

10.05.03 – 01.06.03

3.369 KM DE SURPRISES IRLANDAISES

**plus 1.515 km et 4 traversées nautiques pour s' y rendre et en revenir**

---

## 10.05.03 – 01.06.03 : 3.369 km de Surprises Irlandaises !

---

### D'ABORD :

#### **Nous :**

Couple dans le cinquantenaire, habitant en Belgique près d'Antwerpen (Anvers) ; aujourd'hui (08.06.03) 282.000 km et 1.657 nuitées dans 30 pays depuis 1979.

#### **Véhicule:**

Fourgon Ford Transit FT150; Turbo Diesel injection directe - 2,5 litres 100 CV - empattement long, toit rehaussé d'origine. En 1994 l'aménagement intérieur a été conçu et réalisé par nous-mêmes sur véhicule neuf. Poids prêt à partir avec 2 personnes, tous les bagages, le plein de provisions ainsi que le plein des réservoirs: 3.150 kg. Poids maximal autorisé 3.300 kg.

#### **Équipement:**

- Table 0,60 x 1,40 m, 1 banc de 1,05 m et 1 de 1,25 m ; le tout transformable en 30 secondes en lit de 1,70 x 1,85 m (dans un coin aux pieds 25 cm moins long et 55 cm moins large ; il reste tout de même 3 m<sup>2</sup> pour deux personnes mesurant 1,72 m
- Cuisine avec frigo Electrolux (12V – 220V – gaz) 104 litres, 2 brûleurs et un évier.
- Toilettes 1,10 x 0,70 m avec lavabo caché (sort en tiroir), miroir, WC PortaPotti.
- Eau : 3 jerrycans de 20 l chacun avec vannes de connexions pour chacun ; 2 pompes à action mécanique par le pied (économise des dizaines de litres d'eau !!!) ; réservoir de 25 litres pour les eaux usées ; possibilité d'évacuations directes des eaux grises en forte période de gel.
- Chauffage : Trumatic-e sous un banc (soufflant l'air chauffé ou froid) vers 6 sorties d'air.
- Gaz : 2 réservoirs GPL (22 et 31 litres) avec détendeur et vanne (le tout sous le véhicule) télécommandé de l'intérieur et couplé à un système d'alarme (sifflement et coupure immédiate du gaz si le capteur sent le gaz). Connexion supplémentaire sous le véhicule pour branchement d'un barbecue au gaz.
- Électricité 12V : 2 batteries (1 moteur, 1 partie « maison ») avec séparateur manuel, 9 lampes, 5 prises intérieures et 1 extérieure (avec interrupteur à l'intérieur) ; chargeur de batterie incorporé fixe.
- Électricité 220V : 4 prises intérieures et 1 extérieure (avec interrupteur à l'intérieur).
- Vraiment beaucoup de place pour les bagages (à part des fauteuils, tables, sièges, parasols, tapis, ... on peut manger, boire et s'habiller à deux pendant 5 semaines sans devoir faire des courses -- sauf le boulanger -- ou la lessive), mais très peu d'espace pour circuler à l'intérieur
- Auvent Omnistor.

#### **Ce compte-rendu :**

- En aucun cas ces lignes ont la prétention d'être un guide touristique, mais elles peuvent être considérées comme complémentaires à de telles publications.
- Pour la France et le Royaume Uni les chiffres précédant les communes sont leurs codes postaux. Les heures sont les heures locales.
- Tout d'abord quelques données qui nous ont été utiles dans nos préparatifs. Les références dans le road-book (document différent en Excel, traitant les premiers jours de ce voyage jusqu'au 19.05) se reportent aux pages des guides mentionnés ici:

## 1. Indispensable

### 1.1. Cartes:

- Michelin 412 (Irlande): 1:400.000 avec détails de Dublin et de Belfast au 1 :120.000 (€ 5,10). La seule carte qui donne un regard général et complet pour rédiger un parcours sans se perdre dans des détails . Les références dans le texte ci-après se reportent aux coordonnées de carroyage de l' édition 2003 de cette carte;
- Jeu de 4 cartes « Ordnance Survey – Holiday Map » similaires (Ireland North, Ireland West, Ireland East, Ireland South) au 1:250.000 dont la première est éditée par l' Ordnance Survey of Northern Ireland à Belfast et les trois autres par le Ordnance Survey Ireland à Dublin (€ 8,25/pièce). Indispensable pour la grande échelle, la multitude de détails (les panneaux indicateurs en Irlande n'ont aucune valeur...), les dénominations en Gaelic et l'exactitude des points d'intérêts touristiques. Mais elles ne sont pas appropriées à usage automobile car elles ne donnent pas de distances par exemple. Les références dans le road-book se reportent aux coordonnées très élaborées et très précises de l' « Irish National Grid » de ces cartes;
- Pour la traversée de l'Angleterre et de Wales (Pays de Galles) en Grande Bretagne : Michelin Régional 503 (Wales, The Midlands, South West England) et 504 (South East England, The Midlands, East Anglia), éditions 2003 (€ 5,10/pièce).

### 1.2. Guides :

- (en français) Michelin Éditions du voyage : Guide Vert: Irlande (édition 2000) à € 09,15 (Belgique, décembre 2002) ISBN 2-06-000030-0 : comme toujours un Guide Vert nationale n'atteint pas le niveau d'un guide régional Michelin.
- (en anglais) Lonely Planet Publications : Ireland, par Lou Callan, Fionn Dave n-port, Patrick Horton, Oda O'Caroll, Tom Smallman et David Wenk (5° édition mars 2002) à € 23.75 (Belgique, décembre 2002) ISBN 1-86450-379-3: plans des villes et des régions (très instructifs) ;

### 1.3. Documentation touristique mise à disposition par les services touristiques

## 2. A conseiller

### 2.1. Cartes :

- Pour la préparation et les indications sur place : carte « Ireland » au 1:600.000 avec agrandissements de Dublin et de Belfast, éditée par le « Irish Tourist Board » et distribuée par ses représentations à l'étranger (€ 0,00)
- Pour la traversée de l'Angleterre et de Wales (Pays de Galles) en Grande Bretagne : aperçu général sur une carte avec une échelle de  $\pm$  1:1.000.000. J'ai utilisé une très ancienne Michelin 986 de ... 1987 à 1 in:14 miles ( $\pm$  1:900.000)
- Pour la traversée de l'Angleterre et de Wales (Pays de Galles) en Grande Bretagne : « Motoring Atlas Great Britain » 1 in:3 miles ( $\pm$  1:190.080) de l'Ordnance Survey pour des détails supplémentaires si nécessaire et pour les détails de la région de Londres (« London Aerea ») à 1 in:1 mile ( $\pm$ 1:65.000) et le schéma des autoroutes autour de la capitale. Utilisation prévue très limitée et peu de changements dans le réseau routier ces dernières années m'ont fait décider de ne pas renouveler la vieille édition de 1995 que je possédais encore de notre voyage écos-sais.

### 2.2. Guides

- (en néerlandais) ANWB Gouden Serie : Ierland (2° édition 2002) à € 13,61 (Belgique, décembre 2002) ISBN 90-18-01391-9): cartographie pauvre, mais pour le reste ces excellentes éditions méritent une distribution plus étendue, mais ils ont le handicap d'un marché potentiel limité à 21 millions de néerlandophones.

- (en néerlandais) Van Reemst Uitgeverij, Houten (NL) : Capitoool Reisgidsen : Ierland, par Lisa Gerard-Sharp et Tim Perry (6<sup>e</sup> édition révisée - 2002) ISBN 90-410-1812-3 (Traduction de : Eyewitness Guides – Ireland, édité par Dorling Kindersley Ltd. London) : différents dessins et plans en perspective sont très instructifs, la présentation est très attrayante, mais par le choix des sujets et les points accordés je soupçonne une influence de sponsoring...
- Et encore: sachez qu'en général tu trouveras l'orthographe des lieux en anglais, quoique dans les « Gaeltacht » le Gaelic soit la première langue (mais presque jamais exclusive). Pour ce compte-rendu j'ai utilisé de préférence les noms en anglais, car ils sont employés couramment dans le pays et que la plupart du temps il n'y a aucune similitude avec le Gaelic (p.ex. : Dublin = Baile Átha Cliath, Kenmare = Neidín, ...)

### **PUIS:**

- Nous avons choisi le mois de mai : selon les statistiques consultées les températures sont déjà acceptables et il y a moins de pluies que pendant l'été ... mais (malheureusement) il s'avérera que les statistiques ne donnent que des moyennes de valeurs pouvant être beaucoup plus extrêmes !
- Nous avons préféré passer par la Grande Bretagne en voiture car pour nous c'est plus rapide et il y a moins de kilomètres en comparaison avec le passage par Roscoff ou Cherbourg... mais les passages (sans cabines !) s'avèrent plus chères que l'alternatif normand (avec cabines !).
- Nous avons préféré commencer notre tour en nous dirigeant vers le sud-ouest. Cela nous semblait la meilleure région pour nous habituer à la circulation irlandaise. En plus cela nous donnait la certitude d'avoir vu les endroits les plus intéressants s'il nous manquerait de temps. Et comme souvent les vues vers la mer semblent s'avérer les plus belles nous nous trouverons du bon coté de la route (à moins de ne pas oublier de tenir la gauche !).

Voici donc le récit de nos 3 semaines irlandaises, décrit jour par jour. Il s'agit d'un texte qui est évidemment très personnel, mais qui rend parfaitement notre vécu de voyage. Il est surtout rédigé dans le contexte d'utilisation d'un camping-car. Enfin je l'ai écrit quelques semaines après notre retour des congés (mais basé sur des notes prises sur place) et sans prendre connaissance entre-temps d'autres récits ou compte-rendus afin de ne pas me laisser influencer par d'autres textes qui seraient sans doute aussi un compte-rendu plus ou moins subjectif des événements qu'ils ont vécus et qui auront certainement vu le pays sous un angle différent.

Ce récit ne comporte pas d'images, mais l'Internet est une source illimitée. A visiter impérativement p.ex.: <http://www.westcorkprints.com/index-2.htm> , <http://www.earthwisdom.com/irelandmain.html> , mais surtout <http://www.picturesofplaces.com/Europe/ireland.html>

Enfin : je me suis permis d'y introduire quelques contemplations, quelques arrière-pensées qui en font un récit vraiment subjectif. Mais en tout cas je n'ai pas l'intention d'attaquer ou de proclamer quoi que ce soit : vous ne trouverez pas une description faite au travers d'une seule paire de lunettes, mais une série de subjectivités qui tiennent la route. Pour récolter ce genre d'impressions aucune formule de voyages, sauf le camping-car, nous permet de revenir toujours plus riche qu'avant (je ne parle certainement pas de richesse financière...)

**Ve 09.05.03 Départ différé... 0 km, à la maison**

Tout est prévu pour partir encore ce soir : nous avons fait beaucoup de préparations les jours précédents et j'ai pu arranger mon agenda pour pouvoir finir le travail vers 17.00 h ce qui devra nous permettre de prendre ce soir encore un bateau à Calais et de passer la nuit à Dover (Douvres). Mais voilà une mauvaise **surprise** : au dernier moment nous constatons que la cassette de store, pour la vitre de la porte latérale, ne s'enroule plus et ne peut plus être réparée. Il est vrai qu'en se trouvant sur une porte coulissante elle doit subir beaucoup de secousses, et que toutes les autres sont encore en parfait état : pour le moment pas de notes négatives pour la marque Remis (<http://www.remis.de/content/home.php?lang=fr&page=home-mobilsysteme.php&sel=3&id=2&newLayer=leins>)

**Sa 10.05.03 Belgique - France - Angleterre 437 km et 90 min de navigation, vers GB-RG75 Theale (Michelin 503 ou 504, carreau Q29),**

Recherche d'un magasin avec stock de cassette/store utilisable, achat de cassette, recherche d'artisan travaillant le samedi, visite à l'atelier de réparation, démontage de la porte coulissante, adaptation de celle-ci afin de pouvoir placer la nouvelle cassette aux dimensions différentes, montage et ajustage de la porte... Nous partons pour Calais (<http://www.calais-port.com/default.html>) vers 13.00 h, où nous arrivons après 150 minutes et 230 km. Visite d'une boulangerie (est-ce que les boulangeries britanniques seront ouvertes le dimanche?), d'un magasin de presse pour acheter quelques revues, et d'une station-service (le prix par litre de gazole britannique oscille entre 0,70 et 0,82... GBP !!! Et 1 GBP = ± 1,50 EUR !).

Nous n'avons pas réservé de bateau, l'offre étant plus importante que la demande en cette saison : liberté totale donc de chercher la traversée la moins chère et la plus immédiate. Comme j'avais remarqué lors de mes préparations, SeaFrance ([http://www.seafrance.fr/fr/seafrance\\_en\\_bref/index.php](http://www.seafrance.fr/fr/seafrance_en_bref/index.php)) nous présente la solution la plus intéressante : départ à 16.45 h, aller-retour à € 344.

Le début de la journée a été très tourmenté, mais plus de **surprises** depuis le départ définitif nous sommes très relax, la traversée de la Manche n'y changera rien. Depuis notre navire nous remarquons des dizaines de camping-cars garées dans le port de Calais. Nous longeons d'abord la Côte d'Opale qui nous est si connue et si chère, puis commençons la vraie traversée. La mer est calme, la vue est dégagée, Dover (Douvres) (<http://www.doverport.co.uk/index1.html>) est déjà tout proche. Débarcation vers 17.20 (heure locale, équivaut 18.20 en France). Le groupe de jeunes britanniques en Renault Traffic a continué à boire pendant la traversée : ils sont encore plus ivres qu'à Calais où ils se trouvaient devant nous dans la file d'embarcation. Quand je vois qu'ils jugent bon d'enlever un gros extincteur du bateau et de l'emmener dans leur véhicule, mettant ainsi en jeu la sécurité sur le bateau, j'ai trouvé que c'était mon devoir de prévenir le personnel (je n'allais pas faire le héros tout seul contre un groupe de jeunes excités !). Les formalités administratives se déroulent de manière plus efficace qu'à Calais.

Je m'habitue plus vite maintenant à la conduite à gauche qu'en 1980 et 1985. Nous prenons les autoroutes et les routes à chaussées séparées et là c'est très simple : le week-end on y conduit comme chez nous pendant la semaine : tout le monde prend la file droite. C'est comme chez nous pendant le week-end, tout le monde prend la file de gauche, comme font les britanniques pendant la semaine ! La signalisation est très bonne. Aux parkings des autoroutes des grandes pancartes me rappellent que l'arrêt gratuit y est autorisé pendant 2 heures et qu'il faut payer après. La circulation est fluide. La manque d'une longue voie d'accélération aux entrées des autoroutes est compensée par l'attitude très « gentleman » des conducteurs qui permet un « weaving » (traduction littérale : « tissage ») très facile. Mais une chose m'a frappé, très souvent et partout au Royaume Uni, et même avec les

conducteurs britanniques rencontrés en Irlande, ils n'acceptent pas du tout d'être dépassés par un véhicule « inférieur » comme une petite cylindrée ou un fourgon p.ex. Sinon : accélérations voire déboîtements pendant qu'on les dépasse, ou ils redépassent toute de suite (après ils font retomber leur vitesse jusqu'au moment où ils te remarquent de nouveau dans leur rétroviseur !).

Sans aucun détour 526 km séparent le débarcadère de Dover de l'embarcadère de Pembroke Dock, où nous voulons prendre le bateau demain à 14.30 h. Nous voulons en tout cas faire encore quelques 200 km d'autoroute après les premiers 13 km sur route à chaussées séparées entre Dover et Folkestone, seulement déjà pour avoir passé London (Londres) encore aujourd'hui. A l'ESE de Reading nous prenons la sortie n° 12 de l'autoroute M4. Theale (<http://www.francisfrith.com/multimap/search/imagedispbytown.asp?townid=T254>), village résidentiel des employés de Reading, n'est qu'à 1 mile. Pas facile de trouver une place, alors le vieux système éprouvé des quartiers résidentiels nous rendra service. Il procure très rarement un BTS, mais très souvent un cul-de-sac avec une place minuscule pour y passer une nuit tranquille précédant un départ de bonne heure le lendemain matin. Et le parking pour 6 voitures au bout du Woodfield Way, vis-à-vis le numéro 73, a répondu à ces attentes.

**Di 11.05.03 Angleterre - Pays de Galles - Irlande 355 km et 4 h de navigation, vers Taghmon (Wexford) (M11), dont 34 km en Irlande**

Départ à 6.45 h, visite au centre de Theale pour y cueillir une dizaine de livres britanniques du distributeur automatique (nous n'y avons pas pensé auparavant, tellement nous nous sommes habitués déjà à la facilité de l'Euro...). **Surprise** matinale : nous remarquons qu'un dimanche à cette heure les épiciers sont déjà ouverts. Comme ils sont aussi dépôt de pain frais nous en achetons: caractéristiques vraiment très différentes du pain français !

La fluidité des 284 km d'autoroutes ou de routes à chaussées séparées est brièvement interrompue par le poste de péage pour traverser le pont (<http://www.freefoto.com/browse.jsp?id=42-12-2>) entre Bristol (sortie 22 du M4) (<http://www.visitbristol.co.uk/frenchtrans.shtml>) et Newport (sortie 23 du M4). Les pancartes indiquent un tarif de GBP 4,50 réservé aux voitures particulières, et me laissent dans l'incertitude si je devrai payer 9 ou même 13,50 GBP. La demoiselle m'en demande...4,50 ! Nous nous réalisons que, après la visite à l'épicerie et après quelques autres petites dépenses, nous n'aurons pas assez d'argent pour repasser ici au retour. Nous ferons donc bien attention d'avoir suffisamment de British Pound, car ni euros, ni chèques, ni cartes bancaires, sont acceptés ! Mais ce qui n'était pas signalé : pour passer le Severn on utilise ici le même système que pour passer le Bosphorus à Istanbul : péage dans un sens, gratuité dans l'autre !

A partir de Newport et surtout après Cardiff le paysage change beaucoup : Wales (Pays de Galles) est vraiment différent de l'Angleterre ! D'ailleurs les indications ont changé aussi : Newport est devenu Casnewydd, Swansea est remplacé par Abertawe : le Welsh est aussi bien différent de l'English ! Mais (presque) tout est aussi rédigé en Anglais.

Les derniers 37 km avant Pembroke Dock (<http://www.cus.cam.ac.uk/~mhe1000/wales.htm>) ne passent pas très vite: routes « normales » avec chantiers de travaux routiers en supplément. Nous arrivons aux quais vers 11.00 h déjà, moment auquel s'ouvre le bureau Irish Ferries pour acheter les tickets. Acheter un retour n'est pas plus avantageux que de prendre deux simples, mais donne moins de flexibilité (retour avec une autre compagnie, retour SOS « incomplet » comme nous avons connu l'automne dernier, etc.). J'ai bien réussi à ne pas me faire appliquer le supplément de hauteur (+2,40 m), mais payer le ticket de GBP 115,- avec une carte Visa faisait inévitablement augmenter l'addition de GBP 3,- !

Christiane prend le temps pour faire un bon repas, moi pour le manger ! Mais aussi pour faire un peu d'ordre dans les papiers et les documentations. Quand l'heure d'embarquement s'approche nous emballons tout et je me rends à l'extérieur pour fermer à la main le réservoir GPL en utilisation (l'autre étant déjà fermé bien sûr), car même avec la vanne électromagnétique fermée (commandée depuis l'intérieur) je prends toujours toutes les précautions possibles. Panique : impossible à tourner le robinet ! Et hier, pour la traversée de la manche, tout s'avérait encore en ordre ! Je continue avec une pince, rien ne bouge. Alors je me demande si peut-être quelqu'un serait passé et aurait fermé la vanne. Je tourne dans l'autre sens, et avec résultat. Sans nous prévenir et sans que nous l'ayons remarqué quelqu'un est venu fermer (et serrer très fort!) le robinet (presque invisible) sous le fourgon. Je suis d'accord qu'on nous demande de le faire, même qu'on nous oblige, mais pas qu'on agit de telle façon qu'une détérioration soit possible !

En Grande Bretagne les gens dans les rues, l'épicier, la caissière de péage routier ou de station-service, les employés des installations portuaires: tout le monde est très gentil, presque aimable ! Et oui, il y a aussi les employés d'Irish Ferries, vendant des tickets ou mettant l'ordre dans les files d'attentes, ou travaillant sur les navires: culture différente je crois, impression qui se confirmera lors du retour...

"Just in time" l'« Isle of Inishmore » se sépare de l'embarcadère mais nous promène encore pendant plus qu'une heure, à une vitesse réduite, entre les installations portuaires surtout pétrochimiques. Une fois quitté la baie de Milford Haven, la mer devient plus agitée et après notre repas copieux de ce midi nous craignons un peu le mal de mer. Nous nous dirigeons donc directement vers l'arrière du vaisseau où les différents ponts extérieurs ont été couverts avec une véranda gigantesque : très agréable ! Il y a très peu de passagers.

Au plus que nous nous approchons de l'Irlande au plus le temps se dégrade. A partir de la mer, Tuskar Rock (<http://homepage.tinet.ie/~kingstudio/Gallery/tuskar.JPG>) et son phare brillent dans le soleil. Malheureusement depuis le port de Rosslare Harbour il nous est difficile de discerner cet îlot illustre. Comme à Pembroke Dock tout est bien organisé dans le port, les formalités ne demandent qu'un minimum de temps, et nous nous trouvons déjà très vite sur les routes irlandaises, le long des stations-services aux indications de prix similaires qu'en Grande Bretagne... mais ici les chiffres indiquent des Euros, pas de Livres ! Lors de notre passage à Rosslare Harbour (MN11) la station Esso, à gauche devant l'église moderne et vis-à-vis du petit centre commercial (magasin Super-Valu, pharmacie, etc.) applique presque les mêmes prix que les stations avantageuses dans les grandes villes du pays, les autres étant (parfois beaucoup) plus chers.

En tout cas nous ne voulons plus faire beaucoup de kilomètres aujourd'hui, nous allons prendre de petites routes et nous arrêter dès que possible. Ceux qui voudraient en faire autant peuvent se reporter au 30.05.03 de ce compte rendu: malgré les apparences on peut bien dormir à Rosslare Harbour, et Kilmore Quai (M11) (<http://indigo.ie/~kilmoret/activities.htm>) est un alternatif très agréable. Taghmon (M11) ne se trouve qu'à une trentaine de km de la cale de l'« Isle of Inishmore ». Pas de problème pour tenir la gauche sur les routes qui y mènent : elles sont si étroites que je ne peux que rouler au milieu ! Devant l'école dans Chapel Street, vis-à-vis de l'église, un parking nous reçoit pour la nuit. Certainement pas de BTS, mais suffisant pour ce qu'il nous faut pour y dormir quelques heures.

**Lu 12.05.03 20 m à 3 m ou 7 m à 100 km ? 231 km vers Summercove (Cork) (G12), déjà 265 km en Irlande**

Nous nous levons avec un beau temps : pas vraiment chaud mais ensoleillé. Nous ne sommes pas loin de la N25, mais ce n'est pas une raison pour la trouver facilement ! La première impression d'hier se confirme (et se confirmera encore le reste de ces congés) : je n'ai

jamais vu un pays où il y a tant de poteaux indicateurs, et où il est si difficile de trouver la bonne route ! Sur les grands axes ça va assez bien, mais sur les petites routes c'est la catastrophe : flèches blanches avec des indications en miles et les mêmes avec les distances en kilomètres, flèches vertes, au ras du sol ou en hauteur, formes et styles des plus fantaisistes, ... Parfois elles ont été déformées (touchées par de poids lourds car débordants souvent sur la route ?) et donnent donc carrément la mauvaise direction. Le nombre de flèches pour des magasins, des usines, des fermes, des « B&B » (« Bed-and-Breakfast »), etc. est immense et dépasse de loin la quantité d'indications que nous attendons. Le système de numérotation des routes est assez complet (pas si complet qu'en France ou en Espagne p.ex., mais mieux que dans différents autres pays), mais existe souvent seulement sur les cartes : à quoi bon si ces numéros ne sont pas répétés sur les flèches et qu'ils n'existent pas de bornes le long des routes... Il n'y a pas beaucoup de panneaux de signalisation non plus, et ils sont très différents des nôtres. J'oserai dire qu'ils sont plus « ergonomiques », plus compréhensibles.

New Ross (L10) (<http://www.newrosschamber.ie/tourism/attractions/bridge.htm>), Waterford (K11) (<http://www.sunnywaterford.com/picturegallery/streetscapes/index.htm>) ou nous quittons la N25 pour Tramore (K11) (<http://www.stellar.nf.ca/ireland/ireland1/3.jpg>) sur la côte. Nous suivons la mer et retrouvons la N25 à Dungarvan (IJ11) (<http://www.dungarvantourism.com/index.cgi>). Malgré que nous trouvions des endroits forts sympathiques nous nous contenterons à les regarder car nous savons qu'il nous attend plus beau que ça ! Nous ne considérons ce détour par la mer certainement pas comme une perte de temps ! Au lieu de contourner la ville par la nouvelle route nous traversons Youghal (I12) (<http://www.youghal.net/gallery/PictureGallery.asp?path=aerial/>): nous ne nous en plaignons pas (mais attention : passage aux remparts supérieurs assez difficile pour les très gros).

Brève visite (et petite sieste) à Midleton (H12) avant de pénétrer la deuxième ville de la République : Cork (G12) (<http://www.cork-guide.ie/corkcity/photo-gallery.html>). L'inévitable se passe : la Grand Parade dans laquelle je me trouve est une rue à sens unique, dans laquelle je me suis rangé dans la file de droite car au carrefour je dois prendre la rue (à deux sens) à droite, en accordance avec ma destination. Tu comprends certainement de quel côté je suis entré dans cette Washington Street. Pendant une demi-minute le trafic à Cork s'est arrêté à cette heure de pointe, tout le monde a montré beaucoup de compréhension, et puis la terre a recommencé à tourner... Nous visitons la ville à pied ; même sans les différents chantiers dans la ville je crois que nous ne serions pas charmés par Cork.

Le temps ne fait que s'améliorer pendant la journée, qui nous permettra de profiter pleinement des longues soirées pleines de lumière. La R600 nous mène à Kinsale (G12) (<http://www.kinsalepharmacy.com/gallery1/>). Et au Charles's Fort à Summercove (G12) (<http://www.ricksteves.com/pledge/ireland/kinsale.htm>). Dans le compte-rendu de Jean-Marie Lamandé (qui m'a été très utile – merci Jean-Marie) je lis : *« Il fait déjà très sombre quand nous nous retrouvons sur le parking du fort Charles, c'est très en pente et malgré une petite exploration à la pile électrique nous ne trouvons pas d'endroit plat pour nous poser (le lendemain nous montrera qu'à quelques dizaines de mètres de là il y avait le coin idéal pour passer la nuit !!! ) »* Leçon : y aller pendant qu'il fait encore jour pour trouver ce « coin idéal ». Je n'ai pas (encore) de confirmation de Jean-Marie, mais je crois que je l'ai trouvé : le parking vis-à-vis du Pub Bulman (plein d'ambiance) donnant directement sur la baie de Kinsale ; il y a même un robinet d'eau ! Pub pour ce pub et images de ce BTS ou nous avons passé la nuit après une brève reconnaissance de Kinsale : <http://www.thebulman.com/index.html> .

**Surprise** de la journée: 3 m de distance nous séparent ici de la mer... et 20 m d'altitude. A la maison nous sommes à 100 km de la mer, ... et 7 m au-dessus de son niveau !

**Ma 13.05.03 La mort d'un port 181 km vers Crookhaven (Cork) (C13), déjà 446 km en Irlande**

Nous nous levons sous un ciel tout bleu, avec un temps splendide : quelle bonne **surprise!** Le matin visite plus approfondie de Kinsale ( <http://www.kinsale.ie/map.htm> ). La beauté de la ville est assez artificielle afin de plaire aux touristes. Cela donne un air un peu artificiel mais pas du tout désagréable. Puis par des petites routes à Clonakilty (F13) où nous suivons le N71 jusqu'à Ross Carbery (E13). Le parking du cromlech de Dromberg Stone Circle (E13) ( <http://www.castlesalem.com/Images/stonecircle.htm> ) fait partie de cette grande majorité qu'on trouve partout dans le pays, mais surtout dans le SO: avec des barrières limitant la hauteur des véhicules qui veulent y entrer. Jamais ces limitations sont données d'avance, on les remarque seulement si on se trouve juste en face. Je m'imagine le camping-car qui y arrive avec toute une file de voitures derrière et qui ne sait plus faire demi-tour (chemins souvent très étroits), et je m'imagine surtout, j'ai horreur d'y penser, le camping-car qui y arrive le soir, dans l'obscurité, suivant les flèches indiquant un parking, car ces barrières sont parfois si peu visibles (rouillé, peint en noir, sans aucune indication, et situées à des endroits non illuminés...).

Sur les petites routes que nous empruntons il n'y a aucun habitant que nous croisons qui ne nous salue pas (cela nous rappelle la France de 1964 à bicyclette, l'Italie de 1975 en stop et nos voyages ultérieurs en camping-car : la Grèce en 1981, la Turquie en 1983 et plus tard, et aussi 2002 avec l'omniprésence des enfants en Tunisie) et si nous leur demandons le chemin ils sont très serviables. Les problèmes n'apparaissent que lorsqu'il n'y a personne pour s'informer sur la direction à prendre. Les petites routes entre Ross Carbery et Baltimore (D13) nous ont appris comment faire quand on se perd malgré la très détaillée « Ordnance Survey ». En règle générale le chemin où il n'y a pas d'herbe au milieu mène à la grande route, le chemin aux herbes va au prochain village, le chemin avec les fausses herbes se termine en cul-de-sac à la prochaine (mais pas toujours si proche !) ferme. Mais comme j'ai dit il ne s'agit que d'une règle générale, pas sans exceptions... Sinon nous ne soyons jamais arrivés au Loch Hyne ! Une petite route longe le bord de ce lac splendide et donne sur un cul-de-sac avec un très vaste parking. Temps merveilleux, quiétude parfaite : nous nous préparons à y passer le reste de la journée, à nous y baigner éventuellement, nous sentons que ceci sera un après-midi fabuleux à un endroit des plus exquis. Mais voilà la **surprise** de la journée : un car avec une quarantaine de jeunes et leurs kayaks ! Je ne me suis pas plaint, je sais que cela leur aura fait du bien, je suis même heureux pour eux, mais il est certain que la façon qu'ils voulaient passer l'après-midi était fort différente de la nôtre.

Nous continuons vers Skibbereen (DE13) où nous regagnons la N71 que nous quittons déjà 6 miles plus loin. Ballydehob (D13), Skull (D13), Toormoore (CD13). Ici commence la région des vraies **surprises**, des doutes et des incertitudes : « Est-ce que c'est un pré ou un marais ? », « S'agit-il d'un bras de mer ou d'une rivière ? », « Mais non, impossible que la mer soit ici, car elle devrait être de l'autre côté ! », ... Mais pas de **surprise** en ce qui concerne la beauté des paysages : toujours présente !

Mizen Head (C13) (<http://www.mizenvision.com/>) : vue splendide, guichet déjà fermé mais porte d'accès au phare ouverte : nous y allons. A partir de l'escalier aux 99 marches je continue tout seul, passe le pont suspendu entre la terre ferme et le petit îlot sur lequel se trouve le phare. Je visite l'extérieur des différents bâtiments en regrettant que j'y arrive après l'heure de fermeture. Je remarque un bâtiment dont la porte est ouverte et dont sortent des bruits. Je me penche un peu à l'intérieur pour y jeter un coup d'œil au moment où la fille qui y fait l'entretien se retourne. Ma présence inattendue l'effraie tellement que ses cris dépassent certainement le niveau sonore des trompes de brume y présents ! Après que je réussissais à la calmer un peu elle me racontait que le gardien donne toujours un coup de téléphone quand quelqu'un passe encore, mais qu'il ne l'a pas fait maintenant !

Retour au parking du promontoire. Nous pensons à y rester pour dormir. Mais même en nous mettant sur nos coins nous restons trop en pente. Beaucoup de vent ce soir et pas de boulanger demain matin nous font continuer vers Crookhaven (<http://www.crookhaven.ie/>)

via les plages étendues et propres de Dough (<http://www.philarmitage.net/ireland/ireland69.html>). Sous ce soleil de soir le paysage devient encore plus beau !!!

Crookhaven est une ville avec un grand passé mais avec très peu d'avenir. Les mines de cuivre sont épuisées, le pays de Galles n'a plus besoin de sa carrière pour la construction de ses routes, et surtout les navires transatlantiques n'ont plus besoin d'un port ultime le plus proche que possible de l'Amérique... Pub et Grocery Store « O'Sullivan » survit grâce à ses souvenirs, mais pour combien de temps encore ? Le couple franco-suédois qui à repris « Crookhavens' Inn » n'y pourra rien, car Crookhaven est trop isolé du reste de ce pays déjà solitaire, trop loin des grandes routes où passent les pèlerins modernes qui sont les quelques touristes visitant ce coin du monde. Non, Crookhaven ne s'endormira pas, Crookhaven va mourir tout simplement...

**Me 14.05.03 Irlande ensoleillée ! 168 km vers Ballycrovane Harbour (Cork) (C12), déjà 614 km en Irlande**

Après une nuit tranquille sur les quais et après le remplissage de nos réservoirs d'eau (bonne **surprise** : il y a un robinet sur la jetée devant O'Sullivan's) nous voici en route pour Goleen (C13). Quelques km plus loin nous continuons tout droit au lieu de suivre la R591 qui tourne à droite. Les routes sont très mauvaises et extrêmement étroites et difficiles. Il n'y a aucun moyen de pouvoir passer avec un véhicule beaucoup plus important que notre fourgon (largeur sans miroirs : 1,972 m ; longueur sans boule d'attelage : 5,368 m) et surtout avec un empattement plus important (3,570 m) ; continues alors plutôt jusqu'à Toormore où tu peux continuer à gauche sur la R591 et laisser la R592 à ta droite ! Nous rencontrons beaucoup de promeneurs mais pas de voitures. Nous contournons le Mount Gabriel et arrivons au rive nord de la presqu'île de Mizen Head, au Dunmanus Bay : paysages grandioses !!!

Le soleil fait éclater toutes les couleurs: les différentes nuances jaunes des ajoncs, les pourpres intenses des rhododendrons, les teintes de la mer à l'aspect méditerranéen, la blancheur pure des maisons parsemées parmi les centaines de tons verts. Et tout ça enveloppé par un ciel d'un bleu presque surréaliste. A Durrus (D13) nous retournons vers l'ouest pour contourner la presqu'île de Sheep's Head. En revenant de la pointe de Sheep's Head (C13) (restes en haut sur le petit parking, car faire demi-tour en bas n'est pas évident ! <http://www.philarmitage.net/ireland/ireland20.html>) nous remarquons une ferme inhabitée avec une grande cloche et la moitié d'un ancre à l'extérieur. Les quelques maisons dans les environs forment le hameau de Ballyroon. Mais comme souvent les indications sur les cartes ne concernent pas un groupe de maisons plus ou moins homogène mais une série de bâtiments (même pas habités) dispersés, sans vrai centre ou sans une artère principale. Vis-à-vis de cette ferme inhabitée part une toute petite route en montée qui nous amène à l'autre côté de Sheep's Head Peninsula, aux eaux de Bantry Bay. Ce que je viens de dire pour la traversée par l'intérieur de Mizen Head est encore plus valable ici : tout à fait impossible avec un engin plus grand qu'un fourgon, et des paysages très beaux.

Bantry House à Bantry (D12) ne nous séduit pas, la N71 pour Glengarriff (D12) est belle. Nous voici pour visiter une presqu'île plus grande que les deux précédentes, déjà plus touristique, mais (heureusement !) pas encore trop victime du tourisme : Beara Peninsula. Nous rencontrons de temps en temps quelques voitures étrangères, surtout des britanniques et quelques allemandes, et même quelques camping-cars parmi eux. Nous prenons la R572 jusqu'à Adrigole (C12) où nous allons vers le nord, direction du Healy Pass. Ce col n'est pas très facile mais est bien faisable par tout camping-car en bon état et disposant d'un moteur avec suffisamment de couple en relation avec son poids. Grâce au temps très clair nous avons droit à des vues spectaculaires, surtout lors de la descente vers le nord. Au pied nord du col, à Lauragh (C12) nous remarquons cette pompe à essence qui débite le Murphy's Irish Stout : image bien connue dans les publications touristiques irlandaises.

Laisser à gauche la R571 à Ardroom (C12) pour Ardroom Harbour et suivre ensuite la côte n'est pas une bonne idée si ton véhicule excède les dimensions d'un fourgon. Mais la récompense vaut bien la peine, avec des vues saisissantes. Nous suivons les flèches pour le Ogham Pillar Stone (aussi fléché depuis la R571 si tu aurais continué sur cette route à Ardroom). 200 m plus loin que l'entrée pour ce monument mégalithique le chemin aboutisse sur les quais solitaires de Ballycrovane Harbour ( <http://indigo.ie/~eaglejr/Ships.html> ) . Le va et vient des quelques bateaux de pêche ne sont pas dictés par les heures d'une horloge mais par celles des marées. Mais les hommes de la mer n'ont pas besoin de crier ou de chanter, ils laissent dormir ces belges.

**Je 15.05.03 Les couleurs de l'arc-en-ciel 158 km vers Killarney (Kerry) (D11), déjà 772 km en Irlande**

**Surprise** de taille le matin, mais pas agréable du tout : il fait un temps de chien ! Il pleut, mais nous ne voyons pas la pluie à cause du brouillard... ! Visite brève à l'Agham Pillar Stone ( <http://indigo.ie/~eaglejr/2002cards.htm> ) : comme souvent l'emplacement de tels monuments dans la nature nous impressionne plus que le monument même. Car les paysages autour sont toujours grandioses. Quelques éclaircies nous permettent de contempler un peu de tout ça. Détail remarquable : différents murs de pierres, qui séparent les champs, et qu'on retrouve partout dans le pays (3 avantages : dépôt de pierres enlevées des champs ou des prés, clôture pour les animaux, protection contre le vent) sont axés vers ce pilier Ogham. Les gens qui les ont construits ont donc pris ce pilier comme point de référence. Nous avons déjà remarqué que ces murs vont parfois jusqu'au sommets des collines, et que la présence de moutons d'un coté et l'absence de l'autre peuvent donner lieu à des aspects très différents du même versant.

Depuis les premiers kilomètres sur cette presqu'île les couleurs des maisons nous ont surpris. Pour les habitations isolées dans le paysage le blanc est de rigueur. Mais dans les villages ou les villes les couleurs sont toujours criardes, pas toujours belles mais en tout cas pas inaperçues. Avec ces couleurs de contes de fées les maisons d'Eyeries (C12) réussissent à pénétrer le brouillard et à nous atteindre (<http://www.philarmitage.net/ireland/ireland03.html>)! Eyeries m'a donné la réponse à une question que je me pose depuis mon enfance : « Où est-ce que les arcs-en-ciel vont chercher toutes ces superbes couleurs qu'ils nous amènent ? ».

Le brouillard persiste, devient plus épais même. L'approche d'une maison n'est plus signalée par la projection de ses couleurs saturées sur la rétine, mais par les fumées de tourbe brûlée qui chatouillent le nez. Un pylône et quelques câbles qui disparaissent dans le néant : c'est tout ce que nous apercevons du seul téléphérique irlandais, reliant Dursey Island (B13) à la presqu'île de Beara (B13) (<http://homepage.tinet.ie/~caoim1/oileain/dursey.html>).

Retour à Glengarriff par Adrigole, puis l'étroite N71 vers Kenmare (D12) ( <http://www.neidin.net/> ) par le Cahah Pass (D12) et ses tunnels : la visibilité s'améliore mais reste limitée. Avec son Parc national ( <http://homepage.tinet.ie/~knp/> ) Killarney (D11) a tout pour séduire le touriste. Les éclaircies nous permettent de jouir des vues de Moll's Gap et de Ladies View (D12) ( <http://www.ladiesview.com/page6.html> ), de visiter brièvement la Tor Waterfall et les jardins de Muckross House ( <http://www.muckross-house.ie/welcomeg.htm> ). Kenmare même n'existe que grâce au tourisme. Les grands parkings payants comportent tous les panneaux bien connus partout dans le pays : « No Overnight Parking », mais à cette époque de l'année les barrières de hauteur sont ouvertes. Celui situé dans College Street se trouve vraiment dans le centre de la ville et possède un robinet avec de l'eau (contre le petit bâtiment jaune à gauche de la sortie : pas difficile à savoir où nous passerons la nuit, surtout après que les chauffeurs de taxi nous ont raconté qu'en cette saison les agents ne viendront pas nous ennuyer la nuit ; la patronne du restaurant

« Failte » (« Bienvenu »)

([http://www.killarneyonline.ie/tis/Dining\\_Nightlife\\_And\\_Entertainment/Restaurants/Irish/ti465.shtml](http://www.killarneyonline.ie/tis/Dining_Nightlife_And_Entertainment/Restaurants/Irish/ti465.shtml)) nous confirme cela.

Nous venons d'apprendre encore quelques faits intéressants :

- Les plaques minéralogiques des voitures sont composées par 2 chiffres qui indiquent l'année de l'achat de la voiture, puis 1 ou 2 lettres qui sont l'abréviation du County (région), et après encore un numéro d'ordre. Ainsi **01KY2345** indique le 2345<sup>ème</sup> véhicule enregistré dans le County de Kerry en l'an 2001. On ne trouve presque pas de vieilles voitures. Nissan, Skoda, Fiat, Seat et Opel sont beaucoup plus présent que chez nous, et la couleur préférée des dernières années est certainement le... bleu (remarquée aussi en Grande Bretagne d'ailleurs !)
- Ce n'est que dans les très grandes villes de Dublin et Cork qu'on utilise un code postal (derrière le nom de la ville). Pour les autres localités on ajoute entre parenthèses le nom du County. Les grandes villes ont des numéros sur les maisons, mais la plupart des localités utilisent un nom et quelques autres caractéristiques du bâtiment pour indiquer une adresse (p.ex. Mary O'Sullivan, Red Grocery Shop, Church Street, Leamlara (Kerry)). Dans les petits villages il n'y a même pas de nom des rues (p.ex. Tom MacDonagh, Redstone Farm, Blackwater (Kerry)).
- Dans les restaurants les mêmes menus peuvent être considérablement plus cher le soir que le midi. Et même le soir un même menu peut en coûter p.ex. € 19,50 avant 19.30 h (prix « Early Bird ») et € 23,00 après.

**Ve 16.05.03 Ring of Kerry 126 km vers Waterville (Kerry)** (B12), déjà 898 km en Irlande

Départ à 08.30 h (parcmètre oblige !) sous un ciel couvert pour le « Ring of Kerry » à parcourir personnalisé nous permettant d'exploiter à fond les possibilités de passage de notre engin, là aussi un car ne passera pas. Sur la N72 vers Killorglin (C11) les flancs des Macgillycuddy's Reeks (la chaîne la plus haute du pays) reçoivent parfois le soleil : très joli ! Marché à Killorglin, routes locales vers Lough Caragh : les arbres les bordants forment un tunnel vert et obscur (allumage des codes impératif). Le tour du Lough Caragh (C11) est formidable, mais la cote est seulement accessible aux fourgons, et encore... « **Surprise** de taille » (littéralement !) à l'ouest le passage du pont de Blackstone Bridge est impossible pour des véhicules avec une hauteur supérieure à 2.90 m ou une largeur de plus de 2.10 m. Heureusement nous ne sommes pas concernés. Le terrain de Camping de Rossbeigh Creek vient d'être fermé par les autorités, mais la lagune aux plages immenses de sable fin est restée là, délimitée par des barrières de hauteur ...

Tentative de bain de mer à Kells' Bay (B11) (parking pour quelques véhicules aux quais, mais interdit aux camping-cars), mais l'eau est vraiment trop froide. A partir de 15.00 h le temps se dégrade de plus en plus. A Cahersiveen (B12) (<http://www.kerry-insight.com/cahersiveen/town.html>) le parking où Jean-Marie a passé la nuit ne nous plaît pas, comme les autres parkings d'ailleurs. Application donc du « système Q.R. (Quartier Résidentiel) » - voir au 10.05.03. Pendant le repas du soir la déléguée du quartier vient nous raconter qu'il ne nous est pas permis de passer la nuit ici ! Le Waterville (B12) (<http://www.butlerarms.com/waterville.html>) de Charles Chaplin n'est que 10 miles plus loin. Sans panneaux d'interdiction pour camping-cars, le grand parking devant l'hôtel Butler Arms situé au bord de la mer, mériterait la dénomination BTS... sauf si on ignore cette interdiction, comme nous l'avons fait ! Le tout nouveau bâtiment du bureau de tourisme qui s'y trouve possède même des toilettes. Je n'ai jamais su qu'une nuit aux pluies torrentielles et aux vents extrêmement forts pouvait être si paisible...

C'est dans cette région que nous avons vu (mais pas acheté !) le gazole le plus cher dans toute la République : € 0,899 ; près de Cork il se vendait à € 0,725 !!! Les stations-services les moins chères sont en général celles (souvent Esso ou Maxol, mais pas de règle générale)

qui sont exploitées par un magasin d'une chaîne de supermarchés (souvent SuperValu ou Spar) -- attention : un « Supermarket » irlandais vaut une grande épicerie en Belgique ou en France. Dans les régions isolées les prix sont beaucoup plus chers que dans les grandes villes. Dans les mêmes circonstances Maxol est souvent un rien moins cher que les autres.

**Sa 17.05.03 Gap of Dunloe et autres paysages merveilleuses 122 km vers Killarney (Kerry) (D11), déjà 1.020 km en Irlande**

Le temps est si mauvais que nous ne partons qu'après une amélioration vers midi. Nous en profitons pour passer à la poste le matin, afin de mettre un cachet sur notre « Invitation aux Elections », ce que nous allons répéter lundi prochain. Réaction de **surprise** de la part de l'employé de poste, donc je m'explique : demain il y aura des élections dans notre pays, et en Belgique le vote est obligatoire. S'en abstenir entraîne une poursuite par la justice, sauf si on peut prouver une « impossibilité de participer à la vote », et tous les moyens raisonnables pour démontrer cette impossibilité sont valables. Le dossier à transmettre à notre mairie contiendra p.ex. aussi les tickets des bateaux.

Cette partie SO du Ring of Kerry est certainement la plus belle et la plus spectaculaire. Quelques éclaircies aux bons endroits et aux bons moments nous permettent des échappées merveilleuses. Comme hier certains tronçons ont été élargis, mais il y en a encore beaucoup qui sont très étroits et où le croisement avec un car s'avère parfois très difficile. Deux remarques :

- A cause de l'étroitesse des routes et de la présence d'un nombre important de cars sur cet Anneau de Kerry nous avons préféré de le faire dans le sens contre la montre, comme les cars le font. Mais aussi parce que cette direction garantit les panoramas les plus spectaculaires.
- Les chauffeurs irlandais sont en général très respectueux vis-à-vis de la réglementation et vis-à-vis des autres participants à la circulation. Mais il faut savoir que :
  1. Sur les grandes routes ils se suivent souvent avec une distance intermédiaire si importante que la capacité des routes s'en trouve limitée, mais aussi trop insuffisante pour qu'on puisse facilement s'y insérer.
  2. Peut-être à la suite de ceci les Irlandais n'ont pas l'habitude de faire très attention quand ils veulent s'insérer dans une file, n'importe d'où ils arrivent : ils obligent les autres de mettre le pied sur le frein.
  3. Sur les chemins étroits ils se comportent souvent en égoïste, comme de vrais têtus. Ils aiment plutôt prendre le risque qu'un croisement serait impossible, avec la conséquence éventuelle que le passage se bloque, au lieu d'attendre 3 secondes à une de ces « Passing Places » à coté de l'endroit où ils se trouvent
  4. Une habitude largement répandue sur les grands axes aux voies très larges : les « lents » tiennent le bord gauche de la route libérant ainsi un grand couloir central pour les dépassements ; ceci est valable dans les 2 sens, sans tenir compte des indications peintes sur les chaussées.
  5. Les parkings des églises ne sont pas prévus pour recevoir un si grand nombre de voitures : lors des offices religieux vous trouverez des véhicules garés un peu partout dans les environs : passage parfois très difficile !

Selon mes expériences dans différents pays les chauffeurs de cars ne sont pas toujours les conducteurs au comportement le moins dangereux. En Irlande ils montrent qu'ils connaissent leur métier et ils ne prennent pas de risques (et n'en font pas courir aux autres conducteurs).

Comme souvent avec les sites mégalithiques c'est plutôt le paysage des alentours qui nous impressionne que Fort Staigue même, qui a été très restauré. A Sneem nous mangeons « chez nous » au petit port à Sneem Pier

(<http://www.sneem.com/townscapes/townphotos.html>)

(on pourrait y dormir) à quelques centaines de mètres du centre après avoir traversé les ruines de l'ancien monastère. Immédiatement après avoir passé la rivière Blackwater

(Blackwater = eau noire = nom rencontré souvent pour indiquer une rivière ; en effet les eaux y sont souvent noires à cause de la présence de tourbe) la route à gauche est fléchée par plusieurs poteaux indicateurs pour des centres équestres, des hotels, etc., mais rien ne trahit que cette route nous fera découvrir une des régions les plus belles de l'Irlande ! Rien de trop spectaculaire jusqu'à Derreendarragh (quelques maisons seulement) où nous empruntons la large R568 à droite en direction de Killarney. Aux environs du panorama sur le lac à gauche de la route nous prenons une petite route, à gauche aussi, en forte descente.

Il faut savoir que l'itinéraire à partir d'ici jusqu'à l'entrée du Gap of Dunloe ([http://www.markhorrell.com/travel/ireland/southwest/ind\\_dunloe.html](http://www.markhorrell.com/travel/ireland/southwest/ind_dunloe.html)) sera très difficile pour des engins plus importants que notre fourgon, et que là ils devront impérativement faire demi-tour car passer le Gap (= « brèche ») a même pour nous été à la limite des possibilités, surtout à cause de l'empatement du Transit). Mais quelles récompenses pour les difficultés de ce trajet : vues étendues, cascades sauvages, alentours extrêmement pittoresques, ... la première à droite après le An Oige (Auberge de Jeunesse) de An Coimin Dubh (Black Valley) ([http://www.irelandyha.org/accommodation\\_kerry\\_blackvalley.html](http://www.irelandyha.org/accommodation_kerry_blackvalley.html)) nous fait découvrir la merveilleuse Gap of Dunloe. Comme déjà dit la route est impraticable pour un gros camping-car, et défendue en plus. Certains jours de week-end et tous les jours en saison les seuls véhicules qui sont permis sont des calèches avec des touristes et des habitants de la vallée Black Valley. Mais que c'est beau, beau, beau... ! Surtout dans ce sens sud-nord (demain on le fera du nord au sud) avec le soleil qui est apparu depuis quelques heures. Les vues du Head of Gap, entre le Purple Mountain (Montagne Pourpre) et les Macgillycuddy's Reeks (les plus hauts sommets du pays), resteront ineffaçables dans nos souvenirs. Nous sortons par le côté nord du Gap of Dunloe, c'est par-là que la plupart des touristes l'entrent (car arrivant de Killarney, premier centre touristique irlandais et tout proche). Et c'est là que vous trouverez calèches et kiosques, cars et cafés, pubs et parkings, ...

Il est déjà tard, Killarney n'est qu'à 8 km, et le parking (ni le restaurant Failte !) d'avant hier n'était au fond pas si mauvais pour y passer la nuit. Installation donc sur le parking. Plus que le soir avance plus que nous nous rappelons qu'avant-hier le chauffeur de taxi ne nous avait pas seulement assuré que la police nous laisserait tranquille en cette saison, mais aussi que le samedi soir n'était pas si calme que les autres jours. Les passants s'annoncent de plus en plus par leurs cris et par les odeurs d'alcool. Il est déjà tard quand nous nous décidons à quitter le parking. Nous passerons la nuit sur une esplanade dans le quartier résidentiel de Countess Grove, au SE de l'agglomération. Le soir sera consacré à écrire des cartes à envoyer à notre famille et à nos amis.

<p><b>Di 18.05.03 Beau - Beau ! - Beau !!! 189 km vers Ballyferriter (Kerry) (A11), déjà 1.209 km en Irlande</b></p>
--

Plein de gazole : à notre grande **surprise** ici les commerçants ne connaissent pas de dimanche. N72 jusqu'à Beaufort, Gap of Dunloe dans le sens nord-sud beaucoup moins spectaculaire (mais également pas accessible pour les « gros »), quelques kilomètres d'aller et de retour dans la vallée sans issue (« cul de sac » est l'indication officielle utilisée sur les panneaux de circulation pour indiquer une route sans issue – je n'ai jamais entendu la prononciation locale de ces paroles...) de Black Valley (<http://www.ipcc.ie/sitecummeragh.html>), passage difficile à l'église de Gearhameen où, comme partout en Irlande, le nombre croissant de voitures ne va pas de pair avec le nombre diminuant de croyants, comme c'est le cas chez nous. Brève passage à l'embarcadère du rive SO de l'Upper Lake dans un cadre romantique (fait partie des plus belles vues à contempler depuis le panorama de Ladies' View), puis retour vers l'étroite route, dans le sens inverse d'hier. Mais au lieu de monter vers la R568 nous prenons le chemin entre les 781 mètres du Duff et les 633 du Knocklomena. Ces pics ont l'altitude limitée, ... les routes sont limitées en largeur, il n'y a que la beauté de cette région qui est illimitée !  
[http://www.markhorrell.com/travel/ireland/southwest/ind\\_dunloe.html](http://www.markhorrell.com/travel/ireland/southwest/ind_dunloe.html)

Regardez très attentivement la carte Michelin 712 dans le carreau C12 : pour y apporter le nom de la rivière « Kealduff » on a fait disparaître le dessin de la route ; en réalité celle-ci existe bel et bien (enfin : surtout bel, mais pas bien...) mais tournez vers le sud. Ce n'est qu'en prenant la R568 vers l'O qu'on peut traverser cette rivière Kealduff, dont nous suivrons la vallée vers le nord. A partir d'ici j'invite les gros à me suivre : le Ballaghisheen Pass (<http://www.ireland-photo-library.co.uk/albums/kerry/pages/313.htm>) est encore étroit pour eux mais pas impossible. Quelques kilomètres après Boheeshill nous prenons à gauche, direction Waterville. C'est surtout le paysage depuis cette route qui monte au Ballaghisheen Pass qui nous tente, et nous ne serons pas déçus ! Au col nous faisons demi-tour, car le vent y est si fort que mes lunettes s'envolent ! Malgré que nous parcourions la même route il y a 20 minutes les nuages ont la couleur beaucoup plus froide, les tourbières ont l'air encore plus étendues, les collines sont encore plus vertes, l'omniprésence de petits ruisseaux est encore plus marqué. Bref : une différence énorme car regardé dans l'autre sens, mais splendeur et solitude restent présentes.

Nous longeons Lough Acoose (<http://www.scs.unr.edu/~sullit/ireland.html>) et arrivons à Killorglin. Et nous remarquons ce que nous n'avions pas vu avant-hier : un petit parking entre la rivière Cottoneers et la route qui la longe en direction sud, pas loin de grand pont qui enjambe cette rivière par la N70. Ce serait un bel endroit pour passer la nuit, mais il est trop tôt pour s'arrêter. A Castlemain nous quittons la N70 pour prendre la R561 qui nous fait découvrir une autre presque île ravissante : Dingle (<http://www.dingle-peninsula.ie/towns.html>). La plage de l'immense langue de sable d' Inch (C11) permet d'y circuler en voiture. La ville de Dingle (B11) possède quelques coins agréables mais est avant tout une « usine touristique ». Y passer la nuit en camping-car me paraît presque impossible (le « No Overnight Parking » y est contrôlé aussi hors saison, paraît-il !), y stationner se révèle possible hors saison mais coûteux. L'office de tourisme vaut encore moins que les autres dans ce pays. Il faut dire qu'après celui-ci je n'en visiterai pratiquement plus dans la République, car en somme il s'agit seulement de commerces en articles de tourisme qui ne possèdent en général ni connaissance élémentaire de leur région, ni prospectus gratuits : le pire que j'ai jamais vu !

Alors : déception ? Non, pas du tout ! Car à partir de maintenant il ne faut surtout rien manquer de toutes les beautés naturelles qui se présentent. Les petits ports de pêches, les caps et les falaises, les collines et les villages... . Près de Fahan nous visitons les Beehive Huts (€ 2,--/personne); jamais vu mais très familiers si on a visité Harran en Turquie, les trulli en Italie ou les bories de Gordes. Les environs de Sleah Head sont d'une beauté peu commune. Mais ne vous laissez pas séduire pour descendre en camping-car les pentes raides vers les ports miniatures dans les petites criques (p.ex. à Dunmore Head, si innocent que ça semble...) sans avoir pris des renseignements sur les tarifs des paysans/pêcheurs possédant un tracteur agricole ... et sur les horaires des marées hautes... !

Le parking devant l'école de Ballyferriter est calme, la vue y est belle, la nuit y est tranquille. En passant je remarque que chez nous les cours de récréation des écoles sont dallées, et qu'on les entretient en enlevant toute trace d'herbes qui apparaissent ; en Irlande on enlève les pierres qui se trouvent dans la nature pour y cultiver un gazon, et on y enlève toute trace de caillou. J'ai voulu demander aux enfants ce qu'ils préfèrent, mais à qui demanderai-je : nos enfants ne connaissent pas les cours de gazon, les irlandais n'ont jamais joué sur les dalles... .

**Lu 19.05.03 Dingle 116 km vers Listowel (Kerry) (D10), déjà 1.325 km en Irlande**

Comme avant-hier à Waterville je demande un cachet sur nos papiers comme justification de ne pas avoir pu voter hier (obligatoire en Belgique !). Comme son collègue à Waterville il a été vraiment **surprise** par cette demande, et il a difficile à comprendre cette obligation (nous aussi d'ailleurs !).

Peu avant Murreagh au croisement en T nous prenons à droite (flèche « Gallarus Oratory ») au lieu de continuer à gauche vers le centre de Murreagh. Tout de suite après vous avez un choix à faire. Ou bien vous suivez les indications « Gallarus Oratory Visitor Centre » (AB11) qui vous amènent à un grand parking (payant la plupart du temps), vous y garez le CC et vous entreprenez la promenade en montée de quelques centaines de mètres pour arriver à l'Oratory ; ou vous faites comme nous : continuer quelques 200 m tout droit dans la rue assez étroite au lieu de suivre à gauche ces indications, y garer le véhicule sur un petit accotement (et là réside peut-être un problème si plusieurs gens connaissent ce truc), faire une courte promenade facile et sans dénivellation sur un sentier revêtu et en parfait état...

Les environs de Brandon Creek (AB11) nous font découvrir une Irlande aux paysages différents du reste du pays. Partout dans le pays des pancartes explicatives informent le touriste de la région et des histoires que s'y déroulaient. Brandon Creek ne fait pas exception, nous y apprenons que Saint Brandain y a pris le large pour découvrir l'Amérique. Les noms figurant sur les pancartes similaires en Espagne ou au Portugal, au Danemark ou en Norvège, en Islande ou en Ecosse ne sont pas les mêmes, mais les revendications sont identiques...

Retour obligatoire par la ville de Dingle par absence d'alternatif, continuation obligatoire pour Anascau (B11) car interdiction de passer le Connor Pass (hauteur maximale 6 pieds = 1,83 m, poids maximale 2 tonnes). Continuation par N86 vers Tralee (C11), puis N69 vers Listowel (D10) (<http://www.listowel.ie/>) : itinéraire agréable sans plus ; après Tralee les prix du gazole montent. Ils ne rediminueront qu'aux alentours de Sligo.

Listowel est le premier endroit où nous retrouvons la structure classique d'une commune comme chez nous : une place centrale avec mairie, église, parking (payant pendant la journée, à partir de 09.30 h le matin) et des magasins, et des rues qui rayonnent à partir de là. Comme nous aimons les places de villages pour y passer la nuit nous resterons à côté du « St.-John's Church » sur « The Squaire ». Le choix de ce parking ne s'est fait qu'après une petite aventure presque mal tournée. En effet nous nous trouvions dans un coin caché sur un autre parking, près des pompiers. Il y avait bien une barrière limitant l'accès en hauteur, mais comme souvent cette barrière est ouverte, nous nous y installons. Nous voyons sortir du parking un grand camion venant des ateliers qui borde cette place. Son chauffeur s'arrête juste après la sortie, descend, remet la barrière en position et la ferme à l'aide de sa clé. Ce n'est qu'avec un sprint ultime et des cris que j'ai pu lui faire tourner la tête avant qu'il monte sa cabine. Il disait qu'il n'avait pas le droit de partir en laissant ouverte la barrière, et en plus qu'il n'avait pas beaucoup de temps... évacuation express donc !

<p><b>Ma 20.05.03 Quel temps... 143 km vers Lisdoonvarna (Clare) (E8), déjà 1.468 km en Irlande</b></p>
---

Problème : ce qui m'arrive très exceptionnellement m'arrive : je prends une mauvaise direction, je crois pouvoir corriger mes erreurs en prenant des raccourcis... et je me perds. Mission : trouver une autre voiture sur les routes désertiques de ce coin du pays, qu'heureusement je trouve. Le chauffeur me propose de le suivre jusqu'au retour à Listowel, et vient vers moi pour m'expliquer ensuite où je trouve la R443 pour Ballylongford. Je vous assure que se perdre n'est pas nécessaire pour apprendre que tous les Irlandais dans l'ouest du pays sont toujours très aimables, comme la très grande majorité des personnes dans l'Est de l'Irlande.

Mauvaise **surprise** : selon les guides Carrigafoyle Castle doit se trouver entouré de la rivière Shannon, mais en réalité le château est entouré d'échafaudages ! On restaure, donc on ne visite pas ! (<http://www.betrachtenswert.de/bw/galerie/irland/carrigafoyle03.html>). Je me demande s'il existerait un fil rouge parmi les appellations des rivières en différentes régions et en différentes langues en Europe : Shannon, Saône, Seine, Zenne, ...

Il ne faut surtout pas sous-estimer la traversée du Shannon à Tarbert : ni la durée (quand-même une demi-heure en pratique), ni les attentes éventuelles (1 départ par heure, et 2 en saison estivale), ni les prix (€ 15), ni l'ampleur des vagues atlantiques qui entrent dans l'embouchure et font balancer le bateau, ni l'aspect peu engageant du site : la plus grande centrale électrique de la république se trouve sur la rive de la rivière à côté de l'embarcadere du ferry, la seconde du pays a trouvé sa place sur la rive opposée !  
<http://www.shannonferries.com/index.html>

Kilrush, Creegh (D9), Quilty, Lahinch, ... le temps se dégrade de plus en plus. A première vue il commence à se poser un problème de ravitaillement en eau. Nous n'aimons pas en prendre dans les stations services car l'hygiène n'y est guère assurée (en plus nous ne faisons jamais un contact direct avec notre « réseau » à bord, mais nous exigeons une chute libre de l'eau ; tout ça du fait que nous persistons à utiliser l'eau à bord pour tous les usages, y compris la consommation et la fabrication de glaçons). Je ne trouve plus de robinets publics, et le grand truc ultime de partout ailleurs ne s'applique pas non plus en Irlande : il y pleut si souvent qu'on n'a pas construit de robinets aux cimetières pour l'arrosage des fleurs. Enfin nous nous réalisons que les bouches d'incendie qu'on voit régulièrement sont en réalité des simples robinets publics qui s'actionnent sans clé spéciale. Mais cela reste difficile, car il n'y en a pas beaucoup : en général nous les avons trouvées le long de la route où se trouve un petit village ou hameau sans habitations récentes. En plus elles sont peintes de telle façon à ne pas déranger l'environnement : vertes, noires, brunes, grises, ... ou laissées dans l'état rouillé.

Vient ensuite la première des deux grandes déceptions de ce voyage : les Cliffs of Moher (<http://www.danheller.com/moher-cliffs.html>) (Falaises de Mohair) et ses alentours immédiats -- l'autre déception majeure viendra dans exactement une semaine -- . Est-ce dû au mauvais temps ou à l'heure déjà avancée entraînant une position de soleil moins favorable, est-ce dû au fait que je ne me sens pas si heureux car je m'inquiète d'un bruit tremblant sous la cabine dès que les routes ne sont pas de première qualité (donc toujours en Irlande...) ou à cause des problèmes digestifs que nous éprouvons tous les deux après le repas d'hier soir ? Ou est-ce vrai que la renommée a plus à faire avec une accessibilité assez facile et la présence d'infrastructure touristique ? Car nous en avons vu des plus beaux, ... et dimanche prochain nous irons visiter encore Slieve League ! Le parking à € 3,-, le « Visitor Center » qui n'est rien d'autre qu'un magasin très cher avec une cantine au service pas gentil, l'accès au O'Brian's Tower (€ 1,-) impossible à cause du vent très fort : tout ça sent l'usine de tourisme. Même sentiment à Doolin et Doolin Pier (appelé aussi Fisherstreet) (<http://www.allaboutdoolin.com/index.htm>) .

A Lisdoonvarna (E8) nous trouvons un garagiste (J.P. Burke, avec Station-Service Esso) qui arrête son travail pour examiner l'origine du bruit à la suspension sous la cabine, et qui très vite me rassure qu'il y a plus de bruit que de mal : les petits coussinets en caoutchouc qui fixent la barre stabilisatrice au châssis sont usés, faisant vibrer cette barre. Il actionne à la main cette barre, et nous entendons en effet le même bruit. Je prend contact téléphonique avec mon garagiste habituel en Belgique qui me confirme tout... ouf ! Reste encore l'addition pour cette intervention qui a pris quand-même une dizaine de minutes et l'utilisation de ses crics et autres matériels : € 0,00 !

A Lisdoonvarna (E8) (<http://www.clarelibrary.ie/eolas/coclare/places/lisdtown.htm>). nous trouvons aussi un parking, dans Main Street en face de l'hôtel Imperial. Il y a des barrières de hauteur, mais elles donnent l'impression de ne plus avoir été fermées depuis longtemps ; d'ailleurs je vois mal comment les autocars pour les hôtels entreraient. Pas de BTS, mais avec un tel temps tout est bon, dès qu'on peut rester au sec...

<p><b>Me 21.05.03</b> <b>Quelle distance...</b> <b>0,010 km vers Lisdoonvarna (Clare)</b> (E8), déjà 1.468 km en Irlande</p>
--

... mais même rester au sec devient un problème car le matin le vent souffle si fort qu'il lance la pluie abondante avec une force énorme contre les joints en caoutchouc des portes battantes arrières de notre engin. Il est vrai que nous nous sommes mis avec la face arrière vers le vent, mais cette présence d'eau à l'intérieur était quand-même une grande **surprise**, car c'est la première fois que ça nous arrive. Pendant une courte durée de pluies et de vents moins importants je remets le fourgon en position opposée, et le tour est joué.

Nous attaquons les boîtes de glaces achetées hier matin : aux cerises entières, au chocolat à la menthe, aux miel et noix, ... , et tout en teintes genre fluo. Ne dit-on pas que « les goûts et les couleurs ne se discutent pas » ? Et puis : classement de la documentation, lecture de guides et rédaction de la suite de notre itinéraire irlandais, jeux de sociétés, lecture d'hebdomadaires, petits entretiens par-ci et par-là (mais toujours à l'intérieur !) : aujourd'hui nous ne sortirons plus de notre bétailière, car il fait vraiment trop mauvais !

**Je 22.05.03 Connemara : nec plus ultra ! 243 km vers Roundstone (Galway) (C7), déjà 1.711 km en Irlande**

The Burren (<http://www.burrenpage.com/>): paysages insolites sous un ciel assez dégagé ; routes étroites et à revêtement varié (ceci est une façon « smart » d'indiquer des routes qui le sont beaucoup moins... comme toujours, mais faisables avec tout camping-car . **Surprise** à Corofin : pour la première fois en Irlande nous remarquons un véhicule immatriculé en Belgique : un camping-car. Petite conversation avec les occupants du Mobilvetta nous apprend qu'ils habitent à 30 km de chez nous ! Les églises et la tour ronde du site de Kilmacduagh (F8) (<http://www.gortononline.com/kilmacduagh/index.asp>) (parking avec barrières en hauteur presque invisibles, mais possibilité de se garer sur la route), près de Newtown, n'ont pas la même renommée de Clonmacnoise ou de Devenish Island, moins de touristes mais pas moins d'authenticité. Les paysages sur la route de Boston (F8) à Carran (E8) sont uniques.

N67 de Ballyvaughan (E8) à Kilcolgan (F8), puis N18 vers Orenmore (F8), ensuite N6 vers Galway (E8) ; agréable sans plus. Galway (E8): embouteillages omniprésents, saumons absents à leur barrage dans la rivière Corrib près du Salmon Weir Bridge. Nous prenons la R336 qui suit le rive nord du Galway Bay et qui s'embellit fortement après Spiddal (DE8). Nous hésitons à visiter les presqu'îles dans la région de Costelloe (D8), mais le temps ne nous paraît pas convaincant. Nous continuons donc, mais aujourd'hui encore je regrette de ne pas avoir visité à fond ce coin magique du Connemara (CD8) (<http://community.webshots.com/album/26241195dqLuTxMHIq/0>) où terre devient mer et où le ciel touche les Loughs. Repas de soir devant l'église de Cashel (C7) où Jean-Marie et ses « filles » ont passé la nuit, continuation vers Roundstone (C7) (<http://www.connemara-tourism.org/regions/roundstone.html>) où nous dormons sur les parkings dans la rue principale avec vue sur la Bertraghboy Bay -- le lendemain nous remarquerons que les parkings devant le Handcraft Center (monastère désaffecté) auraient constitué une meilleure solution.

**Ve 23.05.03 Paysages <sup>2</sup> ! 261 km vers Achill Sound (Mayo) (C6), déjà 1.972 km en Irlande**

La spectaculaire R341 vers Clifden (BC7), Sky Road par Kill dont la variante « Lower Sky Road » est très (trop ?) étroite pour des grands gabarits, la presqu'île de Renvyle (écrit parfois comme Rinvyle), Kylemore Abbey (C7) qui se marie parfaitement avec le paysage autour : je ne saurais jamais laquelle il faut préférer (<http://www.connemara.net/>) . Et la R344 qui relie Kylemore Lough à Lough Inagh (<http://www.reggie.net/album.php?albid=1408>) et Derryclare Lough ([http://schwan-clan.de/impressions/See\\_Irland\\_3.html](http://schwan-clan.de/impressions/See_Irland_3.html)) les surpasse encore : un des plus beaux itinéraires jamais vus !

Pluies ininterrompues ; brouillard épais et températures frisquettes nous font continuer avec regret ultérieur de ne pas avoir attendu le beau temps sur place. N59 à Maam Cross, et là R336 vers la chouette Leenane (écrit aussi Leenaun, mais dont les cascades ne sont pas à la hauteur de leur renommée) (<http://www.castlebar.ie/photos/the-west/leenane/glry/>) dans le fjord de Killary Harbour (C7). La cerise sur le gâteau de Connemara : Doo Lough Pass (C6-7) (<http://www.picturesdirect.com/fa204.htm>). En menant vers Louisburgh et Westport (D6) le R335 reste pittoresque, comme la N59 vers Newport (<http://www.mayo-ireland.ie/Mayo/Towns/Newport/Newport.htm>). Peu après ce village nous quittons la N59 pour suivre la rive E du Furnace Lough (D6) et emprunter ensuite la route entre ce lac et le Lough Feeagh. La très étroite route dévie vers le sud le long de la rive O du Furnace Lough. Seulement quelques kilomètres nous séparent encore de la N59, mais cette courte distance nous réserve une des **surprises** les plus agréables dans ce beau pays : des vues qui appartiennent aux plus attachantes de tout ce voyage ! Attention quand-même : impossibilité totale de se garer, et passage d'un petit pont trop étroit pour des grands gabarits. A Mulrany nous pénétrons Corraun Peninsula où nous suivons la cote S et O: comment décrire ce que nous voyons... ?

Achill Island (<http://www.achill247.com/pictures/gallery-5.html>) est l'île la plus étendue de l'Irlande, et y est attachée par un pont à Achill Sound (C6). Au grand café-restaurant à gauche devant ce pont nous serions les bienvenus pour y manger, mais pas pour y dormir sur le parking pendant la nuit. Par contre : accueil chaleureux et repas honnête à l' Achill Sound Hotel (<http://www.achill.com/AcSoundHotel.htm>) au centre du village : € 18/personne pour un menu de qualité honnête, en face un parking calme (robinet d'eau présent) au bord de la mer sur lequel nous passons une nuit avec de fortes rafales de vent.

**Sa 24.05.03 D' Achill Island vers le Nord 255 km vers Manorhamilton (Leitrim) (H5), déjà 2.227 km en Irlande**

Les mots me manquent pour décrire la beauté de l' Atlantic Drive . Quitter à Keel cet itinéraire bien fléché pour foncer au bout à Keem Strand vaut bien la peine : ce ne seront pas les dimensions de votre camping-car qui vont vous interdire d'y passer (quoique pas sans problèmes), mais il vous faille un moteur au couple important car les montées sont très fortes.

Quelques **surprises** : des centaines de tourbières sur cette île dont quelques-unes sont à exploitation mécanisée, installations d'élevage de poissons dans Blacksod Bay, Slievemore Deserted Village qui démontre les drames des vieux villages abandonnés... secondés par des nouveaux villages abandonnés pendant 10 mois par an et qui s'appellent « urbanisations touristiques ».

Achats au Super Value d' Achill Sound avant de repasser le pont. Nous y apprenons que le corps retrouvé en mer ce matin est celui de la femme précipitée avant-hier aux Cliffs of Moher...

La N59 vers Ballina (E5) et Sligo (G5) n'est certainement pas la moins monotone dans le pays, elle impressionne surtout par la traversée de paysages très étendus. Comme la plupart des villes celle de Sligo (<http://www.sligozone.net/Sligo%20Town.htm>) ne nous séduit pas vraiment. Sauf près du Parke's Castle le tour du Lough Gill ne permet que très peu d'échappées sur ce lac. Nous voyons encore plus d'accidents routiers - parfois graves - que pendant la journée : il est clair que nous sommes un jour de weekend... .

Comme petite anecdote voici la traduction de la conversation (en anglais) avec le caissier à l'intérieur de la station service à Sligo :

- Moi : « Bonjour monsieur, j'ai fait le plein à la pompe n° 4 »
- Caissier, en regardant ma carte bancaire: « Bonjour monsieur, de quel pays venez-vous ? »
- Moi : « De la Belgique »

- Lui, d'un ton fier : « Vous êtes Flamands alors, car je reconnais l'accent néerlandophone dans votre anglais »
- Moi, d'abord étonné : « En effet, ... » , puis de manière plaisantante : « ...et moi je reconnais votre accent irlandais dans votre anglais »
- Lui, rigolo : « Monsieur, vous êtes le premier à me dire cela, car en fait je suis... anglais » Ceci en dit beaucoup sur mes connaissances de la langue de Shakespeare...!

A Manorhamilton la rue en cul-de-sac dans un lotissement social n'est certainement pas un vrai BTS. (<http://www.merenda.com/town2.htm>) , mais quand il s'agit seulement de dormir quelque part et de repartir immédiatement le matin...

**Di 25.05.03 Contrastes 257 km vers Burtonport (Donegal) (G3), déjà 2.484 km en Irlande**

Blacklion (I5) est le dernier village de la République, Belcoo (I5) le premier de l'Irlande du Nord. Entre ces deux villages le grand bâtiment sur la frontière est vraiment effrayant : grandes antennes, vitres réfléchissantes pourvues de protections en fil de fer renforcé, pylônes surmontés par des phares et des caméras de surveillance, le tout entouré par des chevaux de Frise. Où se trouve cette atmosphère paisible de cette île ? Même dans la période de la guerre froide je n'ai jamais rencontré de bâtiments tellement fortifiés, ni à la zone de séparation inter-allemande, ni à la frontière soviétique. Dans le temps nous avons fait le passage de Gibraltar à l'Espagne, de la Grèce à la Turquie, de la Bulgarie à la Yougoslavie, mais nous n'avons jamais vu de telles choses. A notre grande **surprise** nous ne voyons personne. Est-ce qu'on nous voit, sommes-nous surveillés, ... ?

Enniskillen (IJ4-5) a l'air très « British » , les routes sont en bon état, la signalisation routière est OK, les bâtiments sont bien entretenus, les odeurs de la combustion de peat (tourbe) ont disparues, livres sterling et miles ont remplacé euros et kilomètres, ... . Mais la beauté du paysage reste la même. La A46 ne permet guère d'échappées sur le Lower Lough Erne (<http://www.irishimagery.com/html/keyresult.asp?keywords=Fermanagh>). Brève visite des ruines du château de Tully (I4) (<http://www.travelwise.com/europe/ireland/tully.html>) : le gardien nous a vu arriver et s'empresse pour nous ouvrir l'entrée (gratuite). Je suis le seul visiteur : nous parlons de nos vacances en Irlande et des leurs en Espagne, de la vie en Irlande et en Belgique. Il me confie ses deux rêves ultimes : la paix entre les Irlandais, et pouvoir voyager en camping-car

« Cliffs of Magho » (I4) (<http://www.nifc.co.uk/locations/FermanaghLakelands.htm>): 4 lignes (et 3 étoiles, bien méritées) dans le Guide Vert Michelin ; « Lough Navar Forest Drive » (I4) (<http://worf.jifvik.org:9999/gallery/Fermanagh2002?page=5>): 7 lignes dans le Capitool et le Lonely Planet. Les paysages décrits sont de taille ! La vue panoramique sur les falaises de Magho est certainement le grand attrait de ces 15 km dans la « Forêt du lac Navar ». Selon les guides il y a un droit d'entrée, mais il n'y avait personne à l'entrée. Si votre camping-car passe l'entrée du Forest Drive (à sens unique) il passera partout sur ce circuit.

En contradiction avec l'entrée en Irlande du Nord de ce matin, le poste de frontière à Belleek (H4) est presque invisible. Le marché de dimanche à Ballyshannon (H4) ([http://www.geocities.com/johngall\\_99/index\\_page.html](http://www.geocities.com/johngall_99/index_page.html)) semble exister seulement pour les visiteurs venant du Royaume Uni. Nous y trouvons ce que nous cherchions depuis quelques jours déjà : le beau temps, qui restera avec nous pour le reste de la journée. N15 vers la ville de Donegal (H3-4) (<http://www.donegaltown.ie/>), puis N56 vers l'O et continuation jusqu'à Carrick (G3-4) sur la R263 où nous prenons la direction de Teelin (FG4). La route aboutit sur le petit port d'où partent des bateaux pour visiter un des plus impressionnants paysages de notre continent : les falaises de Slieve League sont les plus hautes de l'Europe. Malheureusement il n'y a pas de visites en cette saison. Mais il y a autre chose d'important sur les quais de ce port : plusieurs points d'eau gratuits. Pour visiter les Slieve League (FG3-4) ([http://www.geocities.com/aurian\\_eire/slieveleague.html](http://www.geocities.com/aurian_eire/slieveleague.html)) en camping-car

nous retournons à Teelin où nous prenons une petite rue à côté de l'école. Au premier parking se trouve une barrière de bétail sur le chemin, à ouvrir et refermer lors du passage. Un panneau y interdit de continuer la montée en camping-car. Mais aucune interdiction pour un fourgon... Avant d'arriver au parking supérieur de Slieve League (encore quelques kilomètres à partir du premier parking) nous avons droit à des tronçons très étroits et en très forte pente avec beaucoup de virages parfois très serrés. En plus le ravin est à 10 cm des roues : s'abstenir absolument si vous souffrez de vertiges. Mais en haut la récompense est grandiose : la vue des falaises hautes de quelques 600 m et qui plongent directement dans la mer est toute proche du parking, et la montée à pied de ces falaises y est possible. Dix fois moins de touristes, qu'aux Cliffs of Moher, et dix fois plus beau : à ne pas manquer !!! (comparez sur 360° à <http://www.donegal.de/fotos/fotos03.htm>).

Lower Lough Erne, Cliffs of Magho, Slieve League : nous avons cru que c'était déjà trop de superlatifs pour une seule journée. Mais nous nous sommes trompés, car il faut certainement y ajouter Glengesh Pass (G3) (<http://hem.passagen.se/salonn/irland97/glenge.htm>). Dunglow ne nous plaît pas pour y dormir. Nous ne nous plaindrons pas d'avoir continué vers Burtonport (G3) le point de départ des ferries pour l'île D'Aran. Le parking sur la place du village, devant le port (il y a de l'eau) compte parmi les meilleurs endroits que nous avons trouvés dans ce pays. Nous nous installons devant le bateau nommé « Golden Sunset », et c'est effectivement à un coucher de soleil aux couleurs d'or que nous assistons.

**Lu 26.05.03 Paysages luminescents 162 km vers Buncrana (Donegal) (J2), déjà 2.646 km en Irlande**

Après le beau temps et les endroits superbes d'hier nous devons nous contenter aujourd'hui d'un temps moyen et de paysages agréables, sans plus. Horn Head (HI2) (<http://www.irland-tagebuch.de/hornhead.php>) vaut bien un détour si la carrosserie de votre véhicule n'est pas trop grande (tournants) et le moteur pas trop petit (pentes).

Le temps se dégrade de plus en plus. Le ciel sombre et les lacs limpides créent des paysages d'une luminosité surréaliste : la lumière s'évade des eaux fluorescentes et monte pour soutenir les nuages lourdes. Le Grianan of Aileach Stone Fort (fort en pierres) (J2) (<http://www.stonepages.com/ireland/grianan.html>) près de Londonderry (JK2-3) est une reconstruction récente, mais la situation unique dans ce décor extraordinaire vaut vraiment la peine d'aller à sa recherche, difficile à trouver d'ailleurs. Aussi un endroit pour dormir ne se trouve pas facilement. A Buncrana (J2) le parking de Church Street est encore plein quand nous y arrivons, mais la nuit sans **surprises** nous y serons presque tout seul.

Notre présence dans cette région m'incite à rechercher quelques définitions :

- Irlande : île de l'archipel Britannique (dans le sens géographique) sur lequel se trouve le territoire de la République d'Irlande et celui de l'Irlande du Nord
- République d'Irlande : partie sud de l'île qui s'est libérée de la tutelle britannique en 1921 et se considère comme le représentant de toute l'île, y compris les counties (comtés) de l'Irlande du Nord. Un peu comme la République Fédérale d'Allemagne se comportait vis-à-vis la République Démocratique Allemande avant leur réunion
- Irlande du Nord : région laquelle par un référendum a exprimé sa volonté de ne pas suivre le reste de l'Irlande vers l'indépendance, et qui reste à faire partie du Royaume Uni, ensemble avec la Grande Bretagne (Angleterre, Ecosse, Pays de Galles), quelques îles de l'archipel Britannique (p.ex. Ile de Man, Jersey, ...), une colonie en Europe (Gibraltar) et plusieurs colonies et territoires dans le reste du monde
- Ulster : une des quatre provinces historiques de l'Irlande, les trois autres étant Leinster (au SE), Munster (SO) et Connaught (NO). De nos jours Ulster est parfois employé pour désigner l'Irlande du Nord car les frontières de celle-ci sont à peu près identiques avec celles de la province historique. Seuls différences : les counties de Donegal, Cavan et Monaghan font partie de l'Ulster historique, mais pas de l'Irlande du Nord ; ils sont donc républicains.

**Ma 27.05.03 Irlande du Nord 334 km vers Ardee (Louth)** (M6), déjà 2.980 km en Irlande

Départ de bonne heure car nous prévoyons beaucoup de kilomètres aujourd'hui. Circulation dense vers Londonderry (appelé « Derry » dans la République) : la deuxième ville de l'Irlande du Nord est un pôle d'emplois dans toute la région, y compris la République. Au passage de la frontière pas question de bâtiment fortifié comme entre Blacklion et Belcoo (voir avant-hier). Londonderry (JK2-3) (<http://www.derryvisitor.com>) est une ville assez étendue mais bien ordonnée. Comme Jean-Marie nous a conseillés nous nous dirigeons au bureau de tourisme (Tourist Office) à Foyle Street : ils nous permettent de laisser le fourgon sous leur vigilance sur leur parking d'autocars. Mais attention : si tu y arrives en dehors des heures d'ouverture de leurs bureaux (p.ex. 09.00 h du matin), l'interphone à l'entrée, où il faut demander l'ouverture de la barrière, est connecté au gardien du parking payant tout proche, et il te dira qu'il faut se garer (et payer) sur son terrain...

Accueil chaleureux et efficace, serviabilité et amabilité : la différence avec les offices de tourisme dans la République est flagrante ! Et pourtant il ne doit pas être facile de faire tourner une telle organisation dans la ville la plus dangereuse de l'Europe Occidentale. Nous nous promenons dans les rues de la vieille ville et sur ses remparts . Ahurissant : aucun immeuble aux portes ou fenêtres sans renforcements ou simplement bouchées. Dans les bâtiments récents les éléments de protection font même partie intégrale de la construction. Doubles clôtures surmontées de fil barbelé, des milliers de phares et des centaines de caméras de surveillance qui nous regardent et nous suivent avec leurs lentilles, des postes policiers qui ressemblent à des fortifications imprenables, ... Mêmes situations dans les faubourgs, catholiques ou protestantes, avec en plus sur les murs des chefs d'œuvres d'art graffiti.

Limavady, Coloraine, Portstewart, Portrush, ... partout les gens ont pris des mesures pour protéger leurs maisons contre des émeutes éventuelles. Après les Cliffs of Moher de la semaine passée le Giant's Causeway (M2) ([http://www.fandm.edu/Academics/Foundations/NTW114/pat/0d/pat-0d-giants\\_causeway.htm](http://www.fandm.edu/Academics/Foundations/NTW114/pat/0d/pat-0d-giants_causeway.htm)) constitue pour nous la deuxième mauvaise **surprise** de ce voyage : parking à 5 GBP (= € 7,50), Visitor Centre comme nous les avons trouvés dans la République, mini-bus cher pour aller aux Causeway (0,60 GBP par aller simple), Causeway peu attractif à cause d'une couche noire d'huile déposée (maintenant je comprend pourquoi ils mettent toujours des anciennes photos, du temps avant le passage des pétroliers...), Coast Walk (promenade du littoral) coupée, ...

Pour accéder au parking du Carrick-a-Rede Rope Bridge (MN2) (<http://www.emeraldtiger.com/countys/antrim/ropebridge.htm>) nous payons 3,50 GBP (et pas le tarif de 10,00 GBP pour les minibus) , inclus la visite du pont suspendu. Mais méfies-toi : cela fait une bonne promenade avant d'arriver à ce pont suspendu. Les plus belles vues sur l'ensemble se révèlent à partir du Portaneevey Car Park, le long de l' A2 à l'E du chemin d'accès.

L'Antrim Coast Route est agréable, la vallée de Glenariff (N2) ([http://www.antrim.net/pics\\_01.htm](http://www.antrim.net/pics_01.htm)) est impressionnante... comme le contrôle policier qui s'y tient et qui immobilise des dizaines de voitures pour un contrôle très sévère de papiers, bagages, contenu des réservoirs, ... . En remarquant notre immatriculation belge un agent super-aimable vient immédiatement vers nous, nous demande juste d'où nous venons et où nous irons, et nous laisse partir en nous souhaitant de bonnes vacances ! Ballymena, Antrim, Newtonabbey, Belfast (O4) (<http://www.tourism.belfastcity.gov.uk/>) : vers 19.00 h nous sortons de l'autoroute dans la capitale de l'Irlande du Nord et nous traversons la ville en zigzag juste pour la savourer. Moins de mesures de protection et de surveillance qu'à Londonderry, mais présentes quand-même.

A1 vers Newry, franchissement de la frontière sans s'en rendre compte, Dundalk, ... il est déjà tard quand nous nous installons sur le petit parking de l'intime Market Square à Ardee (M6) (<http://www.ardeeonline.com/photos/streets.html>). Avec nos 5,37 m nous dépassons déjà d'un peu les dimensions de l'emplacement prévu. La journée a été longue, la lumière du jour ne disparaît que vers 22.30 h, le « fish & chips » n'est pas loin, zzzzzzzzzz.....

**Me 28.05.03 Plus ancien que les Pyramides ! 74 km vers Dunboyne (Meath) (M7),**  
déjà 3.054 km en Irlande

..... zzzzzzzzzz encore quand tout le monde est déjà debout, et malgré les bruits des camions qui passent sur la N2. Nous prenons la même route, direction sud, jusqu'à Slane (M6) (<http://www.soluna.com/slance/>), où il faut tourner à gauche pour le site mégalithique de Newgrange (<http://www.knowth.com/newgrange.htm>). Les cartes montrent que ce site se trouve sur la rive nord de la rivière Boyne, mais à notre **surprise** les flèches indiquent qu'il faut d'abord passer le pont et prendre ensuite la route au coté sud de cette rivière. Ils sont exacts tous les deux. Le seul moyen de visiter les sites est de se rendre au Visitor Centre sur la rive sud où un minibus t'amènera vers le site. L'utilisation du pont et la circulation dans ces environs n'est pas possible pour des autres véhicules, camping-cars ou autres. La visite du Brú na Bóinne Visitor Centre (<http://www.knowth.com/bru-na-boinne.htm>) même nous a laissés aussi des bons souvenirs. Des transferts en minibus vers les autres sites mégalithiques de Knowth (<http://www.knowth.com/index.htm>) et Dowth (<http://www.knowth.com/dowth.htm>) sont aussi possibles.

Des petites routes nous mènent à Dunboyne (M7). Le parking ( $\pm$  60 emplacements) devant l'église est un bon endroit pour y passer la nuit. Ils s'y trouvent restaurants, take-away's (plats à emporter) et tout autre commerce nécessaire, et aussi le terminus des autobus 70 ([http://www.dublinbus.ie/your\\_journey/viewer.asp?route=70](http://www.dublinbus.ie/your_journey/viewer.asp?route=70)) et 270 ([http://www.dublinbus.ie/your\\_journey/viewer.asp?route=270](http://www.dublinbus.ie/your_journey/viewer.asp?route=270)) pour Dublin (qui se trouve 20 km à l'ESE de là) : je m'imagine que laisser le camping-car à cet endroit en sûreté serait l'idéal pour visiter la capitale de la République avec le transport en commun ([http://www.dublinbus.ie/fares\\_and\\_tickets/daily.asp](http://www.dublinbus.ie/fares_and_tickets/daily.asp)).

**Je 29.05.03 Narrow Boats et Wicklow Mountains 153 km vers Rathdrum (Wicklow)**  
(N9), déjà 3.207 km en Irlande

Nous nous sommes laissés séduire par les images et les descriptions des anciens canaux et leurs « narrow boats » (bateaux étroits). En passant par Maynooth et Prosperous nous voici donc à un des endroits les plus intéressants pour cela : Robertstown (L8) (<http://kildare.local.ie/robertstown/>). J'ai plus apprécié le savoir-faire des photographes et des rédacteurs que le village lui-même... Seconde tentative près de Sallins (LM8) où le canal franchit la rivière Liffey au moyen d'un aqueduc (<http://www.iwai.ie/maps/grand/maps.grand.5.html>) pas indiqué et très difficile à trouver... mais il est vrai que le détour, si petit qu'il soit, ne vaut vraiment pas la peine.

Un peu déçus de ces visites dont nous attendions beaucoup nous continuons par le Poulaphouca Reservoir (M8) (<http://www.wicklow.ie/tourism/destinations/west/blessington.html>) vers une région dont nous attendions une variante en petit de nos Ardennes belges. Erreur encore, mais heureusement d'un tout autre genre : les Wicklow Mountains (MN8-9) (<http://www.wicklowtoday.com/cgi-bin/photos/imageFolio.cgi>) sont grandioses ! La R759 nous fait monter vers Sally Gap (N8) (<http://community.webshots.com/photo/24169065/24171293nbgoSChFmC>). Quelques km d'aller/retour dans la direction de Dublin, puis direction sud par la R115. Nous regret-

tons vraiment de ne pas pouvoir rester plus longtemps dans cette région (<http://www.wicklow.ie/tourism/index.html>).

Nous passons par Glandalough avec petite promenade aux lacs, puis nous continuons. Il est déjà tard quand nous arrivons à Rathdrum (<http://www.wicklowtoday.com/cgi-bin/photo/imageFolio.cgi?direct=Rathdrum>). Au centre nous suivons les flèches « Hospital », puis à quelques centaines de mètres en face du lotissement « Parnell Park » il se trouve à droite un grand bâtiment en couleur jaune avec un grand parking. Au début de la nuit se tient sur le parking un petit **surprise**-partie de jeunes qui font un concours en sonorité des moteurs de leurs Seat Ibiza et Opel Corsa, en patinage des roues qui tractent leurs Ford Fiesta et leurs Skoda Fabia, en décibels de leurs Panasonic et leurs Blaupunkt. Mais après une demi-heure commence une nuit vraiment tranquille.

**Ve 30.05.03 Dernière journée irlandaise 161 km vers Rosslare Harbour Village (Wexford)** (MN11), déjà 3.368 km en Irlande

Il fait déjà beau quand nous nous levons. Nous nous demandons même si nous n'allons pas retourner aux Wicklow Mountains, car la beauté de ces paysages va certainement mieux ressortir avec ce temps. Mais il reste tout de même un peu nébuleux. Continuons donc vers le sud dans l'attrayante Vale of Avoca (<http://www.winstonsound.com/avoca.html>). Le Meeting of the Waters (« rencontre des eaux », N9) (<http://www.wicklowtoday.com/cgi-bin/photos/imageFolio.cgi?direct=Avoca>) reçoit un traitement de premier ordre de la part de l'industrie et des autorités touristiques locales, mais cela n'arrange pas à rendre vraiment attrayant un confluent certes joli mais aussi à réputation exagérée.

Depuis Arklow (N9) (<http://www.wicklowtoday.com/cgi-bin/photos/imageFolio.cgi?direct=Arklow&img>), puis Enniscorthy (M10) (<http://indigo.ie/~rickard/>) et Wexford (M10-11) ([http://www.countywexford.com/wexford\\_heritage\\_irish.htm](http://www.countywexford.com/wexford_heritage_irish.htm)) sur la N11 nous nous rendons compte que nous ne sommes plus dans les régions les plus agréables de l'île.

Le grand bâtiment portuaire de Rosslare Harbour (MN11) est moderne. Il abrite tout ce qu'on peut avoir besoin pour le trafic maritime : gare des chemins de fer, douanes, garda (= gendarmes irlandais), bureaux des compagnies maritimes, etc. Le seul parking qui permet un accès pour les grandes hauteurs est aussi le seul gratuit, et se trouve à droite devant l'entrée principale de ce bâtiment. Mais il ne permet qu'un stationnement de 30 minutes. Au comptoir d'Irish Ferries on nous dit ne pas pouvoir nous délivrer un ticket à cause d'une panne d'ordinateur, mais on nous assure aussi qu'il n'y aura aucune mauvaise **surprise** pour trouver une place pour un des deux départs journaliers (le soir à 21.00 ou le matin à 08.45).

Petite excursion cet après-midi vers Kilmore Quay (M11) (<http://indigo.ie/~kilmoret/activities.htm>). Y passer la nuit serait possible, aussi bien au port qu'au parking où nous restons pour un peu de repos et pour mettre un peu d'ordre dans nos papiers. Pour arriver à ce parking il faut laisser le port à sa gauche, passer le monument à la mémoire des pêcheurs, et quelque peu après monter un chemin à gauche qui aboutit immédiatement à ce parking à la vue très étendue sur le littoral et où on peut descendre à la plage de sable fin.

Le soir nous retournons vers Rosslare Harbour en espérant que les ordinateurs de la compagnie Irish Ferries seront réparés. Mais d'abord un petit numéro de comédie commerciale : nous nous rendons vers les comptoirs de toutes les autres compagnies (dont nous savons déjà que leurs destinations ou leurs heures de départ ne nous conviennent pas) de telle façon que les employés d'Irish Ferries peuvent bien nous remarquer. Puis dialogue avec eux avec la question « By the way, est-ce qu'Irish Ferries applique le supplément pour la hauteur en cette saison-ci ? ». Appliquer ce scénario en cette saison (les surfaces mobiles qui

créent un niveau intermédiaire dans la cale du bateau ne sont quand-même pas utilisées pour ces traversées hors saison) nous fait sauver ces € 20.

Rosslare Harbour Village est le petit village près du port. Après un dernier plein de gazole irlandais (nous allons essayer de ne pas devoir dépenser 0,80 GBP = € 1,20 par litre) nous retournons à l'endroit que nous avons remarqué ce midi et qui fera l'affaire pour y passer la nuit, à 1 km du bateau (utile aussi si on vient d'arriver dans le pays). En venant du Ferry il faut prendre à gauche la rue juste devant l'église circulaire moderne (en face d'un petit centre commercial à la coté droite de la N25). Dans cette rue se trouvent à droite d'abord une banque avec distributeur automatique de billets, et un peu plus loin un petit parking avec flèche pour l'Auberge de Jeunesse (« An Oige ») qui se trouve dans le fond. Le parking est surtout utilisé par des tracteurs poids lourds et des minibus qui transportent marchandises et passagers pour les bateaux : tranquillité relative donc pendant la nuit, car il y a un va-et-vient constant des bateaux dans le port. Il y a aussi une toilette automatique (modèle « parisien ») et un take-away (plats à emporter). Nous avons aimé la promenade nocturne sur les falaises (plein d'hôtels) surplombant le port et la mer.

**Sa 31.05.03 Une journée, deux traversées, trois nations, quatre pays... 529 km, et 4.35 h et 1.30 h de navigation, vers F-62100 Calais , déjà 4.655 km dont 3.369 en Irlande**

- 06.15 h : debout !
- 07.00 h : check-in, petit déjeuner pendant qu'on faisait la queue
- 07.45 h : fermeture des réservoirs GPL, entrée dans l' « Isle of Inishmore » d'Irish Ferries
- 08.45 h : comme le 11.05 à Pembroke départ « Just in Time » , traversée sans **surprises**
- 13.10 h : amarrage à Pembroke Docks (<http://www.cus.cam.ac.uk/~mhe1000/wales.htm>)
- 13.30 h : les roues de notre Transit touchent le sol du Royaume Uni
- 18.45 h : arrivée aux guichets automobiles de Dover (Douvres), après 525 km (dont une grande majorité d'autoroutes) au Pays de Galles et en Angleterre (nous n'avons pas traîné...)
- 19.45 h : entrée dans le navire « Rodin » de SeaFrance ([http://www.seafrance.co.uk/fr/la\\_flotte/seafrance\\_rodin.php](http://www.seafrance.co.uk/fr/la_flotte/seafrance_rodin.php)), navire le plus moderne et le plus rapide opérant dans la Manche
- 20.15 h : départ à Dover (Douvres) (<http://www.doverport.co.uk/index1.html>) pour une traversée qui ne devrait durer que 70 minutes...
- 22.45 h (heure locale, égale à 21.15 h au Royaume Uni) : amarrage en France à Calais (<http://www.calais-port.com/default.html>)
- 23.00 h : nous nous trouvons sur la terre ferme du continent européen
- 23.15 h : après 1,5 km dans le port de Calais (comme à Dover aussi d'ailleurs) nous nous installons sur le parking des visiteurs du Ferryport, en face du petit bâtiment qui est le bureau de vente des tickets de SeaFrance. Il y a encore des dizaines de camping-cars et de combinaisons voitures-caravanes qui y passent la nuit et qui veulent partir demain matin. Les employés de SeaFrance nous indiquent où nous pouvons faire le plein demain matin, car nous étions trop avares pour en prendre au Royaume Uni, et nous sommes aussi trop paresseux pour pousser la bétailière... Mais je suis (presque) certain qu'il nous reste encore un bon litre de gazole
- 23.45 h : agitation sur le parking : 6 jeunes venant de pays lointains et parlant un peu d'anglais viennent demander avec une très grande insistance de les aider pour passer les clôtures ou de les prendre à bord de leur voiture pour le Royaume Uni. Un anglais est très effrayé quand une tête foncée est apparue à coté de la sienne, lui qui dormait à l'intérieur de sa caravane aux vitres entrouvertes. Une jeune femme se

