



LA GAZETTE DE L'A.R.B.

Anyvonne Restaurant Bar

N° 31 - Juin 2007

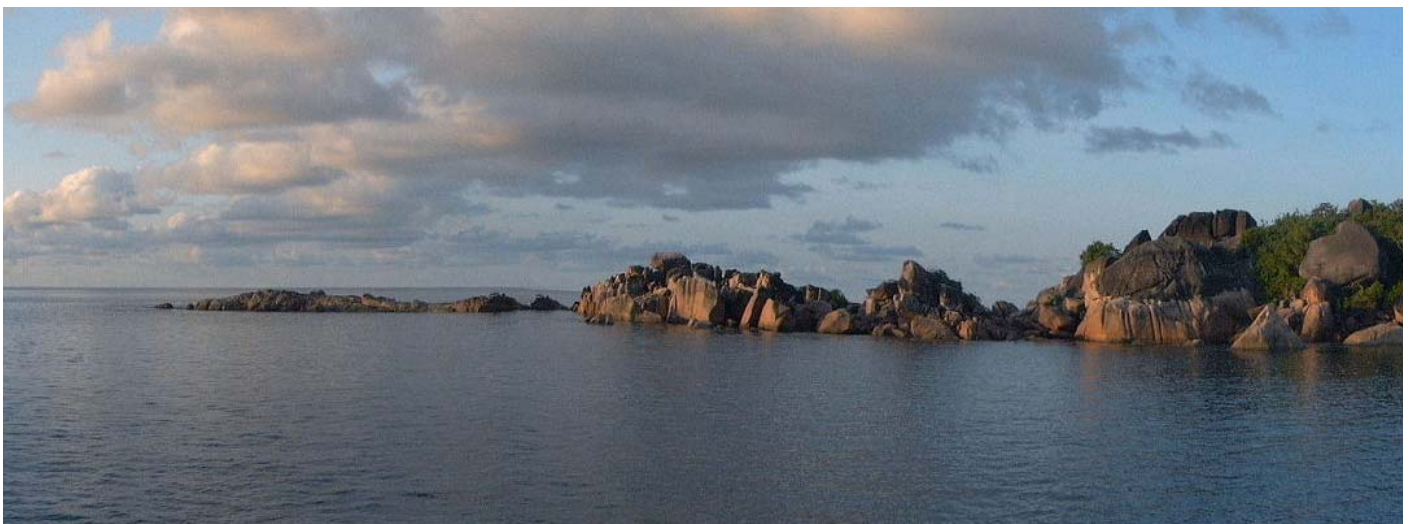
Laos - Maldives - Seychelles



ÉDITORIAL

Un numéro qui se partage entre terre et océan. La visite d'un pays sans mer: le Laos, puis la traversée de l'océan Indien avec deux escales dans des pays marins, très peu de terre dans beaucoup d'eau: Les Maldives et les Seychelles. C'est aussi un numéro de rupture d'avec les cultures asiatiques pour en retrouver d'autres qui sentent plutôt l'Afrique.

Nous vous souhaitons une bonne Lecture.



SOMMAIRE

Le Laos, dernière station avant l'autoroute	Page 2	Les Maldives des «resorts »	Page 12
Promenade nonchalante à Luang Prabang	Page 3	Cap sur ailleurs, une croisière de rêve	Page 13
La région nord est et la plaine des Jarres	Page 4	Les Seychelles, changement d'hémisphère et d'univers.	Page 14
Les Hmongs, chez eux	Page 5	A la découverte des principales îles	Page 16
Les photos de couverture	Page 6	Le Viagra de ce temps là	Page 17
Premier tronçon d'autoroute jusqu'aux Maldives	Page 7	Sortir du Jardin d'Eden	Page 18
Les Maldives, une poussière d'îlots	Page 9	La carte	Page 19
L'atoll de Male	Page 10	Les dernières nouvelles	Page 19
Himmafushi et Thulusdoo	Page 11		

Le Laos, dernière station avant l'autoroute.

Et voila... Après 3 mois passés à se prélasser à terre, dans le salon de beauté de "Boat Lagoon", Getaway est maintenant pimpant et flottant. Nous avons fait l'aller retour Phuket Langkawi pour effectuer les premières 50 heures de fonctionnement du moteur tout neuf et permettre sa première révision. Tout est donc quasiment prêt en vue du départ vers Madagascar projeté mi janvier.

N'étant que mi décembre et n'ayant pas besoin d'un mois entier pour faire l'avitaillement, nous avons encore la possibilité de caser une bonne semaine de vacances autour de Noël...

Un voyage au Laos? Ce pays paraît bien grand pour un temps si court mais en se concentrant sur le nord, entre Vientiane et Luang Prabang, ça paraît faisable. Et comme c'est sans doute la dernière occasion qui nous est offerte d'aller y jeter un œil...

Une courte séance sur Internet pour acheter des billets d'avion, une visite à Phuket pour trouver le "Lonely Planet" ad hoc et nous sommes prêts à partir... Même si le vernis des plancher de l'avant n'est pas terminé... On verra ça au retour!

Le Laos, un pays discret

Ce pays ne possède rien de comparable aux temples d'Angkor, à la baie d'Halong, aux tombeaux impériaux de Hue ou aux fastes du royaume de Siam... Pas d'horreur notoire comme les tentatives d'écrasement du Viêt-Nam ou les massacres des Khmers rouges, pour y attirer le chaland... En fait, nous ne connaissons rien du Laos mais le compte rendu dithyrambique que nous en ont fait nos copains de SMAC nous a rendus curieux.

La participation des Laotiens aux "débat idéologiques" du XXème siècle.

Après 50 ans d'administration française, le Laos, pour la première fois unifié, retrouve son indépendance en 1953, après une longue lutte de résistance, menée dans le nord du pays par le Pathet Lao, soutenu par le Vietminh voisin... C'était à l'époque de la "guerre d'Indochine" (1946-1954) qu'on appelle ici la 1^{ère} guerre mondiale.

Hélas, le pire était encore à venir... La guerre du VietNam (2^{ème} guerre mondiale pour les laotiens) succède à la précédente et le Laos est alors le théâtre d'une lutte acharnée entre le mouvement pro communiste Pathet

Lao qui domine au Nord et les forces "de droite" pro occidentales qui gouvernent à Vientiane. En 1975 le Pathet Lao prend le pouvoir et installe la "république populaire démocratique du Laos".

Pour éviter "cette extrémité épouvantable", les Etats Unis n'avaient pourtant rien épargné, dans la limite d'une guerre ni déclarée ni avouée contre un pays formellement neutre. En popularisant la théorie des dominos, ce cher président JF Kennedy avait publié haut et fort les intentions des USA pour la région: aucun pays ne devait "tomber" dans le communisme, et donc le Laos non plus, sinon tous ses voisins "tomberaient" inévitablement, dans la foulée...

Nous découvrirons ici une conséquence de cette "partie de dominos": Les bombardements du Nord VietNam à partir des bases US installées en Thaïlande ont été l'occasion d'un pilonnage intensif du nord du Laos et particulièrement de la plaine des Jarres. Les bombardiers américains qui rentraient à leur base Thaï, au retour d'un "traitement" du Vietnam, avaient la consigne de larguer tout ce qu'ils n'avaient pas utilisé, en repassant au dessus du Laos... Sans que la guerre y ait jamais été déclarée, ce pays a reçu au cours de cette période la plus grande quantité de bombes par tête d'habitant jamais enregistrée DANS LE MONDE...

Quand les bombes ont cessé de pleuvoir.

Toute cette violence n'aura servi à rien:

La république démocratique du Laos est toujours en place et le Laos partage avec son voisin vietnamien le privilège d'être un des derniers pays communistes du monde. Pourtant, l'ambiance qui y règne ne ressemble en rien à celle que nous avons ressentie au Viêt-Nam l'an dernier: Les laotiens paraissent beaucoup plus "cool" que leurs voisins.

L'esprit laotien est très influencé par le bouddhisme Theravada qui valorise, au dessus de tout, la maîtrise des passions et des envies humaines. Les passions fortes sont taboues et tout stress inutile est systématiquement évité. L'avidité est bannie. En conséquence, le laotien ne travaille pas trop au futur de sa vie présente et est souvent taxé de manque d'ambition. Si on arrive pressé, soit on repart tout de suite, soit on prend sur soi et on s'habitue, car RIEN ne les fera s'agiter ni courir. Un français aurait dit un jour: " le Vietnamien plante le riz, le Cambodgien le regarde pousser et le Laotien l'écoute pousser..."



Quoique sensibles au modernisme et aux investissements extérieurs, les laotiens aimeraient conserver leur philosophie et leurs traditions. Le challenge actuel est donc de trouver l'équilibre entre développement économique fébrile et préservation culturelle.

Promenade "nonchalante" à Luang Prabang

C'est ici que nous avons atterri au Laos. On n'y est pas arrivé par hasard, Alain et Christina de SMAC nous en avaient fait le panégyrique et la lecture de quelques guides nous avait convaincus que cette étape valait à

elle seule le voyage.

La préservation de la cité coloniale et de son architecture, sa situation au milieu des montagnes, au confluent du Mékong et de la rivière Nam Khan lui donnent un caractère qui l'a fait classer au patrimoine mondial par l'UNESCO.

Cette ville nous a plu tout de suite; pas seulement pour ce qu'on vient d'énumérer, mais plutôt pour son ambiance très particulière: Touristique sans agressivité, animée mais pas trop... Avec un potentiel de visites suffisant pour prévenir l'ennui mais aussi suffisamment vague, pour permettre des déambulations sans contrainte. C'est un lieu où on a envie de se poser quelques jours.

C'est le premier et le seul qui nous ait donné cette envie, tout au long de nos visites de l'Asie du sud est.

Le centre "historique" est assez petit et tout y est à portée de marche d'un touriste 3^{ème} âge... On y trouve des pagodes, un musée royal et tout plein de jolies maisons pour constituer des étapes de promenade.

Des cafés-restos à terrasse se succèdent le long du Mékong. Les échoppes qui bordent les rues abritent artisans locaux, bars "ethniques", restaurants sans prétention... Bien sûr la rue principale est largement occupée par les tour-opérateurs, bien sûr les boutiques "chics chocs intellos" gagnent du terrain, mais c'est assez localisé et même là, l'ambiance n'est pas agressivement commerciale.

"Nonchalance" est sans doute le maître mot. Dès que sortis de l'artère principale, on se promène dans des rues presque vides, le long des berges des deux fleuves qui bordent la ville, on entre dans les cours des monastères où on s'assied à l'ombre des arbres.

Sous l'un d'eux, très grand, un groupe de jeunes enfants s'amuse. Le jeu consiste à attraper les feuilles qui tombent de là haut en tournoyant, avant qu'elles ne touchent le sol. C'est un peu comme le volley, mais en beaucoup plus simple...



Un pays sans mer.

D'une surface équivalente à celle de la France ou de l'Italie (dont il a un peu la forme) mais peuplé seulement de 5 millions d'habitants, ce pays sans accès à la mer, est enclavé entre la Chine au nord, le Viêt-Nam à l'est, la Birmanie et la Thaïlande à l'ouest et le Cambodge au sud.

Doté d'un relief très accidenté, l'essentiel de ses 4% de terres cultivables se trouvent au bord du Mékong qui constitue sa frontière au sud ouest. On y cultive tout le riz du pays auquel on peut juste ajouter quelques cultures d'altitude que les Hmongs



pratiquent sur brûlis pour leur subsistance (riz, maïs, opium). L'exploitation de forêts de Teck représente

aussi une ressource importante du pays.

Sa situation géographique et son morcellement en "petits" royaumes ont fait que le Laos a longtemps été un objet de convoitise pour ses grands voisins et les colonisateurs de ceux-ci (comprendre la France et le Royaume Uni)... Au cours des siècles précédents les royaumes laotiens ont été les suzerains des birmans avant d'être dominés par le royaume de Siam, jusqu'à l'arrivée des français qui feront accepter leur protectorat au royaume de Luang Prabang en 1887.

Partout des taches orange safran éclairent l'ombre des ouvertures: les jeunes bonzes vaquent aux tâches quotidiennes de la communauté. D'autres conversent assis au creux des branches basses. Un grelot, un gong, annoncent des cérémonies. La sérénité nous gagne.

En début de soirée un marché artisanal de nuit s'installe près du centre. La rue principale se couvre de tapis où s'étalent appliqués Hmongs, céramiques, lampes de bambou, abat jours en fibres de mûrier, bijoux, broderies...



Tous produits de l'artisanat local?

Les vendeuses souriantes vous hêlent avec gentillesse... Il est vrai que la concurrence est rude et que, sauf quelques exceptions, les articles se ressemblent fort. Pourtant, plus tard, on regrettera de ne pas avoir fait le plein de cadeaux souvenirs ici car on ne trouvera quasiment plus rien d'intéressant... (Mais nous n'avons pas visité Vientiane.)

Au hasard de nos déambulations, on croise ça et là des bâtiments aux frontons vieillots: "Assurances Générales", "Banque du Commerce", "Ecole". On se surprend à les rechercher. Et puis on parle beaucoup français dans les rues... La nostalgie du colonisateur nous rattraperait elle? Un Bavarois rencontré plus tard nous a suggéré que c'était peut être le syndrome du membre fantôme: vous savez l'illusion de posséder encore le membre dont on a été amputé qui traduit la persistance de la conscience du corps dans sa totalité! - Luang Prabang serait elle la sensation nostalgique de nos colonies amputées? Ce n'est pas si bête au fond.

Nous passerons trois jours à flâner ici... Oh bien sûr, les plus actifs peuvent aussi "faire" des choses: aller voir des temples ou des grottes dans le voisinage, kayaker, trekker, grimper, faire du vélo... On peut aussi, mais on n'est pas obligé...

La région du Nord Est et la plaine des Jarres.

La plaine des Jarres... Ce nom résonne dans notre mémoire: les bulletins d'information de l'époque de la guerre, dans les années 60 - 70. L'horreur au quotidien... Une abstraction si lointaine alors...

Aujourd'hui cette abstraction est à notre portée... Et puis on y trouve effectivement des jarres préhistoriques... auréolées du mystère de leur origine.

Autant de raisons pour louer un mini-

bus avec chauffeur et aller visiter cette région, autour de Phonsavan.

C'est au cours de ce voyage que nous découvrons le relief impressionnant du pays: montagnes couvertes de végétation inextricable, séparées de vallées profondes et encaissées où ne se distingue jamais ni chemin ni route autre que celle où nous roulons. Un pays rêvé pour faire de la résistance et de la guérilla. Mieux que le maquis corse et surtout beaucoup plus vaste...

Un paysage où les kilomètres s'étièrent de virages en virages, taillés dans des versants aux à-pic impressionnants. Et il y en a beaucoup des kilomètres: 250 pour relier Luang Prabang et Phonsavan. Notre chauffeur qui parcourt cette route au moins deux fois par semaine fait montre d'un flegme et d'une sûreté de conduite rassurants.

En chemin, nous traversons quelques villages Hmongs accrochés à des flancs de vallée. Nous découvrons alors notre chance: toute cette semaine est consacrée à la célébration du nouvel an Hmong. Les jolies robes des demoiselles sont de sortie et ça fait des places de villages pleines de couleurs...

Phonsavan, ville nouvelle...

Quelques dizaines de kilomètres avant Phonsavan le paysage s'aplatit et la route devient droite quand nous débouchons, en fin d'après midi, sur un haut plateau. C'est la plaine des Jarres où est construite la capitale du district.

Nous passerons le moins de temps possible dans cette ville: elle est laide, Il



y fait froid, et il n'y a strictement rien à voir... La ville est "neuve", construite à partir de rien pour remplacer l'ancienne capitale, complètement détruite pendant la deuxième "guerre mondiale" - Il faut dire que c'était assez international quand guerroyaient ici les laotiens, les vietnamiens, les américains, les russes et les chinois - Quelques très

larges avenues bordées de petits bâtiments d'un étage abritent boutiques, restaurants, hôtels, banques et administrations. Tout ça est gris, vide et triste. Les concepteurs de cette cité on voulu prévoir grand, large... Mais pas du tout joli ni vivant...

De plus, en cette saison il fait un froid de canard et le chauffage est inconnu. Alors on sort chaussettes et polaires, on empile les couvertures sur le lit et on rentre le bout du nez qui gèle.



Après la guerre, la vie continue...

Le jour suivant nous parcourons la région alentour à bord de notre minibus. Deux types de traces y témoignent abondamment des bombardements du Laos évoqués ci dessus:

- Les conteneurs des bombes de plusieurs centaines de kilos qui pleuvaient alors sur la région ont été récupérés pour construire des murets et des enclos... On en voit partout dans la campagne, dans tous les villages. Ces conteneurs se présentent comme des demi cylindres longs d'un mètre cinquante à deux mètres pour un diamètre de 50 à 70 centimètres. Ils sont plantés jointivement dans le sol, un peu comme les "pal planches" de chez nous. Ça donne une idée du nombre et de la taille des engins explosifs qui sont tombés ici...

- Les cratères d'explosion qui ravinent la campagne et lui donnent par endroit un aspect lunaire. Les trous correspondants sont généralement profonds de 3 à 4 mètres pour un diamètre de vingt à trente.

Moins visible, il y a aussi un troisième type de traces de "cette animation du paysage" (comme disent les artilleurs): Les explosions "accidentelles" dont les habitants ont été - et sont encore régulièrement - victimes, depuis l'arrêt des hostilités. Un programme international de déminage est en cours mais on compte encore chaque année une soixantaine de victimes de ces cadeaux empoisonnés.

La Plaine des Jarres

Sur cette vaste plaine on compte trois sites de quelques hectares chacun, sur lesquels sont dispersées des centaines de grandes jarres en pierre. La plus grosse pèserait six tonnes. Personne ne sait vraiment qui les a mises là ni à quoi elles servaient: Sarcophages? Réserves à vin? Stockage du riz?



Le parcours de ces sites est balisé, et c'est une promenade agréable, quoique bizarre, entre les cratères de bombes.

Les Hmongs chez eux...

La rencontre des Hmongs qui habitent cette région est intéressante et dépourvue de toute préparation touristique.

Dans presque tous les hameaux que nous traversons, nous voyons des groupes de villageois, adultes et enfants, occupés à frapper le sol avec des branches sur le bord de la route ... Renseignements pris, ce n'est pas pour chasser les mauvais esprits, c'est un procédé pour débarrasser de leurs graines ces rameaux récoltés près du village.

Des chinois les achètent pour fabriquer des balais et les vendre dans tout le sud est asiatique.

Il est assez amusant d'observer que les villageois considèrent la route qui traverse leur village comme une annexe domestique avant d'être le domaine des voitures qui y passent. Des chiens qui errent aux enfants qui jouent, en passant par les frappeurs de "balais", tout le monde se considère prioritaire sur les véhicules de passage...

Le jeu de balle du nouvel an

Dans chaque village, nous assisterons au jeu des jeunes filles en fleur qui s'organise tous les jours pendant cette période de célébration du nouvel an.

Vers l'âge de 14 ans*, arrive pour les jeunes filles Hmongs le moment de trouver un mari et le nouvel an en est la grande occasion. Pendant toute cette semaine de fêtes, elle passent des socquettes blanches et des escarpins à très hauts talons, revêtent leur plus beau costume traditionnel, très coloré et dont les teintes dépendent de leur tribu, sortent leur ombrelle et se présentent sur la place du village pour se ranger avec leurs copines en deux lignes face à face. Elles vont passer ainsi la journée à se lancer une balle (genre balle de tennis) d'une ligne à l'autre... Il semble que celle qui rate la balle encoure un gage infligé par celle qui l'a lancée.

Les jeunes gens intéressés viennent s'insérer dans un rang, face à la fiancée convoitée, et participent au jeu, mollement, d'une seule main, histoire de ne pas trop se dévoiler...

Et ainsi va la journée, avec des rires et des gloussements. Ce rituel remplace le bal du samedi soir chez nous et va durer toute la semaine.



* l'âge légal du mariage au Laos est de 18 ans mais une exception est faite pour les Hmongs: les femmes de ces tribus auront

en moyenne une dizaine d'enfants et leur mari est généralement plus âgé de 10 ans.

La kermesse héroïque.

C'est le dernier week-end du nouvel an et nous irons faire un tour à la grande fête qui est organisée à Phonsavan le dimanche après midi, en point d'orgue de cette semaine de célébrations. Tous les Hmongs des environs sont venus.

A l'intérieur d'une clôture érigée pour l'occasion autour d'un terrain vague à l'orée de la ville: sont montés les habi-

tuels stands de bouffe locale, de tirs aux fléchettes sur ballons gonflables, des loteries, des étals de babioles diverses... Même une structure gonflable genre château de Disneyland pour les plus petits... Et toujours ces lignes de jeunes gens qui se lancent la balle...

Tout cela rappelle fort les kermesses paysannes de notre enfance.

Notre guide nous entraîne vers une salle de danse en nous promettant un spectacle intéressant... "Chic, du folklore..." Un hall parqueté de ciment brut abrite un clavier électronique et un animateur tonitruant. Le pauvre s'époumone à réveiller une foule éparse silencieuse mais très attentive, debout autour de la piste vide... Il crie, s'agite, rit tout seul de ses blagues... Le musicien enchaîne des morceaux de pop music internationale... Enfin un couple se décide timidement à danser en se dissimulant derrière un poteau! Quelques autres le suivent... Et c'est parti... C'est vraiment étrange de voir ces jeunes filles en costume traditionnel se trémousser de la même façon et sur les mêmes musiques que dans une boîte occidentale.



La chevauchée fantastique.

Près du "dancing" où s'éclatent les aînés, un manège de chevaux de bois attire les plus petits. Les bêtes taillées à la main et peintes itou, sont pendues par des tiges de fer au plafond solidaire du pivot central. (Ça ressemble à ce qu'on appelait il y a cinquante ans des balançoires dans les petites fêtes foraines de Bretagne.)

On assiste là à des expressions de pur bonheur: des fillettes colorées, graves, assises en amazone, qui tournent dignement sans abîmer leur costume et sans même faire bouger les perles de leur coiffure... Des tout petits, tenus par des plus grands et accrochés à la crinière de leur monture, respirent la joie et l'allégresse... Mais les champions ce sont les deux grands (six ans?) qui explosent de bonheur

concentré, intensément sérieux car il y a danger: ils impriment un mouvement de balancier à leur engin et ils montent... ils montent... leur cœur saute... il va éclater! Ils chevauchent les montagnes! Ils sont Gengis Khan ou John Wayne... Ils sont les rois du manège. Rien que pour sentir cette joie de vivre, le voyage valait le détour.

Un autre type de spectacle s'organise aussi à Phonsavan à cette occasion: les combats de buffles. Nous ne souhaiterons pas y assister, au grand effarement de notre guide qui pensait faire un tabac en nous proposant ça... Lui même avait sans doute très envie d'y aller...

Le retour des émigrants

A côtoyer les Hmongs dans Phonsavan, nous arrivons vite à distinguer des différences et nous observons que si une partie de la population reste très rurale, dans ses vêtements et ses attitudes, une autre partie paraît beaucoup plus coquette, moderne et même un peu arrogante.



Dans les rangs du jeu de balle des jeunes filles, celui là par exemple: la main gauche nonchalamment enfouie dans la poche de son costume cravate (par cette chaleur il faut vouloir), il fait son avantageux, regarde la jeune fille en face d'un regard appuyé, sûr de lui, très hollywoodien...

Au restaurant, ces gens que l'on reconnaît à leur assurance de citoyens, sont installés au haut bout de tables nombreuses, le plus souvent vêtus de blousons de cuir ou de fourrure (si si...) et ils paient ostensiblement l'addition de toute la tablée...

Renseignements pris, ces gens sont des expatriés qui constituent les communautés Hmong de Californie. Ou d'ailleurs, sans doute, mais il y en aurait pas mal là bas.

Les jeunes hommes qui commencent à y faire leur pelote, reviennent souvent tout exprès des Etats Unis pour assister aux fêtes et chercher femme au village.

Nous avons eu de la chance de tomber sur cette célébration du nouvel an car en temps ordinaire il n'y a pas grand-chose à voir par ici et une journée y suffit largement. A moins de pousser vers le nord est et la frontière Vietnamienne.



Vang Vien, ses Montagnes, ses Télés...

Vang Vien sera notre dernière étape, avant de quitter le pays. C'est un peu la Mecque des sacadoïstes occidentaux en quête d'activités sportives.

L'agglomération elle-même n'a à peu près aucun intérêt et semble n'exister que pour le tourisme. Elle se déploie parallèlement à la rive gauche de la rivière "Nam Song", le long de deux larges avenues principales reliées par des ruelles transversales sans aucune grâce. Toute l'agglomération est organisée en bars, restaurants et agence de treks. Boaf...

L'intérêt de la région??? La Nam Song elle-même qui est large et majestueuse. Et surtout le paysage qui s'étale sur sa rive opposée: les montagnes proches dont les formations karstiques constituent des décors à plans multiples entre lesquels, tous les jours, soleil et ombre se donnent la réplique. Ces collines sont truffées de grottes qui regorgent de concrétions superbes et forment autant de buts

de ballade. Un terrain idéal où pratiquer pendant la journée, plein d'activités plus ou moins sportives: descentes de la rivière légèrement tumultueuse en Tub (grosse chambre à air de camion), grimpettes, treks et escalades diverses, vélo,...

Plus tard, en fin d'après midi, sur la rive gauche de la rivière, les meilleurs hôtels proposent depuis leurs terrasses, coucher de soleil et apéro de carte postale.

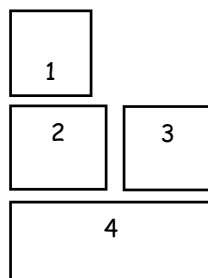
Tout ceci explique l'engouement des jeunes touristes et la multiplication des agences ad hoc... Mais le soir? Avec autant de jeunes gens désœuvrés, ça doit être une ambiance torride...Ehhh bien là!!! Une grosse surprise nous attend... Du jamais vu...



Tous les bars alignés le long de la grand-rue proposent une terrasse ouverte équipée de "couches", façon fumerie d'opium du siècle dernier. Toutes

sont tournées dans la même direction, vers un téléviseur grand écran, pour consommer la drogue du XXIème siècle: les feuilletons de télévision... Eh oui, en fin d'après midi et le soir on peut admirer cette belle jeunesse, veau-trée, se gavant de sagas Américaines... Faire 10 000 kms pour ça... Etonnant non? Paméla Anderson (oui, on sait elle date un peu mais c'est la seule qu'on ait connue...) est elle plus pimentée sous les tropiques?

Les Photos de couverture



- 1: Jolis sourires maldiviens, offerts avant d'être voilés.
- 2: Petite plage près du village de Thulusdoo, dans l'atoll de Male
- 3: Le décor de nos apéritifs à Vang Vien, au Laos.
- 4: Les granits de l'anse Lazio au crépuscule, à Praslin.

La fin de notre séjour asiatique.



Et voilà, c'est la fin de notre court périple laotien. Comme SMAC, nous ne pouvons que vous encourager à venir voir.

Ici n'est pas comme ailleurs (pas en

core???) et si on n'assimile pas retard de développement à pauvreté, on peut imaginer ici une alternative à l'expansion économique frénétique qui serait le seul horizon possible pour nos sociétés occidentales et leurs disciples orientales.

Nous quitterons Vang Vien pour Vientiane, dans un bus qui mettra 5 heures pour faire 200 kilomètres. Là nous

passerons la frontière pour retrouver la modernité thaï et un train couchette qui nous déposera le lendemain à l'aube au centre de l'immense Bangkok. Nous aurons la journée pour y flâner et surtout visiter le musée royal, mais Getaway n'est plus loin et nous y serons revenus le soir même.

Le moment est maintenant venu de nous atteler sérieusement à la préparation de notre départ.

Premier tronçon d'autoroute... Jusqu'aux Maldives

Yaourt connection

L'avitaillement, calculé pour trois mois d'autonomie, est assez vite fait: quelques chariots de pâtes, riz, farine, margarine, confitures... dans les super marchés; quelques bidons d'huile d'olives, de gros morceaux de jambon de parme et de parmesan, dans une épicerie italienne découverte près d'Ao Chalong. On ne mourra pas de faim dans les semaines qui viennent.

Tout est quasiment prêt, sauf qu'on n'a pas trouvé le produit miracle avec lequel nous produisons nos yaourts, que notre réserve est en voie d'épuisement et que nos petits déjeuners à venir vont en pâtir. On a pourtant sollicité internet, les copains, tout... mais rien n'y fait: il n'y a pas de Easiyo en Thaïlande...

Soudain, voilà t'y pas que nos amis Zakia et Alain de Siloe, nous annoncent par courriel qu'ils ont dégotté le produit dans une épicerie australienne près de Telaga, à Langkawi... On leur demande alors de nous en acheter une provision pour un an, car les pays où nous allons n'ont sûrement pas ce type de produit... Chose sera faite, en dévalisant complètement le stock du magasin qui n'en avait jamais vendu une telle quantité à la fois. Mais c'est pas tout ça, il faut encore livrer notre commande sur Getaway... A Phuket... Pour ce faire, Zakia et Alain confient la marchandise à un voilier français qui doit arriver rapidement en Thaïlande, mais ce dernier est toujours à Langkawi quand nous nous mettons dans les

starting-blocks. Nous demandons alors de re-transborder le paquet sur Siloe et décidons de faire une dernière fois notre croisière favorite Phuket- Langkawi pour y récupérer notre poudre blanche, avant de mettre le cap vers l'ouest.

Partis, enfin!!!

C'est donc depuis Langkawi que nous nous élançons, le samedi 20 janvier à l'aube, pour une première étape de 1600 milles à



travers l'océan Indien.

Peu de vent pour cette première journée, mais déjà quelques émotions tout de même...

Un bout à la mer...

Le profil des collines malaises commence à s'estomper à l'horizon mais nous croisons encore de nombreux pêcheurs qui traînent leurs filets sur notre route. La mer est calme, le vent de NE par le travers, la veille nonchalante, tout baigne, pour cette journée d'amarinage.

Et puis voilà que tout à coup "l'homme" de quart signale au capitaine un long "bout" qui flotte droit devant. Ça, pour être long, il est long!!! Vers le nord, on n'en voit pas la fin et vers le

sud??? On abat pour essayer de le passer par le sud mais de ce côté là aussi le bout est long... Avant qu'on ait pu tenter autre chose, la grand voile empanne à grand bruit et la dérive s'allie aux safrans pour accrocher déjà plusieurs boucles flottantes... Il faut mettre en panne...

Affalage des voiles en urgence et nous voilà penchés sur le problème, à l'arrière du bateau... Du bien beau bout mon vieux!!! Du gros, du tout neuf...

Allez, vite, enfilage de "palme-masque-tuba" et le capitaine plonge pour essayer de dégager tout ça - Attaché au bateau cette fois, on se souvient de la leçon de Fortalezza... - Comme il n'y a pas de vent c'est assez vite fait et il remonte bientôt à bord après avoir libéré Getaway de ses entraves. Juste à temps pour voir arriver à toute vapeur un bateau de pêcheurs qui vient récupérer son bien, sans doute échappé à son insu, lors d'une fausse manœuvre... Il doit bien y en avoir deux bons kilomètres...



Sourires aux pêcheurs. On se sèche, on renvoie les voiles et c'est reparti.

Panne d'éclairage sur la voie publique.

Le soir arrive sans nouvel incident, et avec lui le moment de se préparer pour la nuit et d'allumer les feux de route.

Et là surprise! Ces feux qui hier soir encore brillaient si fort en tête de mat restent cette fois obstinément sombres!

M... P... de Ver... Exubérance verbale du capitaine...



Si on ne veut pas naviguer sans feux jusqu'aux Maldives, il va falloir monter là haut. En pleine mer... Ça ne nous est encore jamais arrivé!

La nuit tombe, nous ne sommes pas encore dans une zone de trafic intense... On pourrait peut être attendre demain matin qu'il fasse grand jour?...

Oui mais... Ce soir la mer est assez plate pour permettre une montée rapide... Il ne faut jamais remettre au lendemain...

Enfin quoi, la mauvaise conscience fait son boulot et le capitaine finit par affaler la GV, enfiler son harnais et une ampoule de rechange entre les dents le voila qui escalade les échelons du mât, dûment assuré par le second. Dans la stabilité relative des sommets du gréement, la panne est rapidement réparée, sans rien laisser tomber. L'électricien est donc vite redescendu, la GV renvoyée et l'ambiance sur le bateau est à la satisfaction du devoir accompli. Tout est propice à un apéro serein.

L'avenir donnera raison à cette détermination à faire vite: dès le lendemain matin, la mer sera très formée et ne s'apaisera plus avant les Maldives. On n'aurait sans doute pas eu l'audace de monter là haut avec les vagues qui seront alors notre quotidien et sans feux de route on aurait été très inquiets...

D'autant que la circulation s'intensifiait autour de nous...

Eh oui, le "Great Channel" qui sépare le nord de Sumatra du sud des Nicobar marque la fin du rail de circulation étroit qui emprunte jusqu'ici le détroit de Malacca depuis Singapour. Selon le principe d'incompressibilité des cargos, l'intensité du trafic maritime qui nous avait si tant impressionnés à

Singapour ne pouvait que se retrouver ici... Et il se retrouve effectivement... Sauf que là bas, nous l'avions ou bien croisé perpendiculairement, ou bien suivi le long de sa limite est; alors qu'ici il est moins bien localisé et que nous sommes en plein dedans... On voit des cargos partout autour de nous... A pleine vitesse... Enfin on en voit quand les grains incessants nous en laissent le loisir! Car régulièrement, nous sommes plongés dans la cécité totale par une pluie diluvienne accompagnée d'un vent qui oblige à fermer les yeux. Et alors là, même notre radar est aveugle... Ambiance... On espère que les leurs ne sont pas aveugles... Et puis quoi, à la voile nous sommes quand même prioritaires??? Non mais sans blague...

Bref, ça dure comme ça trois jours, pendant lesquels nous tenterons d'échapper au trafic en nous écartant par le nord, sans succès; puis par le sud, ce qui nous permettra en moins d'une vingtaine de milles de ne plus voir personne!!! Eh oui, c'est bon à savoir...

Le vaisseau fantôme, loin de Bayreuth...



Autant vous dire que la veille sur Getaway était assidue et attentive... Pourtant, ça ne nous a pas évité de frôler le danger au moins une fois.

(S'il y en a eu d'autres, on ne l'a pas su...).

L'histoire commence pendant le quart du capitaine. La routine: à notre nord, une majorité de cargos nous double en faisant de l'ouest alors qu'à notre sud elle nous croise en faisant de l'est. Nous en apercevons en général deux ou trois à la fois, de chaque côté, toujours sur des routes quasi parallèles à la notre.

La fin du quart arrive et les yeux blasés du veilleur aperçoivent, très loin, outre les cinq ou six voisins habituels, des feux en vrac qui ne sont pas alignés sur une route Est Ouest. Une ou

deux observations plus tard, rien ne change vraiment et le capitaine en conclut que c'est un bateau qui s'éloigne vers le nord. C'est un problème réglé, l'heure d'aller dormir et on n'en parle même pas à la relève...

Quelques ronflements plus tard, le profond sommeil du capitaine est écourté par l'appel du second: "Viens voir, il y a des lumières pas loin sur notre tribord et je ne comprends pas ce que c'est..."

Après quelques frottements d'yeux le diagnostic est clair: "pas loin" est en fait "tout près"...

C'est un bateau qui nous arrive dessus, perpendiculairement à notre route, éclairé de tellement de lumières qu'on ne distingue rien de ses feux réglementaires.

Il paraît devoir passer sur notre avant, mais très près et si on ne fait rien on va se le payer, c'est sûr... D'ailleurs il y va maintenant de sa sirène de brume... Lui de toutes façons n'a plus le temps de faire quoi que ce soit...

Et nous? Oh, nous on pourrait lofer et mettre en panne sur une route parallèle à la sienne mais il n'est pas évident que ça nous évite l'abordage...

On pourrait abattre aussi et ça devrait nous permettre de passer derrière lui. On abat donc et on voit défiler la muraille noire sur bâbord, tout près, si près... Trop près... Il faut abattre encore! Et évidemment c'est l'empannage incontrôlé... Le vent souffle à plus de 25 noeuds et c'est assez brutal... Une poulie explose dans la manœuvre, mais le reste tient bon.

Le cargo fantôme arrête enfin sa sirène et nous présente son c... Il est passé!

Nous n'avons rien abordé et nous flottons toujours mais il faut maintenant remettre sur la route... Et pour ce faire, procéder à un nouvel empannage. Contrôlé celui là?

Oui bien sûr!

Enfin plutôt non... La fatigue, l'émotion... Et ça repart en vrac... Broum! Une deuxième poulie explose...



Cette fois les nerfs lâchent et le capitaine explose lui aussi... Oh c'est rapide - sans doute pas plus de 15 secondes - mais c'est bruyant itou: **Bon D... de M..., mais qu'est ce qu'on est donc venus f... ici???** Et puis ça se calme, le mât est toujours debout, on remet sur la route et on réparera demain matin, au jour.

Le capitaine se demandera longtemps comment il a pu conclure, en fin de quart, à un cargo qui s'éloignait sur une route perpendiculaire, alors qu'il ne l'avait pas repéré avant. D'où aurait-il pu sortir??? Ça aurait dû être tellement clair qu'il ne pouvait que venir à notre rencontre! Tout ça incite à pas mal d'humilité... ainsi qu'à raccourcir la durée des quarts. Enfin, tant qu'on flotte toujours...



Enfin seuls

Une fois la bonne tactique d'éloignement de la route des cargos adoptée, notre itinéraire vers Malé passant assez loin au sud du Sri Lanka et de l'Inde, nous sommes sortis définitivement du chemin des mastodontes. Ne restaient plus à guetter que les rares hurluberlus en route sur un axe nord-sud, ralliant directement l'est de l'Inde à l'ouest de l'Australie. Il n'y en avait pas beaucoup, mais un seul peut suffire... Comme à mesure

que nous faisons de l'ouest, les grains se raréfiaient eux aussi, le reste de notre route jusqu'aux Maldives sera plutôt calme et comme tel ne mérite pas de commentaires supplémentaires...

Tant va le spi à l'eau...

Ah si, tout de même... Non seulement, sur cette route au sud, les cargos nous ont lâché les baskets, mais encore le vent s'est fait régulier, de trois quart arrière autour de 15 nœuds. Le temps idéal pour essayer le spi asymétrique tout neuf qu'on s'est fait faire à Phuket. La manœuvre est un peu tâtonnante, pour ce premier vrai envoi... Mais finalement, la chaussette libère l'engin et nous laisse admiratifs du beau rond rouge qui s'élève au dessus de nos têtes... Le vent bien stable, le bateau aussi, arrive l'heure de casser la croûte et on oublie un peu le spi. Nous sommes installés à la table du carré quand une agitation de couleur, inhabituelle, attire l'œil du capitaine vers le hublot de coque. Blanc et rouge ont remplacé le bleu habituel de l'eau qui nous entoure!!! On se précipite dans le cockpit et... Eh oui, le beau spi tout neuf est dans l'eau... Pour une raison encore à identifier, la drisse a cassé et 130 mètres carrés de tissu léger flottent autour de Getaway. Comme le vent n'est pas violent et que la mer est assez calme la récupération du naufragé est rapide, même si

ce dernier, tout mouillé mais intact, réintègre sa chaussette avec quelques réticences.



De nouveaux essais de spi devront maintenant attendre les

Maldives, car la drisse cassée est retombée à l'intérieur du mât et est inaccessible. Comme elle a dû faire des boucles autour des autres drisses, on ne peut même pas la récupérer par en bas. Il reste à prier pour qu'elle n'entrave pas la manœuvre de ses collègues, en particulier celle de Grand Voile quand il faudra l'affaler.

On peut désamorcer tout de suite ce suspense haletant en dévoilant que le moment venu, la grand voile sera affalée sans problème; que la récupération de la drisse cassée, dans un lagon des Maldives, sera un peu laborieuse mais couronnée de succès et que cette drisse sera aisément regréée, avec un fourrage près du mousqueton pour la protéger du ragage.

On peut encore mentionner qu'avec ou sans spi, vents et courants favorables nous ont permis d'enregistrer plusieurs fois, pendant cette traversée, des moyennes journalières de 160 milles, proches du record de Getaway (170 milles, constatés une seule fois en descendant le golfe de Gascogne). Si les vaisseaux sont fantômes, le courant équatorial lui, est bien réel et super favorable!!!

Les Maldives, une poussière d'îlots.

Arriver quelque part.

Comme toujours, voir apparaître à l'horizon la terre que l'on vise depuis plus d'une semaine, a quelque chose de magique. Sans doute rien de comparable avec les temps d'avant le GPS, mais tout de même... Ça raffermi toujours la confiance en l'électronique et les lois de la physique... C'est encore plus magique quand, comme ce 31 janvier, l'atterrissage se

déroule le matin avec la terre qui se dévoile progressivement, accompagnant la montée du soleil.



Mais cette fois elle ne s'annonce pas de bien loin... Quelques milles... Quatre ou cinq... Ici, c'est comme aux Tuamotus, les points les plus hauts culminent à moins de quatre ou cinq mètres d'altitude. Seuls quelques buildings à Malé dépassent la dizaine de mètres et l'es-

sentiel de la partie émergée de l'atoll reste invisible, jusqu'à s'approcher à moins d'un mille ou deux.

Bienvenue aux Maldives

Grâce à St GPS et à St CMAP, nous atteignons sans encombre le mouillage de quarantaine où nous sommes supposés attendre la bienvenue de notre agent et des autorités locales.

Car notre arrivée n'est pas une surprise ici: Grâce à Sailmail, nous avons contacté un agent depuis déjà trois jours et lui avons communiqué nos caractéristiques: taille, poids, age, taille, age, poids, age, taille, poids...

On ne rigole pas avec les formalités par ici... On verra plus tard qu'on ne rigole d'ailleurs pas avec grand-chose dans ce pays...



L'utilisation d'un agent qui représente le bateau auprès des autorités est "obligatoire" aux Maldives. Le notre s'appelle Abdullah et son entreprise AMSCO. Contacté par VHF lors de notre approche, vers 10 heures, il nous a demandé d'attendre au mouillage qu'il obtienne le feu vert des autorités pour pénétrer dans le bassin du port de commerce.

Mais la zone de mouillage dans l'atoll montre plus de 30 mètres de profondeur, sur des fonds coralliens et quand on peut éviter de laisser descendre son ancre dans de telles conditions, on évite... On décide donc d'attendre en faisant des ronds autour des cargos mouillés, à vitesse lente. En fait, c'est vers 13 heures, sans doute après le repas, qu'il nous rappelle pour nous demander de venir à quai. Cela faisait plus de 2 heures qu'on tournait en rond et on commençait à s'impatienter un peu...

Dans le petit bassin du port de commerce, une manœuvre de mouillage cul à quai, un peu pénible par bon vent de travers, et nous voilà prêts pour accueillir les autorités qui attendent sur le quai. Pas extraordinairement marins, leurs représentants parviennent à nous aborder sur une annexe empruntée à un bateau voisin; avec leurs vêtements et leurs papiers tout mouillés, quand ces derniers ne se sont pas tout simplement envolés... Tout le monde cependant fait bonne figure et reste calme et serein. Une fois les fonctionnaires à bord, l'opération est expédiée en moins d'un quart d'heure. Aussitôt ces formalités accomplies, nous sommes conviés à quitter le bassin pour aller mouiller dans le lagon

des "small crafts" et des yachts, à Huluhmale, trois à quatre milles au nord.

L'atoll de Malé.

On s'aperçoit vite que ce pays extrêmement étendu n'est constitué que d'atolls dont les barrières de corail sont presque entièrement immergées. Seule une poussière d'îlots émerge de ces atolls et la surface utile est une denrée rare aux Maldives.

L'atoll de Malé s'est organisé en spécialisant ses plus grands îlots:

L'île de Malé, capitale administrative et économique du pays est couverte d'immeubles. Elle est entourée d'un platier de corail très étroit; trop pour y construire un port conséquent. On n'a pu y loger que quelques petits bassins "de poupée", pour abriter les vedettes militaires, une escale pour quelques bateaux de pêche et petits caboteurs, et des terminaux de navettes qui desservent les îlots voisins. Les nombreux cargos et porte-conteneurs mouillent en rade dans l'atoll, par 30 à 40 mètres de fond et viennent transborder l'un après l'autre à un quai construit sur le bord du platier.



Tout près de Male, l'île d'Ulhumale héberge l'aéroport. De gros travaux de remblaiement du lagon qui l'entoure ont déjà permis de dégager la surface nécessaire pour construire un quartier d'habitat, relié par ferry à la ville proche. C'est dans ce qui reste de ce lagon que les yachts sont conviés à mouiller. Quelques milles à l'ouest, un îlot abrite l'activité industrielle et de traitement des déchets (Ses fumées en témoignent régulièrement). Un autre encore héberge les stocks de produits pétroliers.

Enfin, il y en a tout de même qui ne portent que des villages traditionnels: Incroyable non? Les platiers qui les entourent sont alors généralement squattés par des hôtels-resorts organisés en îlots de rêve, où travaille la main d'œuvre locale.

Malé, la grande ville.

Après avoir accompli nos formalités d'entrée, nous sommes donc allés mouiller dans le lagon d'Ulhumale, à portée d'annexe d'un terminal "ultra moderne" d'où part toutes les demi-heures une navette vers Malé. Le trajet jusqu'à la ville dure une vingtaine de minutes et coûte moins d'un euro. La situation est donc plutôt confortable pour procéder au ravitaillement. Le seul point négatif, ce sont tous ces avions qui passent régulièrement au ras de nos mâts, pour décoller ou atterrir. C'est bruyant et salissant...

La ville de Malé n'est pas désagréable. Front de mer aéré, rues un peu ombragées, boutiques où on trouve un peu de tout, genre bazars chinois - Ici ce serait d'ailleurs plutôt indiens - Le marché aux poissons, fruits et légumes se situe en bord de mer, mais on se ravitaille autant sinon plus dans des échoppes qui sont ouvertes tout autour. Côté fruits et légumes, on trouve quasiment tout ce qu'on veut. Ou plutôt ce à quoi on s'est habitués depuis quelques années. On a fini par trier les trucs importants (et trouvables) et on s'y tient: carottes, choux, tomates, poivrons, oignons, pommes de terre, aubergines, squash et poireaux (plus exceptionnels). Pour les fruits: papayes, oranges, bananes et mangues.

Ce qui est plus difficile dans cette ville, c'est de dénicher un endroit sympa où boire un coup et déjeuner... L'ambiance est très islam strict... Pas de bière à la vente... Nulle part... Ça ne favorise pas la prolifération des troquets à terrasse...



Les traversées en navette nous permettent de côtoyer les beautés locales... Bien cachées pour l'essentiel, même si elles font montre d'originalité en choisissant parfois des voiles de couleurs vives (même rouge), assurées par de jolies broches. Elles vont à l'école ou travailler à Malé... Ça ne rigole pas franchement, moi je vous le dis. Un petit sourire à notre adresse

et les yeux se baissent très vite: comme les apprenties bonnes sœurs dans les années 60. Bon d'accord, c'est moins bruyant qu'une classe de perruches françaises lâchées dans un bus scolaire, mais tout ça respire quand même beaucoup l'ennui et le tristounet, finalement.

Resort lagoon à Himmafushi

Nous ne nous attarderons pas à Ulhumale plus que nécessaire au ravitaillement et nous irons rapidement chercher un peu de calme à Himmafushi, un îlot doté d'un petit lagon, situé une quinzaine de milles au nord.

Dans ce lagon, nous mouillerons à mi-chemin de deux îlots séparés par deux ou trois milles d'eau calme. Au sud: un luxueux hôtel et ses ensembles de bungalows sur pilotis; au nord: un village traditionnel qui sert de base arrière au précédent et de cité dortoir pour la population qui y travaille. Au milieu du lagon, quelques centaines de mètres à notre sud, un petit ponton flottant accueille les clients de l'hôtel



qui s'y font débarquer en hydravion et sont récupérés par des vedettes (ou l'inverse). Avec les bateaux navettes entre les deux îlots

qui figureraient le trafic de transhumance banlieusard et ce trafic d'hydravions, on a un peu l'impression d'être mouillés entre Orly et Paris (en porte clefs)...

Un peu de snorkeling sur la barrière toute proche nous montre du corail mort, mais aussi pas mal de jolis poissons qui vivent sur le tombant.

Nous n'irons pas visiter le resort, mais notre débarquement dans le village nous réservera une surprise. Nous laissons l'annexe le long d'un petit quai, sous un grand portique un peu décrépi qui nous souhaite la "bienvenue à Himmafushi". Cette construction marque l'entrée d'une large avenue sableuse, bordée de boutiques de souve-

nirs et totalement déserte quand nous débarquons...

Déserte? Pas pour longtemps... Notre venue a réveillé les marchands et ils se précipitent pour nous attirer vers leurs échoppes qui proposent toutes à l'identique les inévitables paréos, poissons en bois peint et souvenirs de pacotille... tous fabriqués à Taiwan ou quelque part par là. Ils se nous arrachent avec acharnement et nous collent aux basques avec insistance... On avait oublié cette nuisance en Thaïlande. On résiste, refuse le plus poliment possible en s'éloignant rapidement de cet enfer marchand.



Partout ailleurs dans le village les rues sont balayées, très propres et peu fréquentées. On y croise quelques hommes, mais rarement des femmes... Mais où sont elles donc? Sans doute derrière les jolis murs de corail qui bordent les rues et ferment aux regards les cours des habitations. A l'autre bout de l'île, sur la côte au vent, on en aperçoit quelques unes avec des petites filles... Charmantes et surprises de voir des touristes égarés aussi loin du port et du quartier commerçant (un km au moins..).

Au retour on s'arrête au "bar du port" pour un jus de fruits frais et un bout de gâteau: 4 euros!!!! La Thaïlande est déjà bien loin...

Le retour des enfants prodigues.

Nous sommes sans nouvelles de Joran depuis près de 2 semaines. On sait qu'ils sont partis de Thaïlande par une mauvaise session BLU alors qu'ils n'avaient pas encore passé les Andaman mais aucune nouvelle depuis. Ni BLU ni mails... Le 5 février ils se manifestent enfin par VHF. Ils sont à Malé, leur BLU serait en panne et ils nous auraient envoyé des courriels que nous n'aurions pas reçus... Sans doute quelque part une fausse manœuvre... Daniel était furieux et inquiet de notre

silence comme nous étions furieux et inquiets du sien à la radio... Enfin, tout s'éclaircit et nous nous retrouvons, apaisés, dans le lagon de Thulusdoo.

Coca lagoon à Thulusdoo

Située à une quinzaine de milles au nord d'Himmafushi, Thulusdoo est un peu plus grande mais surtout plus industrielle. Outre un chantier naval on y trouve une usine qui produit la consommation nationale de Coca Cola. Le hangar de tôle (rouillée) qui l'abrite n'est pas vraiment à l'image aseptisée que peaufine cette marque.

Globalement, le village ressemble beaucoup à celui d'Himmafushi, sauf qu'il n'y a pas de grande rue occupée par les marchands du temple. Ici c'est plus subtil...

Dès que débarqués de nos annexes, nous sommes pris en charge par un monsieur plus très jeune, qui fait l'important (et devient assez vite importun), baragouine mal l'anglais et dont on ne comprend pas bien ce qu'il veut. Qu'est ce qu'il cherche? Mais qu'est ce qu'il veut à la fin???

Enfin la lumière se fait: il veut nous entraîner vers son épicerie, juste à gauche! "C'est pas loin, j'veus dis"... On se disait bien aussi!!!

On refuse poliment... Plus tard? Peut être?

Mais il ne décroche pas et nous emboîte le pas, quelques mètres en arrière, pendant notre ballade.

Un autre jeune homme, plus timide, nous aborde, au mécontentement manifeste du premier et se propose pour nous montrer son île, très content d'exercer son anglais. Il nous accompagne discrètement, distillant quelques indications, au hasard des rues.

Fitzcaraldo aux Maldives...

Notre jeune accompagnateur nous introduit dans un hangar immense situé sur la côte nord, dans lequel nous découvrons, abasourdis, un



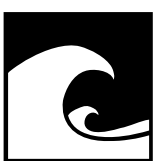
très gros bateau en construction. Une bonne trentaine de mètres, deux ponts, sans doute une centaine de tonnes. Très jolie construction traditionnelle en bois, sans clous ni vis, il est destiné à promener des touristes entre les atolls.

Nulle part dans le hangar nous n'apercevons de plans de construction. Tout a l'air de sortir de la tête du seul homme qui sait... Les ouvriers sont sri lankais et le beau bois rouge vient de Malaisie.

Le bateau remplit quasi complètement le volume du hangar qui l'abrite. Quand il sera terminé (c'est un chantier de deux ans) on démolira le hangar, on creusera un canal dans le platier de corail vers lequel on le poussera avec un bulldozer, sur un tapis de rondins de bois, pour le mettre à l'eau. Belle ouvrage... Mais c'est assez curieux de découvrir cela ici, à l'écart de tout, quasiment caché; alors que les chantiers navals, qui semblent travailler plutôt le plastique, sont ostensiblement installés sur la côte sud.

Séquelles du Tsunami.

Un peu plus loin, on passe près d'un terrain qui a dû servir de terrain de sports mais qui est maintenant tout encombré de baraquements d'aspect provisoire, entre lesquels vaque une population à l'air désœuvré. C'est un camp de réfugiés d'îlots voisins, chassés de chez eux par le tsunami de 2005. Ces pauvres gens n'ont plus de domicile car leur île a été engloutie et leur futur ne paraît pas très clair ni lumineux.



Notre cicérone nous raconte comment il a été réveillé en ce matin de Noël 2005 par le bruit de locomotive qui a précédé l'invasion brutale de sa chambre par l'eau bouillonnante. Il a eu de la chance, sa maison a résisté et il est toujours vivant. Nous verrons, le long de la côte nord de l'îlot, des ruines de maisons moins chanceuses.

Retour au port, après un passage inévitable et coûteux des femmes à l'épi-

cerie de notre guide où elles pourront quand même admirer de superbes "souvenirs - œuvres d'art" quitchissimes comme ce gros dindon en coquillages collés...

Près du quai, elles retrouvent les "capitaines" égaillés sur des bancs publics très "ethniques" - cadres de métal supportant des filets de hamacs - C'est d'ailleurs le rendez vous de tous les hommes du village qui sont là, affalés eux aussi, en pleine activité de palabres.

Point ne sert de courir...

Au moment de repartir vers Hulumalé, le capitaine se coince le dos sérieusement en se battant avec le guindeau et



la chaîne de l'ancre qui ne voulait pas remonter. Retour vers la cabine à quatre pattes, descente de l'échelle

dans des positions complètement inédites et arrivée bruyante sur la couchette dont il ne pourra plus bouger pendant quatre jours: anti-inflammatoires et repos forcé...

Le retour est donc différé d'une journée, après quoi le second ramènera seule Getaway au moteur jusqu'à Hulumale, en naviguant de conserve avec Joran, après que Daniel eut dû plonger pour dégager la chaîne de Getaway entortillée autour d'une tête de corail...

Que sont nos amis devenus...

Après cette semaine de retrouvailles rituelles avec nos amis de Joran, nos routes se séparent vraiment: ils repartent aujourd'hui vers la Méditerranée et l'Europe quand nous continuerons dans une semaine vers le sud et l'Afrique. Cette fois est la vraie dernière fois... C'est hyper triste ce coup ci... Il n'y a plus d'espoaaaaar et c'est avec la tripe un peu serrée qu'on les voit s'éloigner. En plus, on a un peu la trouille pour eux avec le passage vers la Mer Rouge. On les suivra à la BLU tous les jours.

A l'heure où nous écrivons ceci, nous

sommes en juin et on peut vous dire que tout s'est bien passé, leur bateau est au chaud en Turquie et eux sont au frais en Suisse.

On est malheureux mais rassuré.

Et un malheur ne vient jamais seul: On a reçu récemment la confirmation qu'on ne croiserait plus non plus le silage d' Altair, nos vieux copains du début de voyage (depuis le Cap vert...) Ils se sont arrêtés vers la Nouvelle Calédonie et n'ont plus l'air de vouloir continuer vers l'ouest. Décidément, tout fout le camp... No future...

Les Maldives des Resorts.

Il semble que la plupart des îlots qui émergent des atolls des Maldives (en tous cas de celui de Male) soient occupés par un hôtel de luxe et ils n'ont pas tous la réputation d'être accueillants aux voiliers de passage... Il faut essayer au coup par coup.

Une fois, dans l'atoll de Male Sud, nous avons débarqué pour en visiter un à l'heure de l'ouverture du pub. Après avoir montré patte blanche aux vigiles du débarcadère (noms, prénoms, taille, poids, age...), on a fait un petit tour dans les allées sablonneuses le long des plages blanches ombragées de cocotiers, devant les bungalows à terrasse nichés au milieu de la verdure et des fleurs. On n'accède ici que par bateau et ça paraît l'archétype du paradis d'agence de voyage... Farniente, plage, plongée, tennis et coups au bar... Ah ben justement... Qu'est ce qu'ils proposent au menu de ce soir? Barbecue sur la plage à 40 \$ par tête (30 euros?)...Ouh là là... Trop cher pour nous... On va juste se boire un coup et on mangera au bateau...



L'ambiance n'est pas à la franche rigolade sur la terrasse, tout le monde a l'air de s'emm... un peu et au bout d'une petite heure, on retourne sans regrets sur Getaway, se manger nos nouilles au pesto.

Une autre fois encore, dans le lagon d'Hulhumale, nous avons voulu aller prendre un verre au bar de ce qu'on

croyait être le Club Med. En fait, ce n'est plus notre club national et le gérant, un indien appelé d'urgence par les vigiles dès notre débarquement, nous a signifié que l'on ne servait pas les visiteurs après 18 heures, que si on voulait revenir demain on pourrait profiter de la piscine et de la plage, moyennant une redevance de 10 dollars par personne. Nous ne sommes pas revenus!!!



Cette traversée vers Victoria se passera comme un rêve. Enfin presque... On produira très peu d'adrénaline jusqu'à Victoria, notre destination. Un vent constant d'une bonne dizaine de nœuds par le travers, du genre juste suffisant pour pousser le bateau si on met assez de toile dessus, mais qui laisse la mer presque plate. Quasiment aucun navire autour de nous. L'allure dont on rêve pour faire une longue croisière. Presque aussitôt sortis de l'atoll de Male, nous envoyons le nouveau spi tout neuf, avec son si beau rond rouge qui le fait ressembler au drapeau japonais, et nous n'y reviendrons plus pendant quatre jours et nuits. Quel confort!

Curiosité de pêcheurs solitaires

Un jour, quand même, le deux ou troisième de la traversée, alors que nous sommes encore à proximité (relative) des Maldives, le capitaine aperçoit loin sur l'horizon un bateau - le premier depuis notre départ - genre petit cargo ou gros pêcheur, qui paraît croiser notre route, très loin. Situation classique, que des coups d'œil routiniers mais réguliers suffisent pour contrôler.

Cap sur ailleurs

Nous quitterons les Maldives sans grand regret. On doit pouvoir y trouver son bonheur sous la surface de l'eau (encore que le peu de snorkeling que nous ayons fait nous a surtout montré du corail mort...), mais au dessus de l'eau, qu'il s'agisse des paysages, des gens ou

Une croisière de rêve...

Pourtant, au bout de quelques dizaines de minutes, le profil de ce bateau change brusquement. Il vient de changer de route et on dirait bien qu'il se dirige vers nous. L'œil du capitaine devient plus attentif.

Quelques dizaines de minutes encore et on peut distinguer aux jumelles un petit bâtiment genre chalutier, au pont recouvert de bâches et à la coque pissant abondamment la rouille, assez moche en fait, qui vient clairement à notre rencontre.

Mais qu'est ce qu'il peut bien nous vouloir??? On est loin des côtes de Somalies et des pirates de la mer Rouge, mais quoi???

Le capitaine informe le second, histoire de le prévenir. On n'a pas encore la trouille ni ne pense déjà à se défendre, mais on veut rester vigilant...

Les minutes passent... Et le moment de vérité approche: le rafiote est maintenant à un demi mille sur notre avant, nous présentant son flanc babord, et rien ne bouge sur le pont!



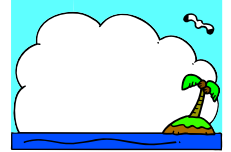
Quelques caractères d'allure chinoise se distinguent sur sa coque, sous la rouille qui dégouline.

Enfin la tension retombera rapidement quand ce demi mille qui nous sépare ne diminuera plus. Le pêcheur "curieux" nous passera à cette distance, à portée d'œil nu, sans qu'on voie rien bouger à son bord, avant de s'éloigner en croisant notre sillage.

On dit en Asie que cette manœuvre porte chance pour la pêche...

d'ambiance, ça ne nous a pas trop émus.

Après un plein de bouffe, de gas-oil et d'eau, nous repartons le 28 février pour une traversée de 1300 milles vers les Seychelles.



Un grain dans les engrenages du tapis roulant...

Cette rencontre sera la seule décharge d'adrénaline de cette traversée idyllique??? Presque... Il y a eu tout de même les deux derniers jours, en arrivant sur les Seychelles, ou nous avons été régulièrement cernés par des grains orageux. Tous pourtant se tenaient à distance suffisante pour ne pas appeler de réaction de notre part et un vent constant nous permettait de les observer de loin, sans avoir à intervenir sur la marche de Getaway. Mais...

A la fin de l'avant dernière nuit, alors que le petit déjeuner se prépare à l'intérieur, l'horizon noircit méchamment tout près de notre route. Ouuuuuaahhh que c'est donc vilain!!! Le capitaine, un peu ramolli par tous ces jours de navigation confortable, réagit sans précipitation. Genre recommandations au second d'assurer les choses à l'intérieur pendant qu'il amène un premier ris, de précaution. Et puis ça arrive... brusquement... Pluie et vent, tout ensemble... L'anémomètre passe d'un coup de 10 à 35/40 nœuds, quand le capitaine s'efforce enfin de rentrer du génois. Un peu tard camarade... Oh on y parvient quand même, mais la bande anti UV se découd sur toute sa longueur et ça n'apporte rien à l'élégance de la voile...

Maintenant, il faudrait vraiment prendre un deuxième ris, mais... La pluie frappe à l'horizontale... Frappe vraiment: 40 nœuds à l'anémomètre.

Ça fait mal aux yeux... Heureusement, piloté par son régulateur d'allure, *Getaway* a suivi les changements de direction du vent. Il conserve une allure portante et la grande voile ne souffre pas. Ça va vite, pas du tout dans la bonne direction (on tourne même carrément le dos aux Seychelles), mais rien ne menace à court terme et on peut temporiser un peu.



Un petite demi heure plus tard, c'est fini. Le vent s'est rétabli dans son lit habituel, *Getaway* est revenu sur sa route et on peut ressortir le petit déjeuner. Seule la bande anti-UV du génois pendouille lamentablement pour nous rappeler cet épisode peu glorieux...

N'empêchera pas une arrivée impeccable.

Le 10 mars, au petit matin, soit après une traversée de 1330 milles en dix jours, nous atteignons le plateau sous marin qui supporte les Seychelles, quand le sondeur passe brusquement de plus de 1000 à moins d'une vingtaine de mètres. Le reste de la journée se passera à contourner les îles de Praslin et La Digue, pour arriver vers 15 heures locales à Mahé, l'île qui héberge la capitale Victoria où nous devons faire les formalités d'entrée dans le pays.

Prévenues de notre arrivée par VHF, les autorités nous attendent au quai des douanes auquel nous allons nous amarrer. Les formalités (Santé, douanes et immigration) sont expédiées en un petit quart d'heure après quoi il ne nous restera plus qu'à aller nous signaler le lendemain au capitaine du port.

Après ce contact rapide avec les autorités, nous sommes invités à nous trouver une place dans le bassin des "petits bateaux" qui se trouve juste au nord du quai des douanes. Bien occupé ce bassin... Quelques voiliers de passage, mais surtout beaucoup de bateaux locaux de professionnels du tourisme, dont de gros catamarans de croisière à la journée. Sur le conseil d'un marin d'un de ces catamarans, nous optons finalement pour une vilaine bouée de corps mort encore libre, qui ne doit pas servir souvent. On s'amarré, tire un peu dessus et comme elle paraît tenir, on se dépêche de l'oublier pour aller boire un coup au Yacht Club tout proche...



Les Seychelles, changement d'hémisphère et d'univers.

L'hospitalité du Yacht Club des Seychelles.

Eh oui on est revenus à la civilisation anglo-saxonne avec pub et tout et tout... Mais ce club est réservé à ses membres et nous sommes censés souscrire une adhésion temporaire avant de pouvoir nous y doucher, manger ou boire. Mais comme c'est aujourd'hui samedi, le "manager" qui peut recevoir notre adhésion n'est plus là... Les serveuses du bar nous prennent en pitié et nous serviront tout de même... Pour les inscriptions, on verra plus tard...

Des voileux du coin qui font escale dans le port (comprendre par "le coin" l'ensemble: Mayotte - Madagascar - Réunion - île Maurice - Suisse) nous mettent au parfum des trucs, clefs et astuces qui facilitent la pratique de l'endroit. Il n'y a pas de doute, ça va plus vite quand on est "accueilli" en français...

On apprend ainsi comment obtenir deux fois plus de roupies locales, en changeant dans la rue plutôt qu'à la banque... Il faut évidemment détenir des euros ou des dollars...et être très discret car c'est très interdit par la LOI. Passible de prison même, ce n'est pas une blague. Quand on vit ainsi, à moitié prix, le coût de la vie devient abordable mais il faut disposer de devises et ne pas utiliser sa carte de crédit (tarif officiel).

Ce Yacht Club nous verra boire de la bière et dîner tous les soirs, durant nos escales ravitaillage à Victoria. Ce sera l'occasion de partager nos expériences avec les voileux "main-droitophones" (comme dit notre copain Michel qui trouve que les anglophones parlent de la main gauche... Sacré G2 va!) déjà mentionnés plus haut.



On apprend ainsi comment obtenir deux fois plus de roupies locales, en changeant dans la rue plutôt qu'à la banque... Il faut évidemment détenir des euros ou des dollars...et être très discret car c'est très interdit par la LOI. Passible de prison même, ce n'est pas une blague. Quand on vit ainsi, à moitié prix, le coût de la vie devient abordable mais il faut disposer de devises et ne pas utiliser sa carte de crédit (tarif officiel).

Shopping à Victoria, mode d'emploi.

On a rapidement fait le tour des ressources de Victoria. Capitale très provinciale - une grosse dizaine de rues assez animées - affublée du nom de la célèbre reine si tant rigolote... adossée à des collines verdoyantes dont les pentes portent quelques belles maisons coloniales, on y trouve beaucoup d'échoppes chinoises, deux ou trois banques, deux gros bistros et trois petits super marchés. L'activité dans la rue semble partagée à égalité entre le tourisme et la vie quotidienne d'une bourgade tropicale.

Faire ses courses aux Seychelles demande un opportunisme développé. Comme les devises sont difficiles d'accès dans ce pays et que tout l'approvisionnement international se paie en devises, les arrivages sont "rares" et les stocks pleins de trous. Les listes de courses ne sont pas très utiles et il faut plutôt acheter ce qui se vend

que chercher ce qu'on désire...

Ainsi, au retour d'une expédition exploratoire, GG signale à Anyvonne un gros rayon de crème longue conservation - produit rare dans ces régions; on n'en n'a pas trouvé aux Maldives par exemple... - dans un super marché proche. Chic, on va pouvoir refaire nos stocks! Quand nous y retournons, deux jours plus tard, plus une seule boîte de crème. Le rayon est vide... Totalemment! Le lendemain, il sera de nouveau rempli, mais cette fois de yaourts gélifiés importés d'Oman. Une autre fois ce seront des centaines de kilos de tomates d'Egypte... Un super marché regorge de margarine, alors que les autres n'en ont pas du tout. Et puis soudain c'est le contraire, ou alors il n'y en a plus nulle part...

Ainsi, plusieurs jours de suite, les rares boulangeries de la ville seront vides de pain... Dur dur pour une boulangerie... Explication: Il n'y a plus de farine



en ville. Il faut attendre la prochaine livraison. Quand? Ben??? On ne sait pas... Bientôt...

Le marché du centre ville qui propose les produits frais locaux - fruits, légumes et poissons - est plutôt bien achalandé. Des amis rencontrés plus tard à Madagascar ont été très surpris qu'on ait trouvé tant de choses à acheter: venus ici il y a trois ans, il n'y avait presque rien. Ça s'arrange donc! Pour manger, il est toujours très tentant d'utiliser les plats "à emporter" tout préparés que vendent des échoppes spécialisées, un peu partout en ville. Ils sont généralement très bons et pas chers. A tel point qu'il est très difficile de faire mieux soi-même, en faisant son marché... Je sens qu'on ne va pas retrouver ici l'habitude de cuisiner qu'on a perdue en Thaïlande.

Mémoires coloniales

Des présences coloniales, il reste que la plupart des îles et des villages ont des noms français: Mahé, Praslin, la Digue, Curieuse, etc... Seule ou pres-

que la capitale porte un nom anglais et expose au centre d'un carrefour une superbe reproduction miniature de l'horloge de la gare Victoria à Londres...

On y croise beaucoup de seychellois blancs, en particulier quand ils se retrouvent au "Pirate arms", le pub où il est très mode de déjeuner ou de prendre le café. Pour beaucoup, ce sont sans doute des représentants des grandes familles de planteurs qui ont naguère colonisé ces îles et y ont encore aujourd'hui une grande importance économique. Une certaine morgue permet de les différencier des touristes australiens en ballade...



Paradoxalement, malgré une durée de présence beaucoup plus longue de l'administration anglaise, le créole local, qui est aussi la langue officielle, comporte surtout des mots français, et les gens parlent souvent très bien le français, autant sinon plus que l'anglais!

Les Seychelles un pays qui se développe.

Le gouvernement, très moyennement démocratique, est tenu par le même parti, de tendance socialo-communiste, depuis trente ans. S'il est difficile de soutenir l'idée que la liberté politique s'épanouirait dans le pays depuis son indépendance, ce dernier nous est apparu comme l'un des plus "gouvernés" que nous ayons croisés toutes ces années. Nous entendons par là que, même s'il y a sans doute des fuites, l'argent public y semble largement utilisé au service de la communauté, que le domaine public y est convenablement développé et plutôt mieux entretenu que dans beaucoup de pays tropicaux et que la population bénéficie des protections que peut leur offrir le niveau de richesse du pays. Ça nous rappelle un peu les Samoa occidentales. Il existe un système de sécurité sociale. Le taux de mortalité infantile est identique à celui des pays européens (à comparer

Petite classe d'histoire-géo

Remontons dans le temps de quelques semaines, jusqu'à la période jurassique... Au moment où le Gondwana commençait à se fracturer, il y a environ 240 millions d'années. Rappelons que le Gondwana était alors le vaste continent de l'hémisphère sud, dont l'éclatement donnera naissance à l'Amérique du sud, l'Afrique, l'Australie et l'antarctique. En provoquant le "départ" de Madagascar, du Sri Lanka, de l'Inde, de l'Australie et de l'Antarctique il a créé l'océan indien.

On pense que les Seychelles se sont formées à ce moment là et elles sont considérées comme les plus vieilles îles granitiques du monde.

On se disait bien aussi qu'elles avaient un air de déjà vu: "mais c'est donc bien sûr, on se croirait revenus à Bréhat ou à Ploumanac'h!". Tous ces gros blocs de granit rosâtre sont inhabituels sous les tropiques où on trouve plutôt des formations coralliennes et basaltiques.

Les Seychelles sont constituées d'une trentaine d'îles granitiques et d'une soixantaine d'îlots coralliens émergeant d'un vaste plateau sous marin peu profond. 80000 habitants y vivent du tourisme, de la pêche et de l'agriculture

Leur histoire connue commence avec le passage des inévitables découvreurs européens. Cette fois ce sont des portugais, vers 1502. Ils avaient certainement été précédés depuis



longtemps par les navigateurs arabes mais les îles étaient alors totalement inhabitées. Les français les occupent à

partir de 1756, installant des planteurs qui y font venir de la main d'œuvre africaine. Ils sont relayés par les anglais en 1814 jusqu'à le pays devienne indépendant en 1970.

avec celui de l'Afrique voisine et de Madagascar), l'école est obligatoire ainsi que l'apprentissage de l'anglais ET du français.

C'est vrai que tout cela s'accompagne d'un certain dirigisme protectionniste vis-à-vis des investissements étrangers. Jusque récemment, chaque étranger qui voulait faire ici des affaires d'importance était convié à apporter son aide au pays en investissant dans la production de coprah ou de vanille où il emploierait du personnel local. Actuellement encore, les entreprises touristiques font leur chiffre d'affaire en devises et sont



tenues de changer 85% de celles-ci, à la banque centrale, au taux de change officiel évidemment.

Des quotas de personnel local sont imposés aux compagnies qui exploitent le tourisme. On trouve ainsi une majorité de seychellois dans les compagnies de location de bateau qui proposent souvent ici des locations avec skipper et personnel de service. Ces skippers et marins locaux que nous avons vu manoeuvrer autour de nous, dans les mouillages et dans les ports, nous ont généralement paru à la hauteur de leur tâche.

A la découverte des principales îles.

Mahé, ses parcs, ses péages...

C'est la plus grande île de l'archipel (une trentaine de kilomètres dans sa plus grande dimension, du Nord au Sud). D'un relief assez escarpé (autour de 300 mètres), elle arbore sur tout son périmètre, de grandes masses de granit noirâtre qui s'écroulent vers la mer en amas de boules, de gros blocs et de menhirs, perçant la végétation foisonnante et enserrant des cascades d'arbres d'où émergent discrètement de-ci de-là, noyés dans la verdure, quelques toits verts ou rouges.

La pointe nord est vierge et sans accès terrestre. Elle abrite quelques petites plages de sable immaculé et on y croise peu de bateaux.

On restera une semaine sur la côte nord-ouest, dans la baie de Port Lauenay, sous la protection de la montagne qui la surplombe. Cette baie est classée "parc national", ce qui est un bon moyen de faire payer un droit de mouillage aux bateaux de passage.

Le jeudi matin de notre arrivée, on voit arriver le gardien du temple, très jeune, vêtu d'un bel uniforme genre douanier, et vautre dans sa petite annexe toute neuve: C'est 10 dollars (ou euros au choix) pour l'entrée du parc et 50 roupies pour la nuit de mouillage (4 euros)...

Devant notre mine circonspecte il argumente qu'ici l'entrée du parc est payable par bateau alors qu'à d'autres endroits elle est requise par personne... On paye ce qu'il demande en se disant que 50 roupies la nuit, c'est encore cinq fois moins cher que St Peter Port, sur Guernesey... (Le tarif de ce port a dû nous traumatiser car il est resté notre référence de comparaison depuis que nous sommes partis autour du monde...)

On s'attend à le voir revenir ainsi tous les matins pour récupérer le droit d'une nuit de mouillage, mais on ne le reverra que huit jours plus tard. Toujours la même demande: Le droit d'entrée dans le parc et une nuit de mouillage... D'accord pour une nuit de mouillage mais on refuse de payer l'entrée du parc une deuxième fois...

Devant le problème qui se pose ainsi, il se gratte la tête, réfléchit et soudain nous déclare avec un sourire éclatant: "OK pour le parc, je dirai que vous n'aviez que 100 dollars et que je n'avais pas de monnaie"... Il y a parfois moyen de s'entendre par ici.

Notre seule déception ici, sera le snorkeling: les coraux sont tous morts depuis El Nino, en 2001 je crois. Ca commence timidement à repousser mais ce sera pour nos petits enfants, au mieux...



Praslin, ses granits

Après un tour de Mahé et un réapprovisionnement à Victoria, on remonte visiter les îles situées au nord est.

La première que nous rencontrons est Praslin, la deuxième grande île des Seychelles (11 kilomètres sur 8). Après une âpre navigation de 20 milles au moteur, sans vent, nous l'abordons par la baie Ste Anne, là où débarqua Marion Dufresne en 1768 quand il la débaptisa "d'île des palmes" en "île Praslin" (voir encart).

Nous passerons quelques jours à Ste Anne, bien abrités, dans un petit port que fréquentent le ferry bi-quotidien de Mahé et un ou deux minuscules cargos qui assurent l'approvisionnement de l'île. Le spectacle de leur déchargement est souvent intéressant. On voit aussi



passer ici pas mal de bateaux de location, dont il y a d'ailleurs une base au fond du bassin. Mais enfin, cet endroit est beaucoup plus calme et propre que le port de Victoria et nous nous y plaisons bien.

On y trouve peu de commerces et ils sont éparpillés tout autour de la baie, sur des distances assez longues pour nos petites jambes... L'approvisionnement en est rendu un peu difficile mais heureusement il y a quelques fournisseurs de plats à emporter, dont le Coco Rouge où nous prendrons nos habitudes. Inutile de demander au patron ses tendances politiques, c'est écrit dessus... Mais c'est aussi un excellent cuisinier qui nous fournira tous les jours en plats créoles délicieux...

On trouve autour de Praslin quelques jolis mouillages où on peut admirer de superbes amas granitiques sous tous les éclairages de la journée.

- L'anse Lazio, si le vent est à l'est, quand le soleil couchant illumine de rose les rochers de la pointe Chevalier. Là, c'est vraiment Ploumanac'h en été...

- L'anse Volbert, moins intime que la précédente mais mieux abritée du

nord ouest, où on mouille entre l'amas rocheux le plus photographié des Seychelles: l'îlet St Pierre, et l'îlet "chauve souris" où est installé un petit hôtel qui compte parmi les plus chers du coin (6 bungalows à plus de 2000 euros la nuit).

- La baie sud de l'île Curieuse est un refuge proche quand on ne peut plus rester à l'anse Lazio. C'est aussi l'entrée d'un parc national qui abrite un grand nombre de tortues géantes, et un endroit très fréquenté par les catamarans de location.

Et sa forêt primitive

Depuis la baie de Ste Anne, nous ferons comme tout un chacun, qui vient ici pour visiter la vallée de Mai. Une petite course en bus depuis le port vous hisse à l'altitude de la vallée pour vous déposer devant l'entrée (payante et chère...). Cette petite vallée, nichée au sein du relief escarpé de l'île, abrite une végétation préservée témoignant du spectacle qui devait s'offrir aux yeux des premiers européens qui abordèrent ici. Elle est maintenant classée réserve naturelle et inscrite au patrimoine mondial depuis 1983.



Dès les premiers pas, on pénètre dans ce que certains qualifient de paradis terrestre. C'est vrai que la nature y est particulièrement luxuriante, géante, humide, pleine de parfums... Arbres du voyageur, bois dur, bois rouge, canneliers, goyaviers, acacias, pandanus, jacquiers et plein d'autres palmes et fougères géantes rendent cette promenade de trois heures fraîche et agréable, dans un silence juste troublé par les oiseaux et le glou glou des sources, sans que l'on croise quasiment jamais personne.

C'est ici qu'on découvre, souvent pour la première fois, le célèbre "Lodoicea seychellarum"; plus connu sous le nom de "coco de mer" ou de "coco fesses".

Le Viagra de ce temps là...

Le «coco de mer», qui ne pousse qu'aux Seychelles, possède une forme très suggestive qui l'a fait appeler «coco fesses» par les seychellois. Longtemps les navigateurs indiens et maldiviens ont prétendu les trouver en mer avant de les vendre ou de les offrir à leurs sultans qui étaient très demandeurs car ils leur trouvaient évidemment des vertus aphrodisiaques... La croyance d'alors était qu'ils étaient produits par des arbres sous marins, d'où leur nom de «coco de mer».



En fait, étant donné que dans cette partie de l'océan indien les courants s'écoulaient dans le sens est-ouest, il est peu vraisemblable que des cocos aient pu faire seuls le voyage des Maldives contre le courant. En plus, ces noix lourdes et très denses ont du mal à flotter. Il paraît plus probable que leurs découvreurs aient longtemps gardé secret le lieu de leur récolte pour s'assurer l'exclusivité de cette denrée rare et précieuse.

Lazare Picault re-découvrit ces cocos à Praslin, et plus tard, le botaniste Pierre Poivre (administrateur colo-

nial français) déduisit que c'étaient là les fameuses noix tant recherchées par les sultans Indiens.

Ce cocotier très particulier est couronné de feuilles en éventail larges de 3 à 5 m. Il peut vivre de 800 à 1000 ans et sa taille peut atteindre 30 mètres. Il ne grandit que de 5 cm par an et ne produit des fruits qu'à l'âge de 25 ans. Le fruit mûrit en sept ans pour produire une jolie noix femelle à la forme si suggestive. Le coco mâle est lui aussi assez remarquable avec un énorme phallus de 60 cm... Les abeilles et les vers se chargent de la fécondation mais d'aucuns affirment que les nuits de pleine lune... On ne sait pas car le parc ferme à 16 heures...

Aujourd'hui, le coco de mer est une denrée soigneusement protégée par le gouvernement des Seychelles. Chaque coco est recensé dès qu'il apparaît sur l'arbre où il sera cueilli à maturité puis estampillé et numéroté, avant d'être mis en vente dans des boutiques autorisées, autour de 150 euros pièce. Être pris en possession d'un coco "illégal" est passible d'une très forte amende et même de prison!

La Digue, atmosphère de vacances.

Après avoir visité toutes les anses de Praslin, nous sommes partis pour "La Digue", à quatre milles à l'Est de Ste Anne. Comme vous pouvez voir, les navigations ne sont pas au long cours dans les Seychelles... En cette période de transition, quand les vents ne sont pas encore installés au sud est, la côte ouest des îles n'est pas souvent praticable pour le mouillage. A la Digue, il est alors préférable d'utiliser le petit bassin du port de la passe.

Suivant les conseils de ceux qui connaissent, on y est arrivés assez tôt dans la journée pour pouvoir mouiller à l'aise, avant l'arrivée du gros de la

flotte de location. Dans ce bassin, le mouillage se pratique cul à la côte avec un bout à terre et c'est un avantage certain d'avoir de la place pour manœuvrer et pas de vent. A la fin de l'après midi, le nombre de bateaux s'était multiplié par trois et on était quasiment à couple de nos voisins. Ça faisait très HLM à Palavas les Flots...



La Digue a la réputation d'être la plus belle île des Seychelles: "D'énormes blocs de granit croulent des collines vertes jusque dans la mer, en un chaos titanique. Du large on croirait voir les pans d'une forteresse rose battue par les vagues"... Si si, c'est écrit dans notre guide... Alors!

Surtout, elle n'est pas très grande (4 kilomètres sur 5) et les voitures - même les motos - y sont très rares. Tout le monde circule à bicyclette. On voit même passer quelques charrettes attelées d'un bœuf (enfin... un zébu drôlement bien membré), mais c'est surtout pour balader les touristes. C'est du dernier chic de se rendre à son hôtel, véhiculé là dedans.



L'ambiance est bucolique, calme et vacancière. C'est ici que nous avons le plus senti la présence du tourisme, dont la plus grande partie de l'île doit vivre, mais de manière calme et bon enfant. Pas de grands palaces occupant ostensiblement les bords de mer, l'infrastructure touristique-hôtelière reste plutôt discrète.

Nous sommes allés promener des bicyclettes de location le long de la route du nord. C'est vraiment très beau, avec les blocs roses comme ils disent plus haut... Nous y ferons connaissance avec une grosse tortue terrestre qui vaquait à ses affaires au bord de la route. Le capitaine la soupçonne d'arrondir ses fins de mois par une rémunération du ministère du tourisme

Vers le sud du port, s'étire le village "utile", avec ses commerces parmi lesquels on trouve même un petit super marché... Tout le monde circulant à vélo ou à pied, même très fréquentée, la rue reste calme. Si le port n'était pas aussi encombré, on trouverait plaisir à rester ici longtemps.

Sortir du jardin d'Eden...

Le début du mois de mai est arrivé. Après avoir passé plus de deux mois dans ces îles, nous n'avons pas l'impression d'avoir épuisé le sujet et nous prolongerions volontiers ce séjour agréable... Mais la fenêtre météo permettant d'espérer un passage confortable vers Madagascar n'est pas très large: Attendre que le risque de cyclone soit devenu assez faible mais pas trop non plus pour que l'alizé

Cukul la Praline

César Gabriel de Choiseul, duc de Praslin, secrétaire d'état à la marine sous Louis XV, fut à l'origine de la grande expédition de Bougainville autour du monde.

Après la découverte du coco de mer sur l'île des palmes en 1768, on en expédia un lot à Versailles. En raison de leur forme très suggestive elles furent baptisées "cukul...la praline", en référence à leur provenance, car entre temps l'île avait été rebaptisée Praslin en l'honneur de César Gabriel...

Moins érotique, son nom scientifique "Iodoicea" lui a été donné par le naturaliste Philibert Commerson - qui faisait partie du voyage - en l'honneur de Louis XV (Ludoicus=Louis en latin).

ne soit pas encore bien établi car il est réputé être très musclé dans cette région.

Ces conditions se rencontrent pendant la période de transition, c'est-à-dire juste maintenant, durant la première quinzaine de mai. Il faut donc songer à préparer le départ...

D'abord les formalités avec ces messieurs de l'immigration qui ont besoin de quelques jours pour faire leur travail, avant de vous donner une lettre de recommandation pour aller visiter les autorités des douanes et du port... Si si, c'est effectivement une lettre manuscrite à l'attention de leurs collègues du port, que les "immigrateurs" vous remettent sous pli cacheté, en plus du bête tampon dont ils ont décoré votre passeport... Ils y racontent que vous avez tout bon et que vous pouvez partir sans laisser de mauvais souvenirs dans le pays...



La tournée d'avitaillement n'est pas très difficile pour une traversée de moins de 10 jours, et comme il paraît qu'à Nosy Bé

on trouve tout le nécessaire, pas besoin d'accumuler des réserves de précaution.

Moucher son nez et dire au revoir à la dame...

Restent les dernières soirées d'adieu avec nos nouveaux futur "ex copains" du coin: Michel et Monique de "Sacré G2" qui vont partir bientôt pour les Chagos. Bébert et Laurence sur "Ty Armor" (non ils ne sont pas bretons... Ce sont des mauriciens de souche... Ils ont juste acheté leur bateau à un breton de passage) qui partent pour Madagascar via les îles éloignées du sud des Seychelles.

Hervé sur son cata Altair est le seul à rester ici car il veut y créer une activité de croisière- plongée pour petits groupes (www.blue-expérience.com). Ça fait deux bons mois qu'il est arrivé ici, juste avant nous, et son expérience que nous avons observée témoigne bien des difficultés faites aux étrangers pour installer un commerce dans le pays. Il espère obtenir sa licence d'exploitation pour le mois d'Octobre et pouvoir alors commencer à travailler...



C'est un côté toujours attristant du voyage que de toujours devoir faire ses adieux quand on ne sait, ni où, ni quand, ni si on reverra tous ces gens sympathiques. Mais bon, si on ne voyagerait pas on n'aurait pas fait leur connaissance non plus...

C'est ainsi que le 9 mai au matin, nous mettons à la voile vers le Sud, au départ de Port Launay où nous avons voulu passer une dernière nuit au mouillage. Direction Madagascar.

Le temps est beau, le vent presque portant et pas bien fort, l'amarinage va donc bien se passer.

Après???



La Carte de la région



Dernières nouvelles au moment de la mise sous presse

Getaway est arrivé à bon port à Madagascar. Comme il y fait beau, chaud et qu'on n'est pas trop débordés, on a pu y écrire tranquillement les lignes que vous lisez.

Beaucoup de temps à "bêner" au mouillage, devant la beauté et l'étrangeté de ce qui nous entoure...

L'ambiance est donc à la Navigation côtière "pépère". L'aventure reprendra au mois d'Octobre, quand on repartira vers l'Afrique du Sud.

En attendant, on vous souhaite de bonnes vacances d'été, aventureuses, reposantes,...

Enfin, comme vous les aimez quoi...