation parmi les plus angoissantes auxquelles nous ayons fait face, enfin, pas pour tout le monde, "beati pauperes", bien calés dans leurs bannettes, les schtroumpfs dorment profondément, sans l'ombre d'une inquiétude, nous les envions quelque peu, tout en ayant une conscience accrue du poids que leur abandon met sur nos épaules... C'est heureusement sans dégâts que nous atterrisonss quelques heures plus tard, toujours à la nuit noire, à At Tur, malgré des bouées remplacées par des fanions, les habituels rochers et récifs qui ne se trouvent pas à leur place (encore un coup des Russes) heureusement nous les entendons briser, une épave abandonnée à l'entrée du mouillage, une tonne flottante entre deux eaux et l'habituelle tétrachiée de bateaux de pêche ancrés, amarrés suivant une logique molle. Toujours du vent, beaucoup, mais la mer est cassée par un promontoire, vite soixante mètres de chaîne, ouf, et le muezzin commence ses litanies. Il sera très instructif de constater, de visu au petit jour, la véritable nature du passage emprunté.

Les ambitions de navigation sont drastiquement revues à la baisse, quelques dizaines de miles par jours.

Le prochain mouillage sera exotique à souhait : Sh'ab el Hasa, à quelques encablures du site

de Belayim, soit une dizaine de plateformes et deux derricks.

Sur deux ancres, une à l'avant, une à l'arrière pour contrer le courant Nord Sud nous regardons avec intérêts les tugs (remorqueurs) de service des plateformes venus s'abriter derrière le même récif que nous. Nous y passerons deux nuits avec des rafales à 8. Au large, la mer reste blanche, le vent baisse un peu, se lancer à nouveau....



La visite des sites industriels du Sinaï continue et c'est au pied d'une usine de traitement de phosphate que nous mouillons, enfin au calme, paysage lunaire, les fines (poussières) blanches recouvrent les maisons, un cargo Suédois est en chargeement, le soleil couchant teinte l'ensemble.

Activité bidonnage gasoil pour s'assurer d'arriver à Suez, peut-être quelques produits frais mais non, au bout de la jetée, un poste de garde, les sempiternels Smiths en treillis dépareillés, kalachnikov au bras.

Non, non, interdiction d'aller à terre, visa ou pas visa. Pour quelque obscure raison (1956 ?), c'est le cas sur toute la partie du Sinaï qui borde le Golfe de Suez ; ok. On discute, les Smiths, gentiment, proposent d'aller faire les courses pour nous, au regret de devoir nous embastiller si nous passions la ligne de démarcation.

Au petit matin, mer d'huile, 'full speed ahead', nous débordons les zones de stockage des VLCC* et autres cargos, le trafic s'intensifie, toujours intéressant de voir ces immenses bêtes manœuvrer pour prendre un coffre, éviter lentement leur 300 m de coque, et nous si petits.

Enfin, Newport Rock, et c'est l'arrivée à Suez, ouf !

Nous estimions le temps de passage à deux trois jours, il nous aura fallu une semaine. Morale : pour descendre le golfe de Suez, ok. Pour remonter, vaut mieux faire le tour par les trois caps, Lewin, Horn, & Bonne Espérance !

On retrouve le business bien organisé, nos agents se souviennent de nous, avec plaisir semble-t-il, demi-tarif pour la remontée. En quelques heures, gasoil, approvisionnement, et passage du canal prévu pour le lendemain, "If no warship in the canal ! Inch Allah !".

Surprenant, la marina n'est pas vraiment digne de ce nom, tout juste un ponton minuscule, et quelques bouées pour les voiliers en attente de passage.

Le yacht club n'est d'ailleurs qu'une petite cabane en bois portant une enseigne délabrée: "Welcome to the Suez Yacht club" mais gardé par des militaires taxant tout aller/venu.



Agrandissement, à titre gracieux de l'enseigne pour les sourds, malentendants, malvoyants et autres marginaux :



Le gasoil, c'est simple :

- Combien tu en veux ?

- ...

- Combien tu es prêt à payer ?

- ...

- Bon alors on est d'accord ? De toute façon, en toute transparence, voila comment ça marche : la douane, la police, ma comm. Si tu vas l'acheter en ville, tu penseras le payer moins cher, mais tu paieras le transport, et la police en revenant sur le bateau. Moi je te le livre.

- ...

- Une seule chose. Si on te demande, tu ne sais rien. Tu ne dis rien.

Tu laisses les bidons ce soir à l'extérieur du bateau et demain ils seront pleins. Ca marche ?

Et ça marche comme sur des roulettes...

Pour l'équipage un peu sur les nerfs après cette semaine éprouvante, Suez, le ponton, la ville, c'est relâche et la perspective d'un moment de détente au bar est tout à fait réjouissante. Renseignements pris, un seul bar en ville qui permette aux étrangers d'épancher leur vice : Le San Georges.

Première épreuve, traverser les security checks, ponton, marina, Yacht Club, ouf sortis, un homme en chemise orange pantalon noir nous demande nos passeports, beuh, que nenni cela ne va pas recommencer. Il s'avère (pantoufle) que c'est la relève, qu'il est bien de la police, si, si, mais qu'il ne s'est pas encore changé, quel zèle! Un taxi consent à nous conduire au San Georges, un petit portail bleu, peu de fenêtres, à gauche une mosquée, à droite, une église, très surprenant. Doubles portes battantes, ambiance saloon, c'est un brusque silence qui nous accueille. Les schtroumpfs ouvrent des yeux comme des billes : nous entrons, tout le monde se tourne vers nous. Que faire ? On fait rien. Tout simplement. On s'installe. Et on est oublié. Les dialogues reprennent. La fumée des chichas et des cigarettes rend l'air trouble. Le patron derrière son petit comptoir regarde tranquillement tout ce qui ce passe. Le seul serveur s'avance vers nous et prend nos commandes rhum, bière, 2 cocas. On regarde la décoration majoritairement verte, de gros dessins dans des teintes vertes, quelques écritures sur la corniche verte. Quelques locaux viennent boire une bière, un rhum/coca ou bien faire des provisions, savamment enveloppées de papier. En fait ce n'est pas trop différent des Etats-Unis, on peut boire mais faut pas le montrer, tout est dans la nuance, comme Clinton avec son "j'ai fumé du cannabis, mais sans jamais avaler la fumée"... Ah les boissons arrivent : la bière, les cocas, mais où qu'il est passé le rhum ? On apporte une petite bouteille noire : le rhum qui s'avère être imbuvable. On paye et 'go-go', la ville est à nous. Intéressante expérience au pays du non dit, les schtroumpfs n'en reviennent toujours pas.

Ismailia, déjà vu.

Cette fois, la marina est déserte. Seul un autre bateau français attend son passage vers la Réunion, juste, juste avant la saison des cyclones. Occasion pour nous de raconter, les mouillages sauvages, la liberté de naviguer le long de côtes désertes mais à la faune excessivement riche, la gentillesse et l'accueil de gens qui n'ont rien, le plaisir de voyager, le pouvoir d'un sourire...

Regards surpris. A la limite, on ne nous croirait pas.

Puis l'équipage commence à ressentir un creux dans son immense bonheur au niveau de l'estomac. En quête d'un autre lieu de perdition, une seule réponse, c'est Le Georges. C'est un réseau, pire une conspiration. On imagine le long du canal, un seul cri de ralliement : Encore une Nuit Saint Georges ! Georges !

Taiïaut ! Sus au Georges ! Pour y aller, facile, voici un petit plan gribouillé : c'est tout simple, à droite, à gauche, à côté de la grande mosquée (encore !). Et vous passez par ici, vous repasserez par là, belle promenade pour un chemin qui aurait pu être droit. Enfin nous arrivons chez Georges. Joli petit décor, portes battantes (à nouveau), petit restaurant à l'avant, nappes à carreau, un véritable bar à l'anglaise dans l'arrière salle : vieilles pubs pour des alcools et pour coca, anciennes bouteilles de whisky, entièrement vides mais rares, nombreux adages supportant toute philosophie de bistrot, musique française pas fort, juste en bruit de fond, juste pour nous, Claude François est né à Ismaïlia, on le saura. Nous commandons de tout et c'est tout très bon. Voilà c'était LE Georges, pas mal mieux que le San Georges.

Gaffé du coup cette fois, et c'est à 6h du mat que nous accueillons le pilote qui nous amènera à Port Saïd.

Appareillage au soleil levant, le canal identique à lui-même voire un tantinet plus huileux et déjà la chaleur qui monte ; quelques miles et surprise, la rosée recouvre le pont, le froid nous tombe dessus (enfin, froid, c'est très relatif, une baisse sensible de la température), le brouillard se lève, très vite on ne distingue plus les minarets (ce n'est pas un mal), puis les berges du canal (c'est un peu embêtant) puis plus rien du tout (c'est franchement embêtant), les sons eux-mêmes se mettent en berne et refusent de se propager : visibilité nulle, nous apercevons l'étrave des porte containers où pétroliers à quelques dizaines de mètres à peine lorsqu'il est trop tard...

Un équipier à l'avant est chargé de signaler les bouées en bordure du canal, s'usant les yeux dans la purée de pois, sans cesse surpris par les monstres qui lui foncent dessus ou bien défilent le long du bord, houlala.

On allume le radar, moins aveugles mais en virtuel, tout le monde est soulagé. Le pilote, renseignements pris par radio nous indique que nous en avons jusqu'au kilomètre 56, soit environ

1 heure. Where are you? Esprit embrumé es tu là?



Téléportation, une heure plus tard, au kilomètre 56 très précisément, la température remonte à 40°, le voile se déchire et nous retrouvons à droite le désert, à gauche le désert, devant un cargo qui nous fonce dessus, et tous les 5 km un pont en morceau prêt à être lancé sur l'autre rive pour parer à l'éventualité d'une invasion par une puissance ennemi (suivez mon regard). Vu l'état d'entretien, c'est pour rire ? Le nombre de postes militaires en haillons nous en fait cependant douter, on se rassure en se disant qu'avec une population de 70 millions d'habitants et un service militaire obligatoire de deux ans, faut bien les occuper...

Enfin, les grues, les navires de toutes formes, de toute provenance. Intensification du trafic. Eviter les ferrys incessants qui rallient Port Fouad et Port Saïd, remercier le pilote et out, fast, fast.

Le sas s'est ouvert et c'est presque avec soulagement que nous quittons le monde d'en dessous, le monde du Canal et du Golfe de Suez et rejoignons la Méditerranée. Il reste à déborder le delta du Nil, ses eaux vertes, peu profondes et la flotte de pêche prolifique de Damiette. Ah, et oui, oui, ce sont les premiers nuages, des jolis petits cirrus, le ciel n'a plus les mêmes couleurs, la mer est différente, houle plus longue, bleu profond. Encore quelques plateformes mal signalées (anecdotique pour nous désormais) et c'est la folle descente de nuit sur Alexandrie. Véritable plaisir de longer la côte de cette ville brillamment éclairée et de retrouver la passe de l'ancien port. Plus surprenant de dépasser des loupiotes au ras de l'eau qui signalent des filets dérivants où n'identifient que des barques dans lesquelles les pêcheurs s'éclairent à la frontale. Une nouvelle fois mouiller au milieu des bateaux de pêche et attendre le jour pour rejoindre le ponton du Yacht club. El Iskanderia, inchangée, mais tellement en rupture avec l'Egypte que nous avons parcouru pendant ces dernières semaines, plus libre, plus jouisseuse, plus accueillante.

Direction Sud Crète, ruines de civilisation Minoenne, prochaine escale, la ville la plus méridionale d'Europe (ça fait bien dans les guides touristiques). Un coup de vent nous cueille au petit matin à dix miles de l'entrée du port de Ierapétra. Phénomène presque constant en été sous le vent des îles, c'est une conséquence des vents catabatiques dus au relief escarpé des îles Grecques et au Meltem.



Imaginer que 3000 ans d'histoire, de traversées, de baston avec les Cyclopes, de parties carrées avec Calypso, de toisons d'or chouravées engendrent romantisme et sens de l'accueil, imaginer qu'une île abrite nécessairement un peuple de marin, appliquant les us et coutumes des gens de la mer, imaginer que.... et bien non, pas en Crète. En témoigne l'accueil au port, plus un abri qu'un port, de qui n'est pas pêcheur, et encore, pêcheur local. Nous sommes autorisés à mouiller sur ancre tout juste à l'abri du môle, et encore, nous avons évité les insultes qu'ont essuyées nos voisins pour avoir tenté de s'amarrer au quai des pêcheurs. Du coup, les pauvres sont venus se mettre en partie à couple* en partie sur leur ancre, pas glop, et avec ce vent... doublons les aussières.

L'entrée du port est encombrée d'écueils mal cartographiés, et nous découvrons sur le quai la bouée signalant un danger isolé (les écueils) en train d'être repeinte, tranquillement, ce pourrait prendre quelques mois encore. Le coast-guard local nous confirme que baliser l'entrée ne fait pas partie des priorités, que cet endroit n'est pas fait pour les plaisanciers, que les pêcheurs du coin connaissent suffisamment pour ne pas s'échouer malencontreusement et que c'est comme ça. C'est quand même le plus gros et pratiquement le seul port de la côte Sud, surprenant !!! Peut-être attendent-ils un budget communautaire ?

Alors les deux seuls équipages de plaisance se racontent des histoires. Pour les uns c'est la Mer Rouge et sa magie, pour les autres c'est le récit du convoi vers la Turquie d'un bateau dont le propriétaire venait de mourir et que l'esprit continuait à hanter.

Un fort coup de Meltem annoncé sur la Mer Egée, inutile d'aller se faire voir chez les Grecs, le raisiné c'est pas top, la feta ne vaut en rien la mozzarella, alors zoup, traversée de la Mer Ionienne vers Syracuse et ses jardins, ouarf, ouarf. Et c'est sur l'ancien quai d'Ortigia, île qui abrite la vieille ville que nous nous amarrons dans le premier vrai port depuis des semaines, avec des vrais plaisanciers, avec un vrai marché où les tomates, les fruits sont à point, où le basilic n'est pas considéré comme une herbe exotique, où le jambon en chiffonnade ne heurte personne, où la mozzarella (avec ou sans dioxine) est goûteuse, où le vin ressemble à du vin. Facilité de contact avec les uns, les autres, les restaurateurs viennent à bord (ce devrait être l'inverse ?), les filles de Dagobert en fin de tour du monde (5 ans) sur leur 9 mètres jaune partagent leurs expériences avec nous, entre deux avions, les voisins Italiens prennent un verre. C'est déjà presque comme un retour à la maison.

Au delà du détroit de Messine, le dernier parcours prend des allures d'école buissonnière. Du péril que constituait la traversée du détroit de Messine dans l'Antiquité, ne subsistent que quelques tourbillons et mascarets, "taglis et bastardis". Charybde s'est assagie. Et le tourbillon hanté par Scylla dont on disait qu'elle avait 12 pieds et 6 longs coussins prolongés par des têtes horribles qui happaient les marins des bateaux imprudents, a disparu lors d'un tremblement de terre.

D'île en île ce sera promenade en dessous des volcans, l'Etna fume, le Stromboli érupte dans la nuit, et derrière Capri le Vésuve reste dans la brume de pollution, à moins que ce ne soit la mafia qui ait piqué le cône. Quinze jours de douceur, de luxe et volupté...

Voila, un grand merci à tous ceux qui ont lu ces quelques lignes au fil des mois, les petits mots d'encouragement nous ont souvent fait chaud au cœur....

Au revoir,

« Yo! »

Chapitre 10 : Un regard en arrière

i. La nature vierge existe encore, faut aller la chercher un peu loin... et vite...

Et pour la trouver, passer le tropique, à tout le moins, c'est notre expérience au Soudan. Une population relativement peu nombreuse par rapport aux ressources disponibles en bord de mer, des existences très simples, proches de "cueilleur pêcheur" en notre 21^e siècle ; bien sur, moteur hors bord et GPS font partie de l'attirail, sans trop d'ostentation.

L'écosystème y est très riche, tant sous l'eau (gros, voire très gros poissons) que sur l'eau de par le nombre et la diversité d'espèces d'oiseaux. Passé le bord de mer, le désert rappelle en permanence la fragilité de cet équilibre, supporte des modes de vie ancestraux de semi-nomades qui, bien qu'à plus longue échelle, font leurs propres ravages (érosion des sols du fait de la pâture, assèchement des nappes, salinisation des oasis par sur exploitation).

Il y a 30/40 ans, Cousteau faisait des films dans la Mer Rouge, du Nord au Sud, les rares touristes/plongeurs descendaient jusque Sharm El Sheik, Hurghada, latitudes 27°N et c'était l'aventure, le grand Sud, les poissons y étaient nombreux, si nombreux, les coraux de couleurs si vives. Quelques années plus tard, aujourd'hui pour tout dire, Sharm/Hurghada sont devenus des espèces de Mecque (pardonnez l'expression compte tenu du contexte) du tourisme et la frontière du grand Sud s'est déplacée, toujours plus bas, nous l'avons rencontrée à Wadi Lahami/Hamata, c'est-à-dire une latitude de 24°N.

Bilan, en 30 ans, 500 kilomètres de côtes vierges ont été mis en exploitation par une suite ininterrompue d'installations touristiques accompagnées d'usines de dessalinisation pour les seuls besoins des resorts. 30 ans, c'est un instant à l'échelle de l'écosystème et celui-ci n'a guère eu le temps de s'adapter. La sur-pêche pour alimenter les buffets des restaurants a induit la réduction drastique des tailles et de la diversité. Malgré la réglementation progressive des mouillages, les coraux sont bousillés par les ancrages et la sur-fréquentation. Le cercle vicieux est (tristement) enclenché, il faudra aller plus loin pour voir de belles choses, des croisières de plus en plus Sud, porter la vérole sur de nouveaux territoires, et tutti quanti. Mais les publicités le disent bien "le DROIT au voyage", le rêve en paquet cadeau, à prix discount si possible, peu importe les conséquences, "j'ai droit à ma part de bonheur et je la revendique", non pas un bonheur intrinsèque, celui d'être bien à l'endroit où l'on se trouve en agréable compagnie, plaisir d'être vivant, non, non, un bonheur très relatif, lié au statut, au positionnement social, bonheur 4x4 qui consomme gros en carburant alors qu'un vulgaire vélo pourrait faire l'affaire.

ii. Je souris, tu souris, étranger soit le bienvenu...

Jamais pris en défaut, ce fut une constante du voyage, villes ou bien coins reculés, l'accueil toujours simple, chaleureux, sans arrière-pensées (hors lieux touristiques et encore). De prime abord un grand respect de l'autre, cet inconnu, l'envie de communiquer, quelques mots dans une langue, quelques mots dans l'autre et toujours parler, chercher à établir un lien, comprendre ailleurs comment ça se passe. Vérifier les besoins de base, as-tu faim, soif, as-tu besoin de quelque chose que je puisse t'apporter? Découvrir, qui es-tu, d'où viens-tu, la

famille, les enfants, quels sont tes liens sociaux, voici, je te décris les miens, nous ne sommes plus des inconnus maintenant. Partager et là, très vite et au combien surprenant, le sens de la vie, la philosophie, la religion, l'évolution du monde, souvent exprimés avec des mots frustes, limitation commune du fait de la langue, mais très vite empreint de sensibilité, échanges, silences. Le temps s'écoule, uniforme.

iii. Pas facile d'être un marin de plaisance...

Alors là, surprise, voire méga surprise, c'est que les peuples de bord de mer ne sont pas forcément marins, sans parler de l'aspect plaisance.

Peu de flottilles de pêche rencontrées en Méditerranée Orientale (hormis Alexandrie), quasiment pas en Mer Rouge. Bien évidemment, il y a toujours quelques pêcheurs mais rien de vraiment structuré, surtout compte tenu de la richesse (pour l'instant...) des eaux et de l'apport protéique que représenterait le poisson dans une alimentation somme toute relativement pauvre. Peut-être s'agit-il d'une volonté d'exploitation raisonnée, on peut-en douter, alors de tabous quelconques (genre pas manger de cochon chez les sémites ou de cheval chez les chrétiens, ou d'escargots chez les étasuniens) ? Il y a 800 ans, les Vikings ayant colonisé le Groenland préféraient manger du phoque que pêcher (morue, saumon, truite), au point de finir par mourir de faim lorsque le phoque devint temporairement inaccessible (épisodes climatiques, bastons avec les Inuits). Question : pourquoi ? Réponse : On ne sait pas... Et en Mer Rouge, c'est un peu pareil, les uns s'obstinent à éliver des chèvres, d'autres des chameaux, triment pour leur trouver nourriture et eau et souvent, souvent, expriment leur peur, leur angoisse à la simple idée d'aller sur l'eau, les dangers associés à la navigation, les vagues, le vent, les récifs...

Vivre en bord de mer, oui, sur la mer, non.

Il n'est pas surprenant dans un tel contexte que la plaisance (ces fous qui naviguent pour le plaisir) soit considérée bizarrement, avec beaucoup d'incompréhension, de maladresse, confère l'accueil en Crète. Positionnement encore amplifié par la paranoïa d'un état policier qui ne peut concevoir telle liberté de naviguer au grès du vent, confère l'Egypte.

Absence d'installations adaptées à la plaisance, absence de support technique, tracasseries administratives, c'est un peu le lot du plaisancier dans ces contrées, rien de grave en tant que tel, mais mieux vaut être autonome et patient.

iv. Réflexions sur l'Arabitude

Alors là, vraiment, c'est pas facile, malgré quelques mois dans ce coin, malgré l'apprentissage du b-a-ba de la langue parlée, malgré moult lectures, malgré de nombreuses discussions, et bien c'est toujours pas clair.

En premier lieu, on remarquera qu'un esprit cartésien et sa grille de lecture logique associée ne peut, par structure, appréhender des réalités non-cartésiennes. Or, en matière d'Arabitude, la cartésiannité est encore en devenir, ce qui pose un problème méthodologique certain. En soit, le terme 'Arabitude' n'existe pas mais s'avère fort pratique pour notre propos car il englobe une civilisation, une race, une langue, une religion, une localisation géographique, bref un ensemble de référentiels par rapport auxquels les individus que nous avons rencontrés se définissent. Et c'est donc, en résumé, comme si chaque individu établissait (implicitelement et par rapport à ses pairs) son score suivant chacun des axes susnommés afin d'établir un indice composite (d'Arabitude) le situant dans la société et régissant ses rapports aux autres.

- La notion de race, de tribu, très présente dans les rapports (ceux-ci, ce sont des arabes, des bédouins, des nabatéens, des touaregs, des palestiniens, ceux-là des noirs, des nubiens, des bantous, des bedjas, nous, nous sommes des xxx), comme partout dans le monde certes, mais avec une certaine véhémence dans l'affirmation et puis surtout, l'arabe, celui de la Mecque, au dessus des autres car lié à la tribu, à la famille du Prophète.
- La langue, ou peut-être devrions nous dire, les langues :
 - l'arabe littéraire, celui dans lequel est écrit le Coran, un arabe écrit que personne (hormis les érudits) ne parle : environ la moitié des Arabophones sont capables de se débrouiller avec (sacré taux d'analphabétisme). Une langue codifiée il y a 1400 ans qui n'a guère évolué depuis, une écriture indispensable pour toute personne désirant faire carrière dans l'administration mais qui ne permet pas d'acheter du pain ou de passer commande au restaurant. Ceci étant, toute atteinte à cet arabe littéraire est synonyme d'atteinte au Saint Coran adoncques à la religion adoncques au contrôle des individus via les madrasas etc... parfaitement inappropriate du point de vue des Ulémas.
 - l'arabe 'journalistique', forme d'arabe écrit, dérivé de l'arabe littéraire mais plus pratique, celui que l'on retrouve dans la littérature moderne, les journaux, écrits ou parlés, semble un peu fédérateur, et compris par la population éduquée.
 - l'arabe dialectal, langue d'oralité (sans support écrit), autant de formes que de pays avec de grandes divergences du fait de l'évolution au cours du temps (par exemple le dialectal Algérien ne sera pas forcément compris en Egypte). Nos quelques mots d'arabe Egyptien étaient ok, mais que ce soit en Jordanie ou au Soudan, nos interlocuteurs nous demandaient systématiquement si nous avions bien appris l'arabe en Egypte.

La langue arabe, issue du creuset sémité, est à base de consonnes, laissant la voyellisation à l'initiative du locuteur et fonction du contexte, il en résulte une grande diversité dans la pratique des dialectes, mais également beaucoup d'ambiguïté dans les structures de phrase, de sujet/verbe, etc.

Un individu 'cultivé' dans cet environnement doit donc en parallèle apprendre une langue pour l'écriture (celle du Coran sans parler d'apprendre des sourates par cœur), comprendre la langue et l'écriture journalistique et enfin maîtriser son propre dialecte afin de communiquer avec ses proches. Un peu complexe, c'est autant d'espace mental qui n'est pas disponible pour la réflexion, la création ou pour Coca Cola.

Dans la mesure où la langue écrite est le support à la conceptualisation, à l'expression et la transmission de connaissances, une langue écrite figée et non partagée représente un frein à l'adaptation à un monde qui évolue rapidement depuis 300 ans en matière de sciences, d'humanités, etc. Mais c'est la langue du Saint Coran, alors pas touche.

A titre d'exemple, nous avons observé fréquemment des inexactitudes, erreurs manifestes découlant de lacunes dans la spatio-temporalité : demain, c'est plus tard, c'est aussi demain, c'est aussi un futur indéterminé, le passé commence avec l'Hégire (encore une fois l'imbrication religion/civilisation) mais quasiment aucune date ne pré-existe ; les indications de chemin, les plans sont fréquemment fantaisistes, en fait, non, pas fantaisistes, ils heurtent tout simplement la logique cartésienne (mesure absolue de distance, direction Nord/Sud absolue) par la relativité des repères (Kibla, la direction de la Mecque est bien évidemment changeante en fonction de l'endroit où on se situe, etc..)

- Un milliard cinq cent mille Musulmans dans le monde, deux ou trois cent millions d'Arabophones dont la moitié sont analphabètes, cela veut dire que seulement dix pour cent des Musulmans sont capables de lire le Coran dans le texte, lequel texte a force de loi (au sens de régir la structure de la société, définir les rapports entre individu) mais également valeur morale (recueil de règles de vie/philosophie permettant un

Ceci laisse une énorme option à ceux qui parviennent à contrôler l'interprétation du Coran (c'est-à-dire l'adaptation des Hadith du Prophète à la réalité de notre monde moderne, genre le Viagra est-il bon ou mauvais pour l'individu - désolé c'est du mauvais esprit mais donne lieu à interprétation -) car cette interprétation ne peut s'effectuer que par rapport à un texte originel que peu d'individus (hormis les férus de religion dont nous savons par expérience qu'il faut se méfier, confère l'inquisition) maîtrisent.

Pour s'amuser un peu:

"Chacun sait que la célèbre tribu des Koreichites se subdivise en une dizaine de clans dont celui de Hachim. Dans cette organisation tribale, seuls les hommes ont de l'importance. C'est un honneur d'avoir des fils.../. Avoir seulement des filles est méprisable. Ces durs bédouins considèrent les filles comme une lourde charge et certains les enterrent vivantes à leur naissance. De plus, elles peuvent être source de déshonneur. Or l'honneur est véritablement sacré chez les Arabes, il tient lieu de religion. Certes on trouve des Juifs et des Chrétiens en Arabie, et certains ascètes arabes, les Hanifs, croient confusément en un seul dieu. Mais ce n'est pas la majorité. Presque tous les bédouins adorent encore des idoles et redoutent par-dessus tout le mauvais sort, les djinns.../. Ils honorent aussi des divinités. Dans cette ville carrefour qu'est la Mecque, à mi-chemin de l'Arabie du Sud et de la Palestine byzantine, se dresse un sanctuaire qui ressemble à un cube, la Kaaba. Dans ce sanctuaire sont réunis des dieux et des déesses dont trois sont particulièrement vénérés : al-Lat, al-Ozza et Manat. Toute l'Arabie les connaît car la Mecque est un grand lieu de pèlerinage (hadj) durant certains mois de l'année considérés comme sacrés, tel le mois de rajab. De plus, à côté de la Mecque, à Ukaz, se tient une grande foire. Le pèlerinage et la foire attirent beaucoup de monde à la Kaaba et rapportent énormément d'argent, autant que les caravanes qui parcourent le désert. Seulement, à la fin du VI^e siècle après JC, cette richesse profite uniquement à quelques familles puissantes.

Les voies sont ouvertes à l'homme de génie qui saura.../(en prendre le contrôle)

Cet homme va naître, c'est Mahomet (Muhammad)"

(extrait de "l'islam" Anne-Marie Delambre col. La Découverte)

Et l'on assiste ainsi à l'émergence

- d'une religion dite révélée, qui sur un plan théologique ne se distingue que peu des religions du livre : monothéiste, intégration dans une longue lignée de prophètes, mêmes anges, même emphase sur le jugement dernier, professant un système de valeurs fort peu différent des juifs/chrétiens, abolition des idoles, etc... rites religieux simplement bâtis sur l'existant (cf ci-dessus) sans grande nouveauté, prière initialement tournée vers Jérusalem, pour finalement s'orienter vers la Mecque, etc...

MAIS

- qui se double (et intègre aux préceptes religieux) d'un ensemble de règles de vie communautaires permettant de faire évoluer la société tribale de l'époque en un groupe fédéré par la poursuite d'un objectif commun (prosélytisme et razzia associés, au nom de dieu) et dont la régulation interne est garantie, indépendamment du sang ou de la filiation, par un code et ses interprétations.

Elément de progrès il y a 1300 ans, cet apport d'idées nouvelles dans un milieu arriéré a donné un élan décisif à l'explosion de cette culture au-delà des frontières naturelles de la

péninsule. Adoption de l'arabe comme langue véhiculaire, traduction des auteurs grecs/latins, appropriation des inventions chinoises, l'âge d'or du monde arabe... Pas surprenant que soient ainsi associées (avec transfert comme aiment bien dire les coupeurs de tête) la religion et le Saint Coran avec une période faste.

Les docteurs de la religion sont amenés à réfléchir et à trancher/arbitrer en permanence selon deux plans :

- tout d'abord sur un plan théologique (unicité de dieu, le seul pilier fondamental de la religion qui aboutit au pouvoir absolu : Dieu fait ce qu'il veut, les hommes doivent LUI obéir et se soumettre) dont les conséquences philosophiques (définition des rapports entre Dieu et la liberté humaine) n'ont pas tourné à l'avantage de la liberté individuelle (déterminisme profond, « mektub », c'est écrit, etc.)
- ensuite sur le plan matériel (règles de vie, est-ce bien ou mal, etc.) où il s'agit de pacifier les relations entre individus, déterminer ce qui est ou n'est pas bon pour le troupeau, tout en ayant présent à l'esprit qu'il est essentiel d'en pouvoir garder le contrôle... Vive la séparation de l'église et de l'état...

Un exemple pour le sport, le pèlerinage (hadj), un des cinq piliers de la foi.

La théorie: Tout bon musulman se doit d'effectuer le pèlerinage à la Mecque au moins une fois dans son existence ceci, selon ses moyens financiers.

Les ordres de grandeur : Un milliard cinq cent mille musulmans, soit compte tenu d'une espérance de vie moyenne de 50 ans, 30 millions de candidats annuels au pèlerinage (hors contrainte de ressources financières).

La réalité : Les Saoudis attribuent des quotas par pays d'origine, pour un maximum de 3 millions de personnes par an, officiellement raison de sécurité et d'hygiène ; lesquels quotas sont ensuite, dans chaque pays, redistribués par les 'instances locales' (c'est-à-dire, le barbu du coin) aux croyants méritants.

La problématique : 30 millions de candidats potentiels pour 3 millions d'élus possibles, par structure, 90% des croyants ne pourront pas faire le hadj, indépendamment de leurs mérites, c'est quand même irritant. Comment faire ? Est-il irréaliste de faire du hadj un des cinq piliers de la foi ? Comment les textes pourraient-ils s'être trompés ? A moins que ce ne soit leur interprétation ? Faut-il en venir, compte tenu de la capacité de réception de la Mecque, à une approche Malthusienne et limiter le nombre de croyants ? Autant de questions auxquelles personne ne répond...

Adoncques, en matière d'Arabitude (et on ne rentrera pas dans les querelles internes sunnites/chiites etc.) ce n'est pas évident. Un peu comme si on se retrouvait avec une énorme communauté de croyants disséminée de part le monde, encadrée par une population arabophone, elle-même soumise au pouvoir d'une tribu arabe, les Koreichites, l'ensemble farci de non-dits. Un type de civilisation qui a traversé les millénaires, cristallisant avec le Prophète une vision philosophique peu différente des Juifs/Chrétiens mais en conflit fréquent, un type de civilisation très conservateur dans un monde très changeant, un type de civilisation traditionnellement expansionniste se retrouvant sur la défensive par rapport à un modèle Anglo-Saxon dominant véhiculant des valeurs potentiellement destructrices mais dont les paillettes scintillent.

Bref, de quoi se faire pas mal de noeuds dans la tête, on arrête là pour l'Arabitude, vos commentaires sont les bienvenus.

v. Un point de vue nautique sur le 'Red Sea Project'

- Cinq mois de navigation, quinze jours 'à terre' en Jordanie, pour une distance parcourue d'environ 7000 miles, soit un aller/retour Europe/Antilles.
- 11 eaux territoriales pourfendues par l'étrave.
- Encore un coup de Pareto : 80% à la voile, 20% au moteur, pour les étapes incontournables (passage Suez, remontée du Golfe de Suez, entrée sorties de port et mouillage) et pour se dégager de zones de calme. Il vaut mieux avoir une bonne fiabilité du moteur, protéger au maximum l'alimentation carburant, vidanger/changer les filtres plus souvent que nécessaire car la qualité du gasoil laisse souvent à désirer.
- Météo en Méditerranée, relativement prédictible à horizon cinq jours avec un bon indice de confiance, tout au moins à l'échelle synoptique (grosses coups de vent, bascule Est/Nord West) ; plus délicat, niveau local du fait des effets de relief (genre Bizerte, Messine, Meltem au Sud des îles Grecques, etc.).
- Météo sur le Nord de la Mer Rouge, flux global de Nord Ouest, mais avec des effets thermiques très importants. Il faut dire que les énormes réserves de chaleur de la péninsule Arabique, du désert de Nubie, la canalisation (et accélération) des flux par les reliefs, tout concours à rendre les vents volages et puissants, levant sable et poussière. Les modèles prévisionnels existants se sont révélés faiblards, hormis en ce qui concerne les anticipations de gros coups, ce qui n'est déjà pas si mal car cela nous a permis de nous mettre à l'abri à temps.
- Cartographie : ok en Méditerranée, mais prudence, et prudence, et encore prudence dans les approches, ne jamais se fier au GPS ; nos amis italiens se sont retrouvés sur les rochers à Ierepetra (Sud Crète) à l'entrée du port, et « Yo! », alors que nous étions amarrés à quai dans ce même port, était positionné par le couple GPS/Carte à 400m à l'extérieur de la jetée... En Mer Rouge, c'est un peu différent, les derniers relevés sérieux datent de 1830, et en fait, hormis quelques approches genre Port Soudan ou bien Hurghada, le reste c'est du notionnel, précis à 1 ou 2 miles nautiques près quand ce n'est pas simplement indiqué "zone non/incomplètement hydrographiée". Faut vraiment être prudent et naviguer à vue, surtout pour enquiller les passes entre les récifs coralliens souvent farcis de patates, bien choisir son moment par rapport au soleil, pas aller trop vite, avoir quelqu'un à l'avant ou bien dans la mature... En fait, si on est prudent, cela se passe bien. « Yo! » s'est posé une fois sur une tête de récif (inattention de notre part ==> ne jamais tomber la garde) à très faible vitesse, nous laissant le temps de remonter dérive et safran, puis de le dégager sans aucun problème.
- Robustesse : rien de notable à signaler, peu d'ennuis mécaniques, peu de casse ou de pannes, en fait rien qui n'ait posé problème sérieux. La confiance que l'on peut mettre dans son mouillage (vaut mieux avoir doublé) est essentielle.
- Santé : rien de significatif, peu d'ennuis physiologiques, peu de casse ou de pannes... :-). Le soleil est violent, mieux vaut s'en protéger mais la chaleur est supportable à condition de s'hydrater régulièrement (2-3 l/j/personne). Pas d'ennui en plongée, mais prudence avec les bêtes qui font très mal (coraux de feu, poisson pierre, etc.) et surtout plonger couvert (combinaison). Côté alimentation, très variée du fait de la pêche, fruits et légumes frais pendant tout le voyage (hormis une semaine au Soudan). « Yo! » est équipé d'un mini

dessalinisateur (5l/h) qui consomme très peu et a permis d'être autonome en eau potable sans prendre de risque avec les bébêtes.

- Sécurité : aucune atteinte aux personnes ni aux biens, plutôt un très grand respect... mais les éléments féminins ont toujours été accompagnés et, bien évidemment, s'habillaient en conséquence.
- Energie : tout l'équipement (fridge, électronique, pilote, dessal, PC, lumières) a tourné sur panneaux solaires sans problème, faut dire qu'on n'a pas vu un nuage pendant 3 mois.

Note de re-lecture

Sur ces regards en arrière se terminent les envois de « newsletter ».

«Yo!» est de retour amarré à son ponton, prêt à hiverner, un peu las et fourbu avec comme des frêtillements dans les bouchains, peut-être en anticipation d'un prochain départ.

Ami lecteur, merci de ta bienveillance.



En mer Août 2008.

Annexe 1 : Aspects culinaires

Quelques aspects culinaires remarquables :

« Dehors »

- Bar de la Boqueira (Barcelone), fruits de mer à la Plancha,
- Ravioles ricotta/spinach de Carloforte,
- Sport Nautico de Bizerte, petits calamars à l'encre,
- Fish Market Restaurant d'Alexandrie, cadre et très beau banc de poissons,
- Al Bohr Restaurant Port Saïd, molokhiya (soupe de poissons),
- Petites pâtisseries Egyptiennes, pistaches & co, remarquablement légères et délicates,
- Restaurant Vinaigrette à Amman pour son look et ses sushis,
- Yacht Club Restaurant Aqaba, cadre et cuisine italienne,
- El Borgha Aqaba, restaurant de poissons,
- Les tavernaes de Sitia en Crète,
- et bien sur, bien sur, la cuisine Italienne, les antipasti, les primi piatti, les secondi piatti, les gelatis, les vins et tutti quanti.

« Home made d'exception»

[pas de grill/barbecue à bord, trop dangereux]

- Thon, ah le thon, combien versatile:

- sashimi, sushi, maki
- tartare aux baies roses
 - thon haché au couteau, sauce soja, wasabi, huile d'olive, gingembre, citron vert et surtout, des baies roses écrasées au couteau
- carpaccio
- tahitienne
 - citron vert, gingembre, poivre, à mariner 1 heure au frais, lait de coco
- saltimbocca
 - fine tranche de thon, de San Danielle, sauge, éventuellement un tantinet de mozzarella, un pic pour tenir le tout, très légèrement poilée, à se damner
- thon à l'asiatique
 - en gros dès sautés à la sauce d'huître, graines de sésame, gingembre

- darne en papillotes de laurier
couche de laurier frais dessous, huile d'olive, la darne, poivre, sel et recouche de laurier frais dessus, un peu d'eau pour empêcher que cela ne sèche. Au four 15', quel parfum
- bourride sétoise
base fumet de poisson dans lequel on fait cuire légèrement les morceaux de poisson (ferme : lotte, thon, mérou, etc.), on réserve le poisson au four le temps de faire cuire des pommes de terre nouvelles dans le bouillon. en parallèle monter une aïoli en quantité conséquente (ail écrasé, poivre, sel, jaune d'œuf et monter la mayonnaise à l'huile d'olive). réserver les pommes de terre 'al dente' avec les morceaux de poisson. à feu doux, incorporer la moitié de l'aïoli dans le bouillon de façon à obtenir une texture onctueuse dans laquelle on remet le poisson et les pommes de terre. servir accompagné de croûtons et d'aïoli.
- saucisson
prendre les filets, garder la peau, larder généreusement au couteau, en losanges.
mettre du gros sel, et exposer au soleil (à plat si possible, mais pendu ça marche aussi- évidemment il y a des tâches sur le pont), en 2 à 3 jours ça a bruni et séché ; on rince bien, et on fait à nouveau sécher plein soleil. on roule le filet avec du fil à voile, comme un saucisson, et on le pend à l'air
- rôti
un cœur de filet, éventuellement 'lardé' d'anchois, nappé de sauce huître et roulé dans des graines de sésame. dix minutes à la sauteuse, doit être saignant à cœur.
- poutargue lorsqu'on a la chance de trouver des œufs
laver les poches d'œuf (faire attention de ne pas les abîmer en vidant la bête), les sécher, saler, dans un boite au réfrigérateur pendant 24 heures. les laver et sécher à nouveau puis les mettre entre deux planches et presser avec des serre-joints (ou autre moyen non destructif). laisser au soleil pendant deux jours. découper en fines tranches pour l'apéritif, dans des œufs brouillés, dans des pâtes...

- Mérou, meilleur cuit, la chair est exquise :

- à l'unilatérale
easy, lever le filer avec la peau en gardant les écailles, direct côté peau à la poêle sans graisse, éventuellement couvrir en fin de cuisson à feu doux
- au four sur un lit de tomates, oignons
- papillote, farci avec un haché ail – coriandre
- sauce aigre douce

- Barracuda, délicieux cru, sashimi, tartare, etc...

- Chapons (petites rascasses) farcis au four sur lit d'escalivade.

vider le chapon par la tête de manière à pouvoir le farcir sans que le ventre ne soit ouvert ; pour la farce, oignon & poivron grillés, queues de crevettes grossièrement hachées, pain, œuf, lait, herbes (aneth, romarin)

lorsque farci, ficelle et au four 20-25'
pour l'escalivade, ail, oignons, courgettes, poivrons, aubergines,
quelques tomates mais pas trop, le tout coupé en petit dés, herbes huile
d'olive, assaisonnement, bien mélanger, au four jusqu'à ce que cela
caramélise (donc rajouter juste le minimum d'eau car les courgettes en
rendent)

- Shorba (dans des bols voire mettre le ciré, parfaitement adapté aux navigations hauturières),
un peu liquide, cela réchauffe, un peu dense, cela fait couscous

à la base, beaucoup de curcuma (plus tout autre épice) à faire revenir
dans de l'huile d'olive, y faire sauter des morceaux d'agneau et un peu
d'oignon ainsi que du poivron coupés en morceaux, harissa, puis
couvrir d'eau froide ; rajouter carottes coupées en petit morceaux, une
ou deux tomates, laisser mijoter longuement.
en dernier, ajouter courgettes en petit morceaux et pois chiches, une
demi-heure de plus.

Annexe 2 : Cartographie

Le parcours réalisé...



Delta du Nil



Mer Rouge Nord



Mer Rouge Centre



Annexe 3 : Coordonnées géographiques des lieux cités

Par ordre chronologique :

	Latitude	Longitude
Barcarès	42N48	3E02
Barcelone	41N22	2E11
Mahon	39N53	4E17
Carloforte	39N09	8E19
Bizerte	37N16	9E53
Malte	35N54	14E31
Cythère	36N16	23E04
Sitia	35N12	26E06
Alexandrie	31N12	29E54
Port Saïd	31N15	32E19
Ismaïlia	au milieu du canal	
Suez	29N56	32E34
Ras Abu Soma	26N50	34E00
Port Ghalib	25N32	34E39
Samadai	24N59	35E00
Port Bérénice	23N55	35E34
<i>Tropique Cancer</i>	<i>23N10</i>	
Suakin	19N07	37E20
Shubuk Channel	18N50	37E31
Sanganeb	19N44	37E26
Marsa Fijab	20N02	37E11
Khor Shin'ab	21N21	37E08
Elba Reef	22N00	36E59
Lahami/Hamata	24N17	35E24
Dolphin Reef	24N12	35E40
Sharm Luli	24N37	35E07
Port Ghalib	25N32	34E39
Ras Abu Soma	26N50	34E00
Ras Mohamed	27N43	34E15
Sharm El Sheikh	27N50	34E18
Tiran	27N59	34E29
Dahab	28N28	34E30
Taba Heights	29N22	34E48
Eilat	29N33	34E57
Aqaba	29N32	35E00
Dahab	28N28	34E30
Tiran	27N59	34E29
Sharm El Sheikh	27N50	34E18
Shab Ali	27N52	33E51

At Tur	28N13	33E36
Belayim	28N36	33E11
Abu Zenima	29N02	33E36
Suez	29N56	32E34
Ismaïlia	au milieu du canal	
Port Saïd	31N15	32E19
Alexandrie	31N12	29E54
Iereptra	35N00	25E44
Syracuse	37N03	15E17
Messine	38N13	15E37
Stromboli	38N47	15E13
Ponza	40N55	12E58
Elbe	42N49	10E20
Barcares	42N48	3E02

Annexe 4 : Bibliographie

Henry de Monfreid	Les secrets de la Mer Rouge	Grasset
Henry de Monfreid	La croisière du Hashish	Grasset
Henry de Monfreid	En Mer Rouge – Aventurier et photographe	Gallimard
Jamal Mahjoub	La navigation du faiseur de pluie	Babel
Olivier Rolin	Port Soudan	Points
Joseph Kessel	Fortune Carrée	Pocket
Jean François Deniau	Tadjoura	Le livre de poche
Marc de Gouvenain	S'y retrouver dans les étoiles	Actes Sud
Pierre Bardina	Sur la route... d'Henry de Monfreid	France Delory
Tony Farrington	Sailing with Mohamed	New Holland
Gianni Guadalupi	La magie de la Mer Rouge	Nathan
Giorgio Mesturini		
Roger Joint Daguenet	Histoire de la Mer Rouge (tomes 1&2)	Perrin
Cherif Choubachy	Le sabre et la virgule	L'A
Anne-Marie Delcambre	L'Islam	La Découverte
Morgan & Davies	Red Sea Pilot	Imray
	Instructions Nautiques – Mer Rouge Golfe d'Aden	SHOM
Guy Buckles	Complete guide to diving & snorkeling in the Red Sea	Interlink books
Andrea & Antonella Ferrari	Récifs coralliens	Delachaux & Nieslé

Annexe 5 : Lexique

A couple : se dit d'un navire qui s'amarre à un autre navire par le côté

Ahlan wa sahlan, Ezayek ? : Bienvenue, comment ça va ?

Annexe : petite embarcation (genre Zodiac) dont l'équipage d'un yacht se sert pour aller à terre ou bien se rendre sur des sites de plongée

Backpacker : routard

Beaufort : (échelle de 1 à 12) associe un état de la mer, une force de vent, en découle la navigabilité

Bouzigue : objet flottant de nature indéterminée

Brafougne : expression locale désignant un vent frais à coup de vent

Cartago Delenda Est : attribué à Caton l'ancien, 'il faut détruire Carthage', c'était à l'époque où Rome cherchait à sécuriser le blé d'Afrique du Nord, un peu comme les Etasuniens avec Bagdad de nos jours.

Casier : casier en bois lesté dans lequel le pêcheur met quelque appât putride afin d'attirer langoustes et autres crustacés. Le casier est descendu au fond par un bout relié à une bouée en surface. Le pêcheur tous les deux/trois jours relève ses casiers.

Coast Guard : garde-côte

Crew list : rôle d'équipage

Dépatouillage : action de démêler une patouille, c'est-à-dire un ensemble de cordages emmêlés de la manière la plus tortueuse qu'un esprit pervers ait pu imaginer.

Donf (à): à fond, ah, ah.

ETA : Expected Time of Arrival, heure prévue d'arrivée

Fenêtres météo : périodes de vent favorables entre deux périodes de brafougne

Galabbeyiah : eh, eh... la manière Egyptienne de dire Djelabah

Génois : grande voile d'avant

Headless Chicken : poulets sans tête (qui continuent de courir par réflexe biologique..)

Koan : énigme utilisée par les maîtres bouddhistes zen afin de former les disciples ; en ce qui concerne le koan du buffle cité, il apparaîtra à l'issue de longues heures de méditation que l'on ne voit pas la queue du buffle. La queue du buffle symbolise l'égo, cette partie de nous-même dont on se trouve facilement prisonnier mais qui est tellement versatile, discrète etc...

Maa'salama : au revoir, que la paix soit avec toi (slm : salam/shalom)

Marlboro Canal : nom péjoratif désignant le Canal de Suez, le bakchich de base y étant en unité de cigarette.

Mousson : phénomènes météorologiques de l'Océan Indien et de l'Asie du Sud Est conduisant à des inversions bi annuelles des régimes dominants de vent du fait des déplacements relatifs des anticyclones sibériens et dépressions équatoriales engendrés par le changement d'inclinaison terrestre par rapport au soleil.

Miles Nautique : 1852 mètres, 1° de latitude représente 60 miles nautiques

Nœud : unité de vitesse, un mile nautique à l'heure

Pétrole : absence totale de vent, l'angoisse du marin

Ouinche : en Anglais « winch », cabestan à main sur un voilier.

Quart : se dit des périodes de veille pendant lesquelles une partie de l'équipage se repose tandis que l'autre bosse. En navigation en équipage réduit, la nuit consiste en une alternance de quarts de durée variable (2 à 3 heures) afin d'équilibrer fatigue et capacité d'attention.

Resorts : complexe hôtelier, avec tout ce qu'il faut pour être heureux, piscine, climatisation, serveurs etc...

Roots : racine, référence au mouvement Rastafari originaire de la Corne Est de l'Afrique et popularisé par Bob Marley ; croyance au retour en terre originelle des peuples africains exilés.

Safran : partie du gouvernail d'un bateau

Secteur de barre : relie la barre au gouvernail (le volant à la colonne de direction sur une voiture)

Solent : voile d'avant de taille moyenne adaptée à des vents frais

Spares : pièces de rechange en franglais

Sunseekers : littéralement 'chercheurs de soleil'

Triwhite : une seule ampoule de faible consommation en tête de mât avec trois secteurs éclairant rouge sur bâbord avant, vert sur tribord avant et blanc sur l'arrière

Undercover : sous le manteau

VLCC : Very Large Crude Carrier : gros pétrolier, quatre millions de barils,

Vliegende Hollander : le Hollandais volant, vaisseau fantôme rempli d'ectoplasmes

Wasabi : moutarde verte au raifort

You never get a second chance to make a first impression : vous n'avez jamais de seconde occasion de faire une première impression....