

Croisière méditerranéenne

Nous sommes partis à la voile le 15 Juillet, Christiane, Jean-Claude un ami parisien, et moi pour une destination incertaine. Toute croisière a un but, mais nous ne savions pas quel sera le nôtre, Malte ou Lampedusa. Vue sur un atlas la différence n'est pas bien grande puisque l'on commence par descendre la côte ouest de Sardaigne, puis on traverse le canal du même nom pour atteindre la Tunisie dont on suit les rives jusqu'au cap Bon qui correspond au changement d'orientation de la côte. C'est là qu'il faut choisir: soit on se dirige vers l'île de Pantelleria, puis directement sur Malte, soit on descend le long de la Tunisie jusqu'à la latitude de Lampedusa que l'on rejoint plein est. Ce sont les vents qui décideront à cause d'une date butoir ; Jean-Claude a prévu de nous accompagner jusqu'au 28, date à laquelle il doit prendre un avion. Il a réservé son retour depuis Malte, mais comme ce rendez-vous nous laisse peu de marge, il a aussi prévu un billet au départ de Tunis.

Donc route au sud jusqu'au cap Bon, en passant par l'une des plus belles petites îles de Méditerranée occidentale. Elle est juste en face de la pointe sud-ouest de la Sardaigne. C'est l'isola San Pietro, d'une dizaine de kilomètres de diamètre, avec une très jolie petite ville qui est aussi un assez bon port, Carloforte. L'ambiance n'y est pas sarde ; c'est une ancienne colonie génoise, comme on le voit à l'architecture, à la couleur des pierres et comme, paraît-il, on l'entend quand on saisit les nuances des dialectes italiens. On y a longtemps pêché le thon, à l'aide de madragues comme Rossellini l'a filmé dans *Stromboli*, et il y a une conserverie désaffectée à la pointe nord de l'île. Il y reste de grosses barges spécifiques de cette pêche qui pourrissent près du rivage. On y a aussi exploité la pierre dans des carrières à fleur d'eau et extrait du minerai de manganèse dont les traces donnent à la roche des couleurs ocres et pourpres. Comme il y a des hauts fonds entre la Sardaigne toute proche et l'île, de ce côté, la mer est parsemée de zones turquoises qui correspondent aux fonds sableux.

C'est une de mes escales favorites dont le charme à chaque passage est renouvelé parce qu'elle ne change pas ; la digue nord a été prolongée mais pas aménagée ; l'unique banque a récemment installé un distributeur, et les deux restaurants sous les platanes du *lungomare* continuent à servir des pâtes et des *frutti di mare*. Les étroites boutiques où l'on fait son ravitaillement sont les mêmes, mais on y trouve aujourd'hui de tout. Il y a vingt-cinq ans, lors de mon premier passage, il n'y avait que les produits de l'île et nous avions eu du mal à obtenir des bouteilles vides pour les remplir du vin local, le seul disponible. Faute de bouchon, on versait dans le col un peu d'huile d'olive qu'un habile coup de poignet permettait d'éjecter pour entamer la bouteille. Inutile de dire que ce conditionnement est peu propice au transport maritime et que nous avons bu un curieux mélange.

D'habitude, nous restons à Carloforte un jour ou deux, mais cette fois nous sommes repartis le lendemain pour rejoindre les mouillages de la pointe sud de Sardaigne, les caps Teulada et Spartivento. Le premier a longtemps été occupé par les militaires, ce qui l'a préservé de toute construction, et le second, malgré ses grandes plages de sable est assez déserté. On peut donc y jeter l'ancre, devant des plages de sable presque blanc ou dans des anses bien protégées, pour passer la nuit et faire de petits tours à terre. C'est comme cela que nous avons erré sur un ancien champ de tir, jonché de projectiles que nous regardions avec méfiance.

De là, nous avons traversé vers Bizerte ; une journée puis une nuit en mer pour arriver au petit matin. En doublant le cap Blanc, jusqu'où la ville s'étend, nous avons pêché coup sur coup deux bonites, à la traîne, au lever du jour. En les vidant sur le ponton nous avons attendu les autorités. Les formalités, répétitives mais bon enfant, nous paraissent d'un autre âge. Il faut remplir trois fois les mêmes formulaires pour la police, la douane et la garde nationale. Chacune pose ses questions naïves "Vous n'avez pas d'armes, pas de drogue" ? On dresse la liste de notre matériel ; cette année on ne mentionne plus les appareils photo et l'absence de caméscope les a définitivement convaincus qu'ils avaient affaire à du menu fretin. Déjà le vide de nos coffres, deux pauvres bouteilles d'alcool entamées et trois de vin, avait jeté le doute. Pas de cigarettes, quelques cigares italiens - j'avais caché quelques havanes - et l'idée même de bakchich s'est évanouie. Visiblement nous n'étions pas suspectés de faire des importations clandestines. Mais comme le matériel du bord n'est pas contrôlé au départ, on se demande à quoi servent ces listes.

Le charme de Bizerte réside dans son vieux port, accessible aux seules barques de pêche depuis qu'un pont enjambe l'entrée de ce bassin en forme de boomerang. Il est bordé au nord par l'enceinte fortifiée de la casbah. Lors de passages précédents, on pouvait se promener sur le chemin de ronde auquel on accède par des escaliers. Aujourd'hui on utilise une porte dérobée, et un passage payant, pour monter sur la seule esplanade des remparts où un café a installé ses tables, mais aussi ses haut-parleurs qui diffusent une musique assourdissante. Des deux côtés du bassin, des barques multicolores sont amarrées devant de belles maisons blanches aux boiseries d'un bleu typique du pays. Tout au long du seul quai ouest, les cafés servent des boissons sans alcool que l'on boit, à l'ombre en fin de journée, en regardant les mouvements de pêcheurs sur le fond étincelant des façades du quai d'en face. Une mosquée, au minaret de section carrée couronné d'un petit chapeau de faïences vertes, se reflète dans les eaux calmes quand aucun bateau ne passe. Des gamins inlassables nous proposent le traditionnel jasmin, monté sur de fines tiges liées en bouquet, avec des arguments trop systématiques pour ne pas être suspects, "pour acheter des cahiers", "ma famille est malade", ou simplement avec une insistance muette parce qu'ils ne savent plus de français. Nous achetons notre tranquillité, car le seul argument à leur opposer est qu'on est déjà servi, en évoquant l'époque où notre langue, ici, était courante grâce aux coopérants. Les petits enfants ne savent plus que dire "bonjour", expression souvent remplacée par l'universel "hello".

La côte nord tunisienne est belle ; de grandes dunes, partiellement couvertes d'une maigre végétation, plongent dans la mer. Il y a des promontoires, des caps et très peu de ports en dehors de Bizerte et de Tunis. Des pêcheurs sympathiques vous proposent des cigales, sorte de langoustes sans pince, plus ou moins sous le manteau car, nationalisée, leur pêche ne leur appartient pas. Qui plus est, je les paye en francs, ce qui n'est guère légal, mais apprécié à sa juste valeur. L'un des plus beaux de ces coins sauvages est le cap Farina, qui marque l'entrée du golfe de Tunis, et qui fournit un bon abri des vents de nord-ouest. Manque de chance, il venait d'est et nous n'avons fait que passer devant les campements de pauvres pêcheurs qui vivent, l'été, dans des cabanes de branchage autour d'un petit marabout et de quelques tombes érigées sur des plates-formes taillées dans la pierre. Ils tirent leurs barques sur une petite grève et doivent apporter l'eau qui leur est nécessaire. Dans le prolongement du cap il y a une petite île, plus remarquable par l'épave qui achève lentement de s'y disloquer que par son phare. Ce symbole n'encourage pas à y chercher refuge et nous gagnons un petit port situé à quelques milles.

Ghar el Melh est un bassin artificiel, de forme carrée, creusé dans le sable pour remplacer le port traditionnel situé maintenant au fond de marais qui s'ensablent rapidement. C'est un joli port fortifié par les turcs où pourrissent encore quelques barques chargées de leurs filets. Le nouveau est dépourvu de charme avec, pour seules bâtisses, l'office des pêches où l'on s'approvisionne en glace, le café, sorte de préau qui déverse une musique tonitruante, et l'inévitable poste de police. De notre voilier, parfaitement incongru dans ce bassin où arrivent et partent presque sans cesse de petits chalutiers ou de grosses barques, nous observons les pêcheurs qui font leur cuisine et se reposent en attendant le prochain départ. Après avoir déchargé le poisson, des cagettes au contenu varié ou de gros thons, les pêcheurs battent le poulpe et le déchirent en lambeaux avant de le suspendre afin qu'il sèche, ou poussent le transistor à fond tout en préparant le kanoun pour faire cuire les invendus.

Le lendemain, après avoir traversé le golfe de Tunis, en arrivant devant le cap Bon, un fort vent de sud-est se lève et nous renonçons à doubler le cap, car c'est justement la direction qu'il faudrait prendre. Même en tirant des bords contre ce vent, nous sommes sûrs de ne pas atteindre le prochain abri, le port de Kelibia, avant la nuit. De plus le cap offre un excellent mouillage abrité, à deux milles au sud du phare. Ainsi le vent a décidé. N'étant pas à Kelibia ce soir, nous ne serons pas à Pantelleria demain et nous ne pourrions être à Malte à temps. C'est donc l'autre chemin que nous allons suivre : descendre la côte est tunisienne jusqu'à Mahdia, et là traverser vers les îles Pélagies, et Lampedusa. Ce soir le vent fait vibrer le mât qui émet un son de rhombe, mais je m'en moque ; j'ai mis deux ancres sur un bon fond de sable et la mer est très plate à l'abri des montagnes que le vent dévale. Quelques bateaux nous rejoignent confortant notre décision de ne pas passer le cap et de rester dans cet endroit qui paraît très sauvage. Pas tant que ça, puisqu'un troupeau de chèvres balaye la colline et que deux jeunes viennent à la nage nous proposer des poissons qu'ils ont harponnés. Mais comme nous avons encore attrapé une petite bonite, qui mijote pendant qu'on ouvre les oursins, nous déclinons leur offre.

Le lendemain, le vent souffle toujours aussi fort et nous atteignons Kelibia après une grande journée passée à tirer des bords. C'est un grand port de pêche avec un quai réservé aux plaisanciers, muni d'un unique robinet d'eau douce et de quelques prises de courant. Il est situé sous une forteresse ancienne, aujourd'hui zone militaire, dont l'enceinte bien conservée couronne la colline. Ce soir il y a une ambiance de fête, avec quelques attractions foraines et beaucoup de familles avec de nombreux enfants. Nous cherchons un restaurant dans la direction la plus animée mais nous ne trouvons qu'un kiosque qui vend des bricks au thon et un café qui a un four à pizza. On nous y sert quelque chose d'à peine mangeable, et pourtant on avait pris la plus chère, celle aux fruits de mer. Le lendemain nous trouverons un vrai restaurant en partant dans la direction opposée. Le cadre y est magnifique, petite véranda surplombant la mer, mais la nourriture presque aussi décevante ; les rougets ont la taille d'un (petit) doigt et les côtelettes font penser à des moutons rachitiques. C'est sûr, Kelibia ne compte pas sur le tourisme.

Comme le vent est toujours orienté dans la direction où nous voulons aller, nous prenons un jour de repos. Jean-Claude nous quitte à la gare routière située à quelques kilomètres. Christiane et moi prenons une voiture de louage pour Nabeul. C'est un taxi collectif à peine plus cher que l'autocar, qui démarre lorsqu'il est plein. Nous voyageons en compagnie d'une jeune fille toute peinturlurée, avec des ongles violets interminables, et d'un pauvre pêcheur au chapeau de paille rafistolé, de retour du marché avec ses multiples paquets ; tous deux paieront sans dire un mot au chauffeur.

Nabeul est une ville de l'intérieur, même si on longe le bord de mer pour y arriver. Elle est renommée pour sa poterie. Un petit souk et quelques mosquées trahissent l'ancienneté de la ville. Après un petit café dans la rue principale, nous nous conformons à l'image d'Épinal du touriste qui fait semblant de s'intéresser à la production locale. En fait le *curios* est stéréotypé et la différence vient des boutiques qui affichent leurs prix contre celles qui n'affichent rien et dans lesquelles le marchandage est l'épice du négoce. Nous nous laissons séduire par une série de plats ornés d'un poisson stylisé que l'on trouve dans une seule boutique où les articles sont étiquetés.

Maintenant il faut traverser le golfe de Hammamet, plus de cent kilomètres de plages touristiques dépourvues d'abri pour ce vent de sud-est qui persiste. Nous partons à l'aube et le vent, qui a légèrement tourné, nous permet de rester toujours sur le même bord et donc de parcourir la distance minimum. Nous sautons Hammamet qui, malgré la renommée de ses belles villas typiques, ne dispose d'aucun port et nous voguons droit sur El Kantaoui, marina moderne au charme d'opérette située à dix kilomètres au nord de Sousse. Un guide maritime d'il y a quelques années conseille, pour trouver l'entrée en venant de la mer, de repérer l'hôtel Hannibal, sorte de pyramide à degrés des temps modernes. Mais maintenant que le tourisme tient lieu de religion, ce genre de temple s'est multiplié, et le plus imposant n'est que le dernier né de ces sanctuaires modernes. El Kantaoui offre une escale confortable, mais hors du lieu, hors du temps. Rien n'y rappelle la Tunisie, même pas son côté négligé. On se croirait dans un décors de cinéma façon péplum. Des promenades en galion à moteur le disputent à des excursions dans des bateaux à fond transparent ou des sorties en mer sur des multicoques rescapés d'une « transat » des années soixante-dix. Et les nombreux restaurants au personnel pléthorique s'ingénient à satisfaire une clientèle cosmopolite, versant nord d'un dialogue avec le sud qui ne risque pas de s'y établir. Nous échouons dans un restaurant au menu tetralingue où un couple de nordiques se photographie mutuellement devant sa langouste, sans proférer d'autres sons que des bruits de mastication. Ayant fini leurs décapodes ils partiront brutalement, sans un mot, après avoir réuni leur fourbi photographique.

En allant à Sousse en car, on parcourt une dizaine de kilomètres de bord de mer, c'est-à-dire de centres de loisir, d'hôtels, de night-clubs, de casinos qui se juxtaposent au point de provoquer l'écœurement. Toute la nomenclatura antiquo-orientale sert de faire-valoir à ces lieux et le dancing Cléopâtre jouxte le César Palace, l'hôtel Shéhérazade fait de l'ombre au Taj Mahal, sorte de palais des jeux en carreaux de plâtre. Ce mauvais goût trop commun, comme ces meringues trop sucrées auxquelles ces bâtiments font penser, semble être l'avenir de la Tunisie, car ses ressortissants y voient la preuve de la modernité de leur pays. La parabole de la paille et de la poutre me revient à l'esprit ; les abords de nos grandes villes, avec leurs centres commerciaux bariolés et grandiloquents, sont pires encore.

La médina de Sousse est une ville arabe comme on les rêve après avoir feuilleté un livre sur la peinture orientaliste, avec ses maisons blanches en forme de parallélépipède rehaussées de couleurs pastels, du bleu comme les boiseries tunisiennes, du vert comme dans toute l'aire musulmane, d'autres teintes minoritaires et délavées. La médina est dans une enceinte fortifiée, très bien conservée ou restaurée et monte progressivement du port, extérieur, ou de la grande mosquée, intérieure, jusqu'à une colline dont le point le plus haut sert de phare. Au delà, se trouve la ville plus récente. Un cimetière occupe toute une colline. En dehors des rues commerçantes, que la camelote étalée ou suspendue devant les portes disgracie, les maisons sont belles. Il y a

même quelques monuments inoubliables : une petite mosquée, construite par les turcs, avec un minaret octogonal rehaussé de faïences qui domine les ruelles alentour ; le Ribat, sorte de fortification religieuse sur un plan carré, constituée de deux niveaux de sobres cellules donnant sur une large cour. Dans un angle, une tour élancée, ne contenant qu'un escalier en limaçon, permet d'accéder à une plate-forme d'où l'on observe toute la ville et la mer. Le port, dénué de tout aménagement pour la plaisance, sans doute pour rabattre la clientèle sur El Kantaoui, est pratiquement vide. Nous parcourons le souk aux boutiques standardisées, du tapis, de la maroquinerie, des bijoux, et les rabatteurs sur le pas de la porte invitent à entrer "juste pour le plaisir des yeux". Mais où y a-t-il du plaisir dans cette accumulation d'objets de pacotille, réalisés sans application, et identiques d'un étal à l'autre ? De retour à El Kantaoui, nous faisons voile une petite heure sur Sousse, pour éviter une seconde soirée dans ce Shangri-la pour touristes. Nous croisons les galions d'opérette, semblables à celui que Polanski a fait réaliser, justement en Tunisie, pour tourner *Pirates* et qui a longtemps enlaidi le Vieux port de Marseille. Diner au restaurant "Le Bonheur" qui n'a pas usurpé son nom.

Pour descendre encore dans le sud il faut contourner les îles Kouriat, si basses sur l'eau et si loin de la côte qu'on les voit tout d'abord comme un mirage, suspendues dans les airs. C'est la partie émergée d'un vaste haut-fond et entre les deux îles principales, celle du nord qui porte un phare et celle du sud, il y a un étroit passage navigable qui permet de rester sur quatre mètres d'eau. Nous enroulons le foc pour réduire la vitesse, et je me fais tirer à l'arrière avec un masque pour surveiller les fonds. Passé le danger de s'échouer, nous mouillons devant une maisonnette abandonnée sur l'île du sud qui porte le nom italien de Conigliera. En débarquant sur cette terre irréelle qui sent le marécage et qui en a la mollesse, nous effrayons des bandes d'oiseaux. Le sable est jonché d'os de seiche et de petits ossements dont je ne saurais dire s'il s'agit d'oiseaux morts ou des lapins éponymes. On entend un pêcheur jurer plus fort que son moteur alors qu'il essaye de dégager sa barque ensablée. Il a sans doute voulu trop s'approcher, en s'écartant de la passe au sud de l'île qui est pourtant bien marquée. Il y parvient et repart pleins gaz vers un port invisible sur la côte.

L'après-midi, un assez fort vent de nord-est s'établit et nous porte à vive allure, sous un ciel gris, jusqu'au cap Africa sur lequel est installée la ville de Mahdia. Enfin ... sa partie intéressante, car elle s'est largement étendue le long du bord de mer, vers le nord, réalisant elle aussi un chapelet d'hôtels internationaux façon Maghreb. Le port s'est également agrandi, pour accueillir une véritable flottille de gros chalutiers dont beaucoup sont paresseusement amarrés. L'extrémité du quai principal est réservée aux yachts, une pancarte l'indique, juste sous les yeux de la police et de la garde nationale qui occupent le premier étage du bâtiment au bout de ce môle ; leur balcon donne sur nos mâts et j'ai bien peur qu'ils ne balancent leurs mégots sur nos ponts. Il n'y a de la place que pour deux bateaux le long du quai ; ça tombe bien nous sommes les seconds. Un bateau métallique jaune vif est amarré, et petit à petit nous lierons connaissance avec son unique occupant Guy.

C'est un musicien savoyard, amoureux des mers australes, qui a passé un an (c'est peu) pour construire son bateau et qui part, seul, pour La Réunion. Après quelques tours en Tunisie, son moteur chauffe et son moral baisse. Il n'a pas une grande expérience de la mer, et il ne s'attendait pas à tous ces bateaux la nuit qui l'obligent à veiller. Son moteur, un peu faible pour un bateau de cette taille (10 m), et la fatigue, due à la solitude, le ralentissent. Il sait qu'il a raté les bons alizés et qu'il ne sera pas à Saint-Denis pour Noël. Alors autant attendre un an ; il va faire venir sa famille pour des

vacances et il cherche où laisser son bateau en hivernage au moindre prix. La Tunisie est très bien placée dans ce domaine avec ses quelques marinas bien gardées.

Mahdia est une ville toute en longueur bâtie sur un promontoire. La rue principale, commerçante au début, passe par une petite place merveilleuse. Abrisée du soleil par quatre grands arbres au feuillage très épais, la lumière y perd sa crudité aveuglante. Elle est principalement occupée par les tables et chaises de deux cafés qui servent, en dehors des "gazouses", du thé le matin et du café le soir. En plus, on y prépare et entretient des narghilés dont quelques "natifs" suçotent l'embout. Devant, un bâtiment ancien en cours de ravalement offre aux passants un banc à la base d'un renforcement, couvert de faïences anciennes, terminé par un demi-cercle outrepassé. Dominant la place, il y a un large balcon couvert, avec des murs tapissés de carreaux bleu foncé à motifs géométriques.

La rue continue tout droit entre deux rangées de maisons dont l'ancienneté est prouvée par des colonnes d'angle en pierre, sculptées, qui n'ont pas été gainées dans l'enduit à la chaux périodiquement passé. La rue aboutit au port antique, naturellement abrité par des rochers complétés avec des pierres pour en améliorer l'efficacité. Il sert toujours comme l'attestent quelques barques aux couleurs très vives, couvertes de filets et immatriculées au nom de la ville ; un pêcheur rentre lentement à la rame et traverse tout le bassin pour regagner sa place. Au delà, le terrain est couvert de tombes musulmanes qui conduisent au phare, en forme de mausolée, dont la coupole est surmontée d'une tourelle rouge vif. De petites rues désertes permettent de gagner le versant nord du cap Africa, aujourd'hui battu par les vents. C'est ce qui lui donne un aspect si sévère car, sur ce versant nord également, les maisons se rehaussent de couleurs au fur et à mesure qu'on se rapproche de la porte monumentale à l'entrée de la ville.

Un jour de vent très fort, peu favorable pour la traversée sur Lampedusa, nous a permis de visiter El Djem ou plutôt son Colisée monumental, le troisième du monde romain, érigé à l'époque où le commerce de l'olive rapportait gros. Pour parcourir les soixante kilomètres qui séparent les deux villes nous avons pris l'autobus, d'origine hongroise, qui fait un bruit de tôle infernal. Pas question d'échanger plus de quelques mots, même avec l'autochtone qui veut lier conversation et nous montrer qu'il sait aussi bien l'anglais que le français. "D'ailleurs l'anglais c'est plus facile" dit-il, croyant nous engager dans une conversation chauvine. Nous regrettons la voiture de louage, mais au retour il n'y en a pas en attente. En tripotant les billets des droits d'entrée, nous devinons qu'ils sont aussi valables pour le musée que personne ne nous a signalé. Renseignement pris, nous avons effectivement droit, à l'autre bout de la ville, à trois salles couvertes, du sol au plafond, de mosaïques romaines en parfait état.

Demain nous quittons la Tunisie. Légalement il faudrait faire les "formalités de sortie", c'est-à-dire faire tamponner les passeports et sans doute remplir et signer quelques formulaires. Mais si nous revenons en Tunisie, ce qui est probable car pour traverser de Pantelleria en Sardaigne on passe tout près du cap Bon, il faudra à nouveau faire les formalités d'entrée .. et de sortie. Tandis que si l'on ne dit rien, comme si l'on continuait sur Sfax, on pourra toujours produire nos documents faits à Bizerte. Christiane et Guy, qui en est à son troisième jeu d'entrée-sortie, sont pour la légalité et moi je suis plutôt contre. Ils tentent de me faire croire que les italiens vérifieront que nous sommes en règle ; en fait ils ne s'occupent de rien. L'argument du défaut de tampon, source de difficulté lors d'une entrée ultérieure en Tunisie, finit par l'emporter, même si, selon moi, on peut toujours invoquer une (in)fortune de mer.

Toute la journée un joli vent de nord nord-ouest nous pousse à six sept nœuds vers Lampedusa que nous voyons à la tombée de la nuit. Nous mouillons, trois heures plus tard, dans l'anse à l'entrée du port, parce qu'une boîte de nuit déverse sur le quai des bateaux de passage une musique disco dont je préfère m'éloigner. Le lendemain nous accostons : le village, peu attrayant, est fait de maisons similaires accolées les unes aux autres, chacune avec un puits cadencé devant sa porte. Quelques commerces, une place massacrée par un artiste contemporain qui non content d'avoir planté une statue abstraite, fille naturelle d'un tableau de Mathieu et d'un décor d'Alien, agressive comme un oursin, a fait déposer tout autour des blocs de pierres mal taillées, de façon qu'on ne puisse plus ni s'asseoir ni ignorer son œuvre déplacée. Il n'y a rien qui rappelle la munificence du Guépard et nous nous demandons si c'est ici que Giuseppe Tomasi, prince de Lampedusa, a muri vingt cinq années durant l'œuvre qu'il a tout juste eu le temps d'écrire avant sa mort.

Nous effectuons le tour de l'île à la recherche du meilleur mouillage pour la nuit. C'est incontestablement derrière l'île des lapins (encore) ; la mer y est d'une transparence que l'on ignore sous nos latitudes. Las, des écologistes (?) nous crient que c'est une réserve, que le mouillage est interdit, qu'il faut partir, ce à quoi nous obtempérons pour ne pas argumenter dans une langue que nous ne maîtrisons guère. Car rien n'est signalé sur nos instructions nautiques récentes et toute la journée des barquettes locales viennent y ancrer et faire baigner des cohortes de touristes. Peut-être qu'ici les espèces marines ont le sens des heures ouvrables ou le respect de l'activité locale et qu'elles ne sont troublées dans leurs fonctions vitales que passée l'heure du couvre-feu.

Sur la route de Pantelleria il y a une toute petite île à peine signalée, Linosa, où nous décidons de faire escale de façon à raccourcir l'étape. C'est un volcan qui offre peu d'abris véritables. A l'entrée du port encombré de cailloux qui ne peut contenir qu'une douzaine de barques, il y a encore quinze mètres de profondeur et derrière le débarcadère des *traghetti*, à un demi-mille à l'ouest, la cala Nuovo est ouverte au nord-ouest, direction des vents à craindre. Mais la météo est optimiste et, une fois ancrés, nous marchons jusqu'au village distant d'un kilomètre environ. Plus on avance et plus c'est beau ; une pente couverte de lys monte au sommet d'une falaise pourpre et ocre. Les cactus, en forme d'oreilles posées sur des oreilles, ont envahi les champs autrefois cultivés. Lauriers et bougainvilliers abondent entre les massifs de daturas ; chaque maison a son palmier au tronc joufflu. Cette île a su façonner et garder un style unique en Méditerranée. Les portes et les façades ocres des maisons au toit plat sont bordées d'une bande rouge. Les gens y sont aimables, les tenanciers courtois, si bien que nous décidons d'y rester le lendemain pour parcourir l'île.

En moins d'une heure, nous grimpons sur le mont Vulcano, dont le petit cratère en forme de cuvette est tapissé des restes de terrasses, autrefois cultivées et aujourd'hui couvertes de cactus. Nous descendons de l'autre côté, le long de falaises vertigineuses. Sur les crêtes, des vestiges de citernes construites pour capter l'eau de pluie font penser aux tables de sacrifice d'un rituel face à la mer. Des zones cultivées, il ne reste plus guère que de larges murs de pierres sèches soulignés de rangées de cactus. Ils sont parfois si rapprochés qu'ils servent plus à dégager la terre qu'à délimiter des parcelles absurdes. Un autre cratère miniature est visible au nord de l'île.

En comparaison, Pantelleria est un gros volcan haut de huit cent mètres et, vu de la mer, les terrasses qui dominent les falaises semblent encore cultivées. Nous arrivons à la tombée de la nuit, poussés par un vent du sud et nous mouillons dans la Cala Tramontana, au milieu de l'anse par quinze mètres de fond. C'est le problème des îles

volcaniques ; soit on se met très près des cailloux et l'on a peu de place pour éviter, soit on se donne cette place mais l'on se retrouve sur des grandes profondeurs ; ce soir nous avons trouvé un moyen terme. Le lendemain, en fin de matinée, nous gagnons le port, spacieux maintenant que l'on a équipé tout le pourtour de quais. Mais il n'y a ni eau ni électricité, excepté sur la jetée en cours de réfection où se trouvent trois robinets poussoir qu'il faut tenir à la main. Les gens ont bricolé des planchettes pour obtenir l'eau en continu. En dehors du port, la ville n'a aucun intérêt ; le soir nous ne trouverons même pas un restaurant pour dîner en plein air.

Maintenant nous rentrons, ce qui modifie l'ambiance du bord. Les vacances sont moralement finies, même s'il reste encore deux semaines à naviguer. Nous revenons par le cap Bon où nous comptons juste passer la nuit. Le mouillage sous le phare est toujours aussi superbe et les oursins aussi. La Garde Nationale en zodiac vient relever les compteurs et commence par nous reprocher d'être là puisque nous ne sommes pas entrés. Je regrette mes documents rendus à Mahdia. "Qu'à cela ne tienne nous rentrerons demain ... à Bizerte", où nous ne comptons pas aller. Après moult tergiversations, ils en viennent à l'essentiel : "Vous n'avez pas une bière ?". Cela ne se refuse pas à trois membres zélés de la Garde Nationale. En nous quittant, ils m'expliquent que si d'autres autorités viennent nous contrôler, ils ne sont pas passés ; j'en frémis pour mes bières mais j'acquiesce.

Nous repartons à l'aube pour traverser sur la Sardaigne et pendant toute la matinée le vent reste incertain, changeant. Parfois nous faisons route sur le cap Carbonara au sud-est de la Sardaigne, parfois nous filons sur Bizerte et ses formalités. Après avoir visité la rose des vents sous un ciel gris à tendance orageuse, il s'établit au nord-est, pour nous permettre de remonter. Nous coupons le double rail des tankers et des cargos sur la route de Gibraltar à Port-Saïd ; échelle de vitesse mise à part, c'est comme la traversée d'une autoroute à cloche-pied. On aperçoit ces monstres au loin et l'on est sûr de croiser leur étrave, mais ils sont si rapidement sur nous qu'il faut se dévier pour les laisser passer ; mieux vaut ne pas être là de nuit ou par temps de brouillard, quand on apprécie mal les vitesses et les distances. Dans la nuit, le vent passe à l'ouest et nous pousse à quatre cinq nœuds entre les bateaux de pêche. Au petit matin, en vue des côtes, il change encore de direction et nous tirons des bords toute la journée jusqu'au cap Ferrato où il finit par tomber pendant que nous nous baignons avant de gagner Porto Corallo.

Il y a trois ans ce vaste port était brut de décoffrage, sans personne à quai ; maintenant il y a trois petits chalutiers et l'on a mis l'éclairage et des pannes avec des pendilles pour les plaisanciers. Nous sommes une douzaine, comme par hasard regroupés par nationalité comme c'est souvent le cas. L'entrée s'ensable très vite ; il reste quatre vingt centimètres d'eau au milieu, alors qu'il y en avait six mètres en 93. Il faut serrer la digue extérieure au plus près pour en trouver encore trois mètres cinquante. Ceux qui sont entrés font de grands signes à ceux qui se présentent. Nous nous interrogeons sur l'utilité de ce port mégalomane, loin de toute agglomération, donc sans nécessité ; vraisemblablement l'effet pervers de l'aide européenne au développement des zones défavorisées. Sur le point de partir, un couple plus très jeune qui s'apprête à descendre jusqu'à Djerba puis à suivre les côtes du Maghreb jusqu'à Gibraltar, nous propose d'échanger les cartes de Corse contre celles de Tunisie. Un peu interloqués nous découvrons qu'ils sont partis, à l'aventure, sans autre document que la carte générale d'Afrique du Nord.

Nous remontons jusqu'à Arbatax, escale presque forcée sur cette côte de Sardaigne pour l'eau, le ravitaillement et le gasoil. C'est un ancien port industriel qui a

peu à peu perdu toute activité de ce type. Il y a dix ans, cargos et minéraliers occupaient la majeure partie des quais bordés de voies ferroviaires, laissant un espace restreint aux yachts. Ils disposaient d'un bout de quai en pierres monumentales, trop haut pour eux, face à l'entrée, donc mal protégé des vents et du clapot du nord. Sur le bord se trouvait la pompe à essence, pour voitures et bateaux, qui déversait généreusement ses produits sur la chaussée ; il était difficile de garder son pont propre. Pourtant l'escale n'était pas déplaisante, surtout si l'on ne redoutait pas le bruit des trains la nuit. J'aimais la grande terrasse de café qui domine le port, avec ses eucalyptus géants, et le restaurant sur le chemin du phare, où l'on mange excellemment et sans chichi sous les bougainvilliers. Aujourd'hui les cargos ont laissé la place à quelques chalutiers qui font comme abandonnés le long des quais de commerce. Les voies ferrées sans usage gênent le passage vers la ville, le pompiste sert toujours à gros débit, d'où les mêmes excédents, et l'on a aménagé pour la plaisance le fond du port autrefois réservé aux pêcheurs. Le travail a été si mal fait qu'on utilise toujours le même bout de quai malgré ses défauts inchangés. D'autres restaurants se sont installés, mais celui de la montée Bellavista reste le meilleur ; les eucalyptus sont encore plus majestueux.

Le lendemain un fort vent du sud nous pousse vers le site de porto Brandinghi, vaste croissant de sable et de cailloux qui encercle un excellent mouillage abrité soit du nord soit du sud. Malheureusement, un lotissement de luxe a été construit sur la colline. Les bougainvilliers, les petits immeubles en pierre brune comme la terre du lieu, et les escaliers fleuris ont limité les dégâts. A peine arrivés, le vent tourne au nord et nous démenageons pour l'île de Tavolara, juste en face à trois milles. Comme son nom l'indique, c'est une longue table montagneuse, de plus de cinq cents mètres dont les falaises plongent dans la mer. Au nord-est il y a une base militaire pour sous-marins, ce qui explique qu'elle est couverte d'antennes et qu'elle est presque totalement interdite. A l'ouest elle se prolonge par une longue bande de sable, le *spalmatore*, où l'on a le droit de débarquer. Dans la journée de grosses barques amènent leur plein de baigneurs, sans doute à l'instigation des deux guinguettes qui rivalisent dans le menu touristique, *spaghetti alle vongole* et *calamari alla romana*. Le soir, quand tout le monde est parti, l'endroit retrouve tout son charme. Comme c'est un excellent abri des vents de nord-ouest, il est rare que nous n'y fassions pas escale. A chaque fois j'essaye de m'infiltrer dans la zone militaire pour atteindre le sommet de l'île et à chaque fois je m'en approche un peu plus.

Pour continuer vers le nord, on emprunte une sorte d'autoroute maritime entre le nord-est de la Sardaigne et les îles de Capraïa puis Magdalena. Cette expression est justifiée par la façon dont les bateaux à moteurs, le plus souvent italiens, traversent cette zone : à fond la caisse, dans un vrombissement de moteur, ce qui crée des remous dans tous les sens, fort désagréables pour les voiliers par petit temps. Malgré la beauté du chenal, mieux vaut passer de nuit, ou très tôt, car le plaisancier à moteur n'est pas matinal. Cette année nous contournons toutes les îles par l'est pour rejoindre la Corse.

A partir de Bonifacio, il y a beaucoup de choix en matière d'escale. Comme mouillages nouvellement visités, il y a du sud au nord :

- Campomoro, au nord du cap Sénétose, qu'il faut éviter à tout prix. La zone de baignade des trois cents mètres est fermée par un ligne de flotteurs qui oblige à mouiller par quinze mètres d'eau sur un fond d'algues de mauvaise tenue. Pire, une boîte de nuit déverse du disco tonitruant jusqu'à trois heures du matin, et nous ne sommes pas samedi. Je déteste ces gens qui s'approprient l'espace et nous nous demandons comment le hameau et les villas situés devant nous peuvent supporter cela.

- Le port Tino Rossi à Ajaccio, anciennement port de la citadelle (on a les idoles qu'on mérite) est très bien situé par rapport à la ville. Un dépliant touristique nous a conduits à une visite nocturne du musée qui annonce des peintures de Canaletto qui n'y sont pas. Nous nous sommes rabattus sur un concert gratuit de l'ensemble I Muvrini qui nous a servi un mélange de variétés et de musique traditionnelle, avec en prime un petit discours qui voulait tout et rien dire à la fois, rejetant les subventions faciles et appelant à un véritable développement économique de la Corse. Nous avons aussi été agréablement surpris, le lendemain matin, par une petite vente-exposition des éditeurs d'ouvrages sur l'île.

- Girolata qui est l'un des plus beaux sites de Méditerranée. Avec le soleil de l'après-midi, l'entrée de la baie est flamboyante. Les micro-mouillages le long de sa côte ouest, devant de minuscules plages de gros sable rose, avec des rochers rouges déchiquetés couverts de bouquets de myrte plongeant dans la mer, sont des paradis de la plaisance. Le fortin génois, digne de Buzzati, ne surveille plus que quelques guinguettes et les nombreux bateaux qui s'entassent derrière. Pour éviter la promiscuité, il suffit d'aller vers la plage de Tuara, où il y a un excellent fond de sable. Une brève promenade à terre permet de prendre le chemin du littoral qui ramène au dessus du fortin. Pour cela il faut malheureusement traverser la plage qui est dégueulasse. En partant du site, au petit matin, nous avons observé à la jumelle une famille de bouquetins qui suivait un dédale compliqué dans les rochers du cap Scandola.

Cette croisière de mille six cent milles s'est achevée après une traversée sans histoire clôturant cinq semaines de navigation.

Alain G.

Marseille, 1996