

MICHAEL PALIN

Le tour du monde
en 80 jours
par un Monty Python

TRADUIT DE L'ANGLAIS
PAR BÉATRICE VIERNE

HOËBEKE

À PROPOS DES NOMS

Les noms propres présents dans un texte vieux de vingt ans sont parfois périmés. Bombay est devenu Mumbai et Madras Chennai. Pour préserver l'atmosphère du temps passé, nous avons préféré garder les anciens noms.

© 2009 Éditions Hoëbeke, Paris
pour la présente édition
ISBN : 9782-84230-350-1
Dépôt légal : mai 2009

Édition originale anglaise :
Around The World in 80 Days
© 1989 & 2008 Michael Palin
Première édition originale anglaise :
BBC Books, 1989 ;
Weifendeld & Nicolson, 2008
Imprimé en France

REMERCIEMENTS

Il est impossible de dresser ici une liste de tous les gens, toutes les firmes, tous les gouvernements qui m'ont aidé à faire ce tour du monde. La plupart d'entre eux figurent dans le livre. Parmi ceux qui n'y sont pas, je tiens à remercier tout spécialement : Romany Helmy, Don Bannerman, le capitaine Bill Nelson, Shermaz Italia, Bruno Burigana, Ian Markahm-Smith, Mark Tozer, Sandy Gall, Alan Whicker, Huw Young-Jones, Dave Thomas, Howard Billingham, Brian Hall, Kitty Anderson, Anne James, Alison Davies et, chez BBC Books, Linda Blakemore, Sarah Hoggett et Suzanne Webber.

AU SUJET DE MON PASSEPARTOUT

Clem Vallance et Roger Mills (ainsi que les assistantes de production Angela Elbourne et Ann Holland) ont fait tout le voyage avec moi. Nigel Meakin, Ron et Julian m'ont filmé jusqu'à Hong-Kong, puis Nigel Walters, Dave et Simon m'ont raccompagné à la maison.

Introduction

Le besoin compulsif de vagabonder est une pathologie reconnue, qui porte même un nom, la dromomanie, et je suis heureux de faire savoir que j'en suis atteint. L'ambition de tout dromomane qui se respecte est de faire le tour du monde, mais ce genre de périple est moins à la mode aujourd'hui que du temps de Jules Verne. D'abord parce qu'on peut le faire par avion en trente-six heures (un exploit que Verne aurait fort apprécié). Cela dit, il faut reconnaître que les voyages aériens compriment la planète qui devient par leur faute petite, inodore, bien ordonnée et le plus souvent invisible.

Il existe aussi des porte-conteneurs qui vous permettent de faire le tour du globe en soixante-trois jours mais, pendant cinquante-huit d'entre eux, vous ne verrez rien d'autre que de l'eau. Si les quatre-vingts jours de voyage de Phileas Fogg plaisent encore à nos contemporains, c'est parce que l'on peut difficilement mettre moins de temps à faire le tour du monde en s'intéressant à ce que l'on voit. Et par-dessus le marché à ce que l'on sent et à ce que l'on touche.

Chaque fois que je regarde une mappemonde et que je suis ma progression, je prends douloureusement conscience de tous les pays que je n'ai pas visités et je suis sûr que l'on

pourrait faire valoir les mérites d'un tour du monde dans lequel seraient inclus l'Australie, la Thaïlande, la Russie, l'Afrique, l'Amérique du Sud et le Canada. Néanmoins, mon parcours, calqué d'aussi près que possible sur celui de Phileas Fogg, m'a quand même promené à travers une extraordinaire succession de pays : des empires européens, Grande-Bretagne, Venise et Grèce, je suis passé en Égypte, une des plus anciennes civilisations de la planète, j'ai traversé le cœur du monde musulman, puis l'Inde pour entrer en Chine et côtoyer ensuite les économies redoutablement énergiques de la frange Pacifique – Singapour, Hong-Kong et le Japon –, avant de gagner les États-Unis d'Amérique, qui représentent encore la plus forte influence mondiale.

L'allure d'un tel voyage n'a pas tellement changé depuis l'époque de Fogg, en 1872. Les chemins de fer sont peut-être un peu plus rapides, mais les trains à grande vitesse ne sillonnent toujours pas l'Inde, la Chine, ni même les États-Unis. Les paquebots de ligne ont pour ainsi dire disparu des grandes routes maritimes de la planète, alors que dans le même temps, toute la panoplie des obstacles bureaucratiques – visas, permis, passeports et carnets de ceci ou cela – a proliféré. Et le recours aux transports aériens, fût-ce en tant qu'utile moyen d'évasion, était inadmissible.

Tout ceci constituait donc de multiples défis et les défis contribuent à créer l'aventure ; or, c'était justement l'aventure que je cherchais en signant mon contrat. Le journal de bord que voici est un registre de succès et d'échecs, de crises d'euphorie ou de cafard noir, de nouveaux amis, de conseils et de coups de main généreusement donnés, lors de ce qui reste sans doute considéré comme le *nec plus ultra* des voyages non aériens autour du globe terrestre.

Il n'y avait jamais assez de temps pour aller au-delà du superficiel et ceux qui s'attendent à trouver de profondes révélations internationales seront déçus. J'ai pleinement conscience des traumatismes subis par la population

chinoise quelques mois à peine après mon passage. Cela dit, ce tour du monde m'a permis de me faire une meilleure idée de l'échelle planétaire, de la taille et de la variété de notre extraordinaire univers, des relations entre les pays et les cultures, une idée que peu de gens ont l'occasion de creuser, alors que la plupart auraient tout intérêt à le faire.

Pour tous ces bienfaits, je dois remercier des tas de gens. Et notamment Clem Vallance, de la BBC, qui a imaginé cette entreprise biscornue et qui a pensé à moi ; Will Wyatt, qui a été le premier à me la proposer et qui a fait en sorte que je ne refuse pas ; ma femme, Helen, et notre famille qui m'ont laissé partir ; mon Passepartout attentionné, patient, incroyablement industrieux et quasi stoïque – incarné par Nigel Meakin, Ron Brown, Julian Charrington, Nigel Walters, Dave Jewitt et Simon Maggs, qui, à eux tous, ont filmé et enregistré pendant soixante-dix-sept jours sur les quatre-vingts qui nous étaient dévolus ; Angela Elbourne et Ann Holland, deux têtes bien faites et exemptes de panique, sans lesquelles je serais probablement toujours coincé à la gare du Caire ; Basil Pao, grâce à qui, sans aucun doute, nous sommes tous sortis vivants de notre passage à Hong-Kong et en Chine ; et Roger Mills qui, conjointement à Clem Vallance, m'a dirigé, guidé, encouragé, cajolé et toléré pendant de si longs mois.

Michael Palin,
Londres, 1989

*Le Reform Club à Londres ;
l'Orient-Express jusqu'à Venise ;
Venise*

1^{ER} JOUR : 25 SEPTEMBRE

Je quitte le *Reform Club*, dans Pall Mall, à Londres, cent quinze ans, trois cent cinquante-six jours et dix heures trois quarts après Phileas Fogg, par une matinée pluvieuse et étouffante. Cette nuit, j'ai dormi trois heures et demie, et la seule chose que j'envie à Phileas, c'est d'être un personnage de roman.

Peu d'édifices se prêtent aussi bien à un Départ, avec un grand D. Doté d'un vaste vestibule de 20 mètres de haut, de colonnes en marbre, d'arcades surmontées de galeries, construit à l'échelle grandiose d'un palais de la Renaissance, le *Reform Club* est un lieu qui vous pose, un lieu suffisamment luxueux et solennel pour donner du poids à toute entreprise.

Ce matin, il sent le vieux poisson et l'on aperçoit un peu partout les bouteilles et les verres de la soirée précédente. Je ne vois personne savourer le genre de repas que dégusta Fogg le jour où il se mit en route : « Son déjeuner se composait d'un hors-d'œuvre, d'un poisson bouilli relevé d'une "*reading sauce*" de premier choix, d'un roast-beef écarlate

agrémenté de condiments “*mushroom*”, d’un gâteau farci de tiges de rhubarbe et de groseilles vertes, d’un morceau de chester – le tout arrosé de quelques tasses de cet excellent thé, spécialement recueilli pour l’office du *Reform Club*.»

Je me suis efforcé de suivre l’exemple de Fogg et de voyager avec un minimum de bagages. «Un sac de nuit seulement. Dedans, deux chemises de laine, trois paires de bas... Vous descendrez mon Macintosh et ma couverture de voyage. Ayez de bonnes chaussures. D’ailleurs nous marcherons peu ou pas», avait-il précisé à son serviteur Passepartout. Je suis parvenu à dégotter un équivalent passable du sac de nuit, dans lequel j’ai fourré six chemises, six paires de chaussettes, six caleçons, trois tee-shirts, un drap de bain, un maillot de bain, un pull à manches courtes, trois pantalons légers, deux shorts des surplus de la RAF, un autre de coureur, une trousse de toilette, quelques produits pharmaceutiques, une paire de chaussures de rechange, un veston et une cravate, un baladeur Sony, six cassettes, une petite radio ondes courtes, un panama et un ou deux livres lourds et sérieux afin de me cultiver pendant les longs voyages en mer. Dans une petite sacoche, j’ai mis mon journal de bord, un petit dictaphone pour les notes prises «sur le vif», un appareil de photo, le manuel de la BBC intitulé *Je me débrouille en arabe*, un roman de Kingsley Amis, des pastilles à la menthe corsées, un paquet de lingettes, un carnet d’adresses et un globe terrestre gonflable qui me permettra de suivre notre progression. Sans doute Phileas Fogg aurait-il considéré tout cela comme inutilement encombrant mais, d’habitude, j’emporte infiniment plus de choses pour aller passer deux semaines où que ce soit.

Au moment où l’horloge marque 10 h, j’empoigne mes deux bagages. Je les descends au rez-de-chaussée, franchis la haute porte d’entrée et me retrouve dans Pall Mall. J’ai quatre-vingts jours pour revenir.

Du *Reform Club*, Fogg s'en fut prendre le train à Charing Cross. Moi, je vais à la gare Victoria.

Là, je retrouve Passepartout qui doit m'accompagner partout. À la différence du Passepartout de Fogg, le mien se compose de cinq personnes différentes, traînant à leur suite une cinquantaine de bagages, et il travaille pour la BBC. Roger Mills doit réaliser ce premier épisode du voyage et il se désole déjà d'avoir raté d'un rien le temps épouvantable qui sévissait au-dessus de la Manche. « Si seulement nous étions partis hier ! » Il suce sa pipe d'un air abattu. Ann Holland est son assistante de production. C'est elle qui notera dans le détail tous les plans que nous tournerons et qui restera en liaison avec notre quartier général à Londres. Nigel Meakin et Julian Carrington forment l'équipe de cadreur et Ron Brown est préposé au son. Le matériel cinématographique se trouve dans des étuis de formes et de tailles très variées, mais pèse presque toujours très lourd. Tout en les aidant à acheminer jusqu'à notre wagon une provision de pellicule propice à la déchirure musculaire, je pense à Phileas – « [il] était de ces gens mathématiquement exacts... jamais pressés et toujours prêts... calme, flegmatique, l'œil pur... » – et à la consternante absence de ressemblance entre nous.

Cela dit, je dois quitter Londres à bord d'un moyen de transport qu'il aurait sûrement approuvé, si ce moyen avait existé en 1872, à savoir le *Venise-Simplon Orient-Express*. Ultimes adieux et vérification de l'heure exacte du départ par deux amis, agissant en qualité de témoins. Les amis de Fogg étaient des banquiers. Les miens, MM. Jones et Gillian, sont des Python. Terry Jones observe Passepartout, déjà au travail avec sa caméra. « Tu vas être obligé d'avoir l'air heureux pendant quatre-vingts jours. » Je le rassure : « Non. Il n'est pas question de tricher. » Le coup de sifflet retentit, la dernière portière claque. Nous voilà partis.

Je suis installé dans un somptueux wagon Pullman, entièrement restauré, baptisé « Zena ». Derrière moi viennent « Ibis », « Lucille », « Cygnus » et « Ione ». Les têtes, lavabos en marbre, fauteuils capitonnés, lambris et marqueterie de noyer ne sont pas sans hébéter quelque peu l'habitué des trains de banlieue que je suis, mais je fais de mon mieux pour oublier la culpabilité et autres niaiseries, afin de pouvoir me détendre, renifler les orchidées et siroter un doigt de champagne. Le chef d'une escouade de serveurs d'élite s'approche, aboyant d'énergiques directives :

« Nous vous conseillons de rester assis. Nous allons parcourir le train pour servir une soupe bouillante. »

En cinquante-cinq minutes pile, on nous apporte un repas de trois services, suivis d'un café. Tout est délicieux, mais l'opération entière semble exiger une telle précision qu'on sent bien que si on a le malheur de traîner un tant soit peu entre deux plats, on risque fort de recevoir la soupe bouillante annoncée plus tôt sur les parties sensibles.

Une gigantesque cicatrice vient fendre le paysage à l'est de notre convoi. C'est le chantier de la gare du tunnel sous la Manche, 6 hectares et demi de dévastation. Jules Verne aurait sûrement approuvé, fasciné qu'il était par la technologie des transports. Sans doute aurait-il envoyé son héros inspecter les travaux. Ou bien, non, il aurait plutôt envoyé Passepartout, car Fogg avait horreur de jouer les touristes.

Nous voici à Folkestone à présent, parcourant les dernières centaines de mètres sur le sol anglais, le long d'une voie qui descend en pente raide entre des jardinets tout proches ; un univers de remises et d'extensions, de tôle ondulée et de fil de fer, sans prétention, domestique, rassurant. Le soleil tente une brève apparition au milieu des nuages de plomb et fait étinceler la montagne de cristal taillé que j'ai sur ma table, mais le bruit court que la Manche est « houleuse », voire « très houleuse », et je suis bien content d'avoir fait l'impasse sur les profiteroles au gingembre.

Désormais, les trains n'embarquent plus à bord des ferries dans le port de Folkestone, si bien que je dois me séparer de «Zena» pour m'acoquiner avec *Horsa*, un vaisseau de 6 000 tonneaux, qui depuis seize ans fait la navette le long des 35 kilomètres nous séparant de la France.

«Hé, c'est le type des Monty Python!» hurle un des membres de l'équipage, tandis que je gravis la première des nombreuses passerelles du voyage. Il se tourne vers moi pour me confier : «Si c'est de la farce qu'il vous faut, vous allez être servi.» Les coursives du *Horsa* sentent la cantine pas très fraîche, mais nous autres, passagers de l'*Orient-Express*, avons droit à notre salon privé.

C'est un endroit démoralisant, dans le style saloon du Far-West International. Les murs sont creusés d'alcôves à l'éclairage tamisé, conçues, semble-t-il, pour abriter des trésors artistiques venus du monde entier ou de saintes icônes mais, quand on y regarde de plus près, on s'aperçoit qu'elles sont pleines de marchandises hors taxes.

Désireux de me soustraire à l'univers d'*Antée, pour homme* et de *Roi des Rois*, je monte sur le pont. C'est le milieu de l'après-midi et les falaises d'Albion ne sont plus à présent qu'une indistincte ligne blanche. Derrière nous, un énorme nuage noir paraît avoir mis l'Angleterre sous scellés. De l'ouest nous arrive un vent cinglant dont les rafales auraient raison du toupet le mieux arrimé. En voyant disparaître de l'autre côté de l'horizon les amis et l'environnement familier, je sens ma gorge se serrer un instant devant l'énormité de l'aventure qui commence.

La traversée de la Manche est agitée, mais pas davantage, au grand dam du réalisateur. Force 5. «J'ai fait le voyage par force 12», déclare le capitaine, guettant, les yeux écarquillés, les bateaux de pêche, pétroliers, ferries, yachts, embarcations accompagnant quiconque franchit la Manche à la nage et tout ce qui pourrait encore flotter sur une des voies maritimes les plus fréquentées de la planète.

16 h 30 : sur le pont. Vue du large, Boulogne-sur-Mer paraît n'être qu'une gigantesque aciérie mais, à mesure que nous approchons, nous voyons se profiler de hauts immeubles en béton, mouchetés de suie.

En bas, dans leur salon, les passagers de l'*Orient-Express* ont hâte de faire la fête. Eux qui ont une telle envie de prendre du bon temps, ils ont le sentiment de perdre toutes ces heures si coûteuses, car ce n'est toujours pas à bord du *Horsa*, ni le long des docks de Boulogne qu'ils trouveront le luxe qu'on leur a promis. Leur moral remonte en flèche, cependant, une fois qu'ils débouchent sur le quai de la gare de Boulogne, où les attendent une douzaine de wagons affichant la livrée bleu marine et les lettres en laiton de la Compagnie internationale des wagons-lits et des grands express européens. Je suis logé dans le wagon-lit 3544, fabriqué en 1929 et décoré d'une marqueterie de « Sapelli Perle » par René Prou, wagon qui au cours d'une carrière longue et mouvementée a, entre autres choses, servi de lupanar aux officiers allemands et fait partie du train de la reine de Hollande. Ma cabine est petite, mais parfaitement aménagée, tout en acajou verni avec des incrustations de panneaux Art déco. Depuis ce cocon de grand luxe, je vois disparaître Boulogne la grise, envahie par les mouettes, et, une fois que nous avons quitté ses sinistres banlieues, je replonge sans tarder dans le conte de fées et sors de ma valise ma veste de smoking.

Je dîne à côté d'un couple originaire de Southend qui fête ses vingt-cinq ans de mariage par un voyage jusqu'à Paris à bord de l'*Orient-Express*. Ils sont charmants mais, en regardant autour de moi, je suis plutôt déçu par le manque de princesses, de meurtriers et de chefs d'État européens déchus. La grande majorité des cent quatre-vingt-huit passagers se répartit entre deux groupes : ceux qui se rendent à Venise pour une conférence sur les pipelines et des Améri-

cains du Midwest en voyage organisé. Au lieu d'échanger des propos pleins de sous-entendus avec une Mata Hari des années 1980, je finis la soirée au piano-bar avec les spécialistes des pipelines. Ils paraissent fort intéressés d'apprendre que, d'ici soixante-dix jours, j'espère traverser l'Atlantique en partant de Halifax, en Nouvelle-Écosse. « On a un gros pipeline là-bas, on pourrait vous envoyer avec le pétrole. »

Jeff, un Anglais débordant de sens pratique et d'informations, responsable de la voiture 3544, a préparé ma cabine pour la nuit. Le lit est douillet, mais plutôt court. « Oui, je dois dire que nous avons quelquefois des ennuis avec nos Américains, reconnaît-il. Ce soir, il y en a un qui fait 2,08 mètres. » Il jette un regard inquiet dans le couloir, guettant sans doute le pas du géant. Assez satisfait, pour la première fois de ma vie, de mon 1,79 mètre, je me mets au lit. Le train file vers la trouée de Belfort, la soirée au champagne me fait tourner la tête et, pour le moment, le tour du monde est un jeu d'enfant.

2^E JOUR : 26 SEPTEMBRE

J'ai aussi mal dormi que dans un lit vraiment confortable. Passepartout se plaint également, ça ne vient donc pas seulement de moi. La suspension de ces vieux wagons n'est pas aussi parfaite que leur décoration intérieure.

8 h 30 : Jeff arrive avec un plateau chargé de croissants, brioches, confitures, café chaud et noir, au goût intense, plus l'*International Herald Tribune*. Ben Johnson vient encore de battre un record aux Jeux olympiques. Je tire le rideau et voilà la Suisse sous mes yeux. Les épaisses ténèbres du nord de l'Europe ont été remplacées par un ciel limpide et sans nuages, et les banlieues de Boulogne par des prés bien propres où paissent des vaches bien propres, avec de loin en loin quelques usines bien propres. Tout ce bon

ordre étant enchâssé, de part et d'autre, dans des parois rocheuses excessivement tourmentées qui s'élèvent sur plusieurs centaines de mètres. Tandis que nous ralentissons en traversant une petite ville, les gens nous suivent de leurs regards curieux, mais nullement réprobateurs. Ici, en Suisse, le luxe ostentatoire de l'*Orient-Express* se remarque moins qu'ailleurs. Peut-être va-t-il bien avec les comptes en banque numérotés et les abris antiatomiques particuliers.

Petit problème au rasage. On dirait qu'il n'y a pas d'eau chaude pour remplir mon lavabo en marbre raffiné. Jeff se montre philosophe. « Essayez donc le robinet d'eau froide, Monsieur. » Il a raison, parbleu, un torrent proche du point d'ébullition jaillit aussitôt.

On n'a pas le temps de s'embêter à bord de l'*Orient-Express*: j'ai encore quelques miettes de brioche au bout des doigts quand un haut-parleur nous convie au wagon-restaurant pour un *brunch*. Avant de me lancer dans cette expédition, j'ai consulté plusieurs voyageurs chevronnés et c'est John Hemming, directeur de la Royal Geographical Society, qui m'a fait remarquer qu'un explorateur digne de ce nom ne refuse jamais un repas. C'est peut-être le dernier qu'on lui offrira avant Dieu sait combien de temps. Je décide d'aborder notre *brunch* dans cet état d'esprit, si bien que je me gave d'œufs Bénédictes, évitant toutefois le « vin léger pour petit-déjeuner » à 24 livres sterling la bouteille.

Nous traversons le Liechtenstein entre le plat principal et le dessert, puis entrons dans notre cinquième pays en vingt-quatre heures, quand l'affaire prend soudain mauvaise tournure. D'abord, on nous détourne vers la ville de Buchs à cause d'un déraillement (qui me paraît friser l'impossible avec un système ferroviaire aussi impeccable que celui-ci), puis, et là c'est bien pire, on nous annonce que notre voyage se terminera à Innsbruck car une grève des trains est en cours en Italie. Donc le *Venise-Simplon Orient-Express* ne visitera aujourd'hui ni Venise ni le Simplon.

À Innsbruck, un autocar sera mis à notre disposition, mais personne n'est capable de nous préciser notre heure d'arrivée. Inquiet, car notre correspondance avec le bateau à bord duquel nous devons quitter Venise a été calculée au plus juste, je ne peux rien faire d'autre que rester assis à admirer le paysage. Nous grimpons la route en lacets qui mène au col d'Arlberg, au milieu des majestueux panoramas que forment les pentes verdoyantes et les flancs de montagne tapissés d'arbres esquinés par les pluies acides. Dans les vallées, les villages paraissent sommeiller paisiblement au pied de leur clocher à bulbe. De chacun s'échappe tout un réseau de pylônes gris auxquels sont rattachés les câbles, cabines et sièges des remonte-pentes dont dépend leur économie; l'hiver, les skieurs se retrouvent au coude à coude ici.

Vingt-quatre heures après le départ de Victoria, l'*Orient-Express* s'arrête en gare d'Innsbruck, en Autriche, et l'on voit descendre de ses dix-sept wagons, dans une pagaille ordonnée, les spécialistes des pipelines, les originaires du Midwest, les porteurs, les accompagnateurs confus et même le personnel des cuisines portant ses victuailles sur des plats d'argent; et tout ce petit monde s'achemine à travers le parking de la gare vers une flottille de cars aussi modernes qu'anonymes. Avec l'énergie du désespoir, chacun fait semblant de s'amuser toujours autant, mais la magie s'est envolée.

Au col du Brenner, nous sommes retenus interminablement pendant que les douaniers autrichiens cherchent les tampons adéquats pour viser notre équipement cinématographique. Tout en regardant le soleil plonger derrière les montagnes, je fais un rapide calcul mental, fondé sur le temps que nous mettons à quitter l'Autriche. À vue de nez, il se pourrait que je passe huit des quatre-vingts prochaines journées à attendre le bon vouloir des douaniers. Fogg n'avait pas ce problème. Et il n'avait pas non plus affaire à ce que les Autrichiens appellent, non sans emphase, une

streik. Son train serait d'ores et déjà en train de brinquebaler à travers les Alpes à cette heure.

À la frontière italienne, on fait passer aux douaniers une bouteille du champagne de l'*Orient-Express*, qui paraît accélérer les formalités. Bientôt, au milieu de sourires, de haussements d'épaules et de gesticulations diverses, nous repartons et filons comme le vent dans ce pays où une *streik* n'est jamais qu'un *sciopero*.

En traversant la lagune qui sépare Venise de la terre ferme, nous sommes assaillis par une odeur épouvantable. C'est le soufre en provenance de l'immense usine de produits chimiques de Mestre, qui drape la Sérénissime dans un halo malodorant et fait voler en éclats mes songeries romantiques.

Vingt minutes plus tard : sur un canal, coincés, et bien coincés, sous un pont, nous sommes à bord d'une barge longue d'une douzaine de mètres, chargée à bloc, qui s'efforce de négocier un tournant à angle droit. Sandro, qui pilote, bondit avec élégance, mais sans efficacité, aux quatre coins de l'embarcation et fulmine contre les marées. Une petite foule de touristes japonais s'est massée sur le pont au-dessus de nous. Ils ont au moins huit appareils de photo par tête de pipe. Le moment est assez gênant. Lorsque Sandro parvient enfin à nous dégager du pont (et avec nous un bon morceau de maçonnerie datant du XVI^e siècle), nous reculons en plein dans un cortège funèbre qui passe. Un défunt très populaire, à ce qu'il semble, car la file de gondoles bourrées d'endeuillés est ininterrompue.

Beaucoup plus tard : accablé de chaleur, fatigué, regrettant l'*Orient-Express* et ses têtiers, ainsi que la présence du zélé Jeff pour me faciliter la vie, je me retrouve à l'hôtel Atlantide avec mes sacs qui pèsent comme des ânes morts.

Les Italiens prennent très au sérieux le fait d'être filmés, mais ils prennent encore plus au sérieux ce qu'ils portent

lorsqu'on les filme ; c'est ce qui prive André, un des réceptionnistes de l'hôtel, du rôle de « l'homme qui conduit le présentateur jusqu'à sa chambre ». Il s'éclipse pour se recoiffer et enfiler un complet, laissant son collègue Massimo, moins soucieux de son apparence, nous offrir une merveilleuse interprétation, toute en maussaderie, du rôle en question. Il n'y a pas d'ascenseur. Ma chambre est sous les toits et, du petit balcon, on n'a droit à aucune des vues classiques sur Venise. Tandis que je me brosse les dents, le premier cafard du voyage passe, affairé, sur les carreaux fendus de la salle de bains.

3^E JOUR : 27 SEPTEMBRE

J'ai quelques heures à tuer à Venise avant d'appareiller pour la Grèce, la Crète et l'Égypte. Le réalisateur pense que j'aurai plaisir à découvrir la ville depuis une barge à ordures ; donc, peu après le petit-déjeuner, sans doute un peu trop peu d'ailleurs, je me retrouve en train de passer au jet d'eau la Riva degli Schiavoni et de balancer des sacs chargés de saloperies vénitiennes dans la barge. C'est Mario, 48 ans, père d'un fils de 13 ans et d'une fille de 20, qui commande notre équipe. « À Venise, même les ordures sont devenues chères, répond-il quand je lui fais remarquer, en virtuose du lieu commun, qu'il a grandi dans une des plus belles villes du monde. Les jeunes n'ont plus les moyens d'y vivre. » Les deux autres membres de notre escouade sont Fabbio, qui a été international d'haltérophilie et que cela gêne énormément d'être filmé ainsi, et Sandro, un garçon bouclé, superbe, préraphaélite et inaccessible à tous les niveaux ou presque.

Nous remontons les canaux à une allure mesurée, refusant de nous hâter pour qui que ce soit. La collecte des ordures vous donne un délicieux sentiment de supériorité.

Les vedettes en bois verni et laiton fourbi peuvent bien cracher et tousser en cherchant à nous doubler, avec leurs coûteuses cargaisons, nous savons, nous, à quel point elles ont besoin de nous. Nous avons vu ce qu'elles préfèrent ne pas montrer.

J'apprécie ma vision de Venise au ras des ordures et je propose à Roger de faire de cet épisode le premier d'une série intitulée « Grands Éboueurs du Monde », que nous pourrions faire suivre, si elle marche bien, d'une autre série intitulée « Grands Égouts du Monde ».

Aussitôt, Ron Passepartout renâcle. « Ah, non, je viens de passer cinq semaines dans les égouts, j'ai déjà donné, merci ! » Il ne fait pas allusion aux conditions qui règnent au siège de la BBC, mais à une émission qu'il a à peine fini de tourner sur un type qui s'était réfugié dans les égouts de Lvov, pendant la guerre. Ron a été partout et connaît tout le monde. Dès le premier jour de notre tournage, le téléphone a sonné, alors que nous filmions en extérieur, et une assistante s'est écriée, en couvrant de sa main le micro du téléphone : « Ron ! Tu pourrais faire le pape vendredi ? »

Je me rends en bateau à la poste centrale de Venise pour renvoyer à Londres ma veste de smoking, la partie élégante du voyage étant à présent terminée. Il s'agit d'une des Grandes Postes du Monde, installée dans le Fondaco dei Tedeschi, construit entre 1505 et 1508 pour servir de comptoir aux marchands allemands de Venise. Dotée d'une fontaine de pierre centrale, la grande cour en briques est ceinte de piliers soutenant trois étages de galeries. Jadis les murs étaient décorés de fresques dues aux grands peintres vénitiens, notamment Titien, mais il n'en reste plus, d'après mon guide de voyage, qu'un « nu fort abîmé » de Giorgione. Sur le quai situé juste au-dessous du pont du Rialto, je remarque un grand nombre de belles jeunes femmes maniant les sacs postaux. Elles aussi travaillent pour la Poste. À cet endroit, le Grand Canal ressemble à

Piccadilly Circus et la circulation est épouvantable : les *motoscafi* coupent la route aux *vaporetti* et les barges à ciment aux taxis, tandis que les gondoles, sereines et suicidaires, glissent au milieu des autres embarcations.

Je me réfugie au fond de la minuscule cour très intime de l'*Osteria Il Milion*, où la table et le vin sont bons et sans prétention. À deux portes de là se dresse encore la maison de Marco Polo, d'où il partit faire ses longs voyages en Orient. Je m'arrête devant et lève les yeux vers les modestes murs de pierre, comme s'ils pouvaient m'apprendre quelque chose. Un photographe me prend en photo. C'est un Italien. Son vrai nom est Renato, mais je l'ai surnommé Posso, parce que c'est l'unique mot que je lui ai entendu dire aujourd'hui.

« *Posso?* » Clac. Je les plains, ces photographes de plateau. Ils ne font que leur travail mais, en le faisant, ils n'arrêtent pas de se fourrer dans les pattes de Passepartout que ça met dans une colère noire.

Début de soirée : notre départ vers le Levant n'a pas lieu, hélas, le long d'un quai photogénique, flanqué par les lions de Saint-Marc, mais le long de la face cachée de Venise, du côté que négligent les touristes, sur les docks de la Stazione Marittima. La douce chaleur de la journée a cédé la place à une soirée plutôt frisquette, lorsque notre barge à bagages passe en hoquetant devant les immenses coques d'un groupe mal assorti de cargos – un bateau russe de Starnov, le *River Tyne*, dont le port d'attache est Limassol (ce qui nous rappelle de façon poignante où a disparu l'industrie navale britannique), enfin l'élégante proue, moulée par les vagues, et la coque chocolat de mon logis des quatre prochains jours, l'*Espresso Egitto*, Venezia. Peut-être parce que nous sommes tous fatigués, ou bien parce que nous ne comptons guère que onze hublots sur son flanc, Passepartout et moi n'avons pas une foi aveugle dans les promesses

de cet Express d'Égypte. Un cri me fait tourner la tête, je perds l'équilibre et manque m'étriper sur le trépied de la caméra.

« *Posso?* » Clac.

Nous voici à bord du navire, après deux heures passées dans les limbes de la bureaucratie sur le quai. « *People Who Need People* », nous susurre le système de sonorisation. « *People Who Need Portholes*¹ » conviendrait mieux. Ron est en pleine déprime. Dans sa cabine, il n'y a non seulement pas de hublot, mais pas de lumière non plus. Je dois à tout moment me retenir de lui dire ce que je vois, moi, par la fenêtre de la mienne.

Car ce que je vois, c'est Venise qui se découpe délicatement contre le ciel nocturne, tandis que nous traversons la lagune. Une image douce et si éthérée qu'il suffirait que je me frotte les yeux, me semble-t-il, pour qu'elle disparaisse.

« La fin de la civilisation », grommelle quelqu'un d'un ton lugubre, à mesure que les quais de pierre et les arcades éclairées s'éloignent. C'est une légère exagération, surtout si on est grec, mais comme c'est quand même la fin des climats tempérés, des saisons et des habitudes occidentales pendant un mois ou deux, je m'autorise à éprouver un petit mal du pays.

1. Le titre de la chanson est *Les gens qui ont besoin de gens*; Michael Palin préférerait *Les gens qui ont besoin de hublots*. [N.d.T.]