

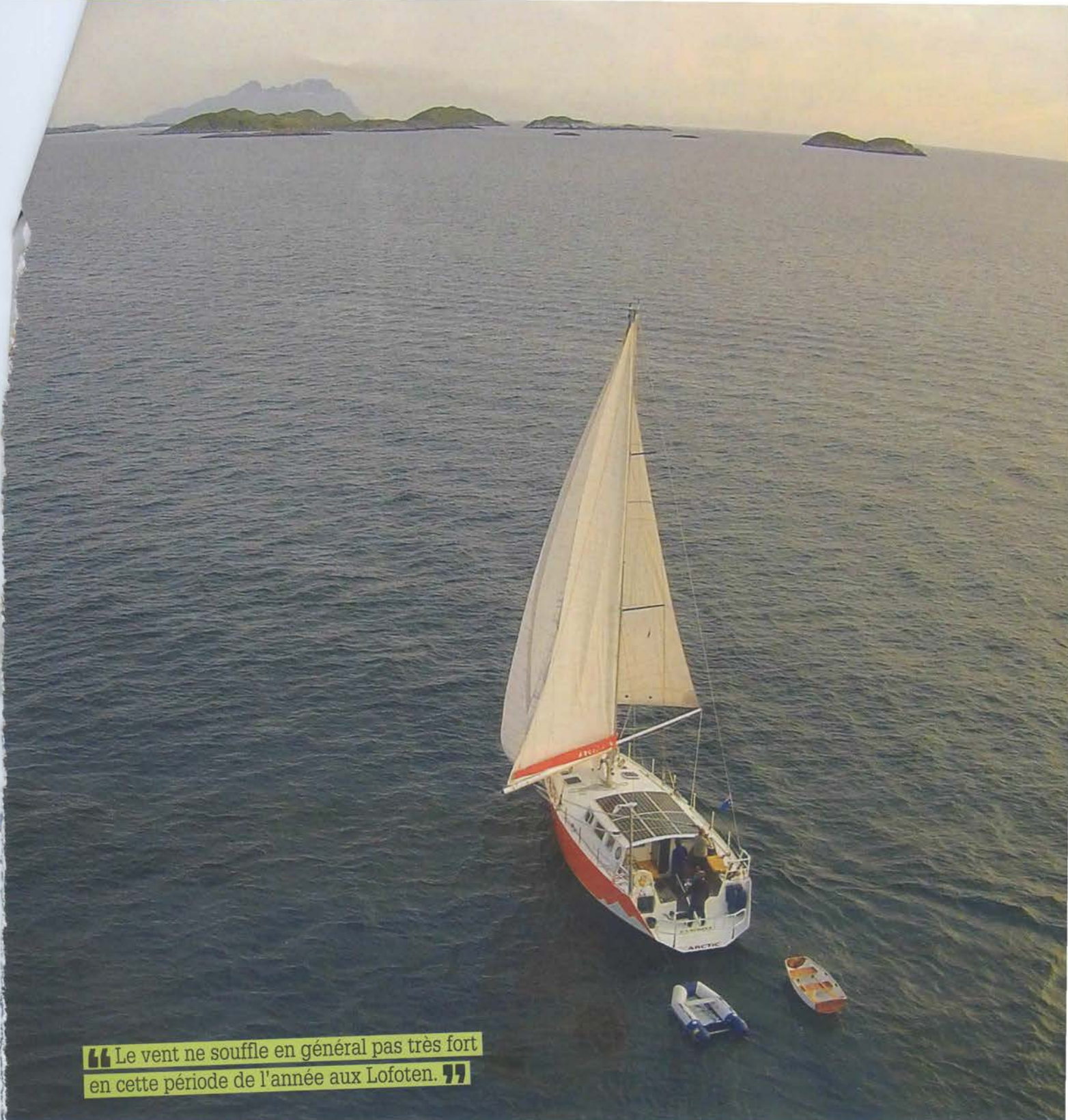
ILES LOFOTEN

Le Grand Nord pour tous!

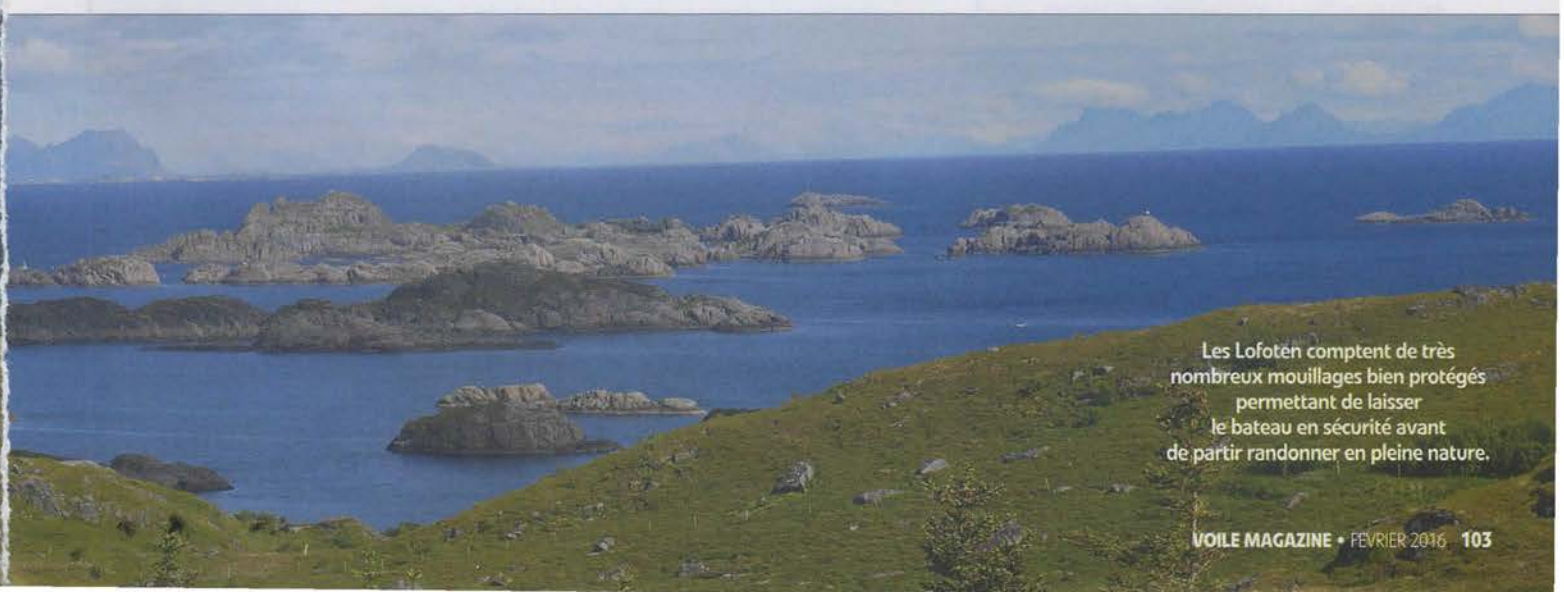
Jouer d'une nature grandiose et préservée, vagabonder d'île en île, parcourir les sentiers et gravir les sommets pour embrasser du regard un fabuleux panorama sous le soleil de minuit, tel est le programme que Georges Meffre nous a concocté, début juillet, dans l'archipel des Lofoten, en Norvège.

Texte : Hervé Bellenger. Photos : Théo Bellenger et l'auteur.





“ Le vent ne souffle en général pas très fort en cette période de l'année aux Lofoten. ”



Les Lofoten comptent de très nombreux mouillages bien protégés permettant de laisser le bateau en sécurité avant de partir randonner en pleine nature.

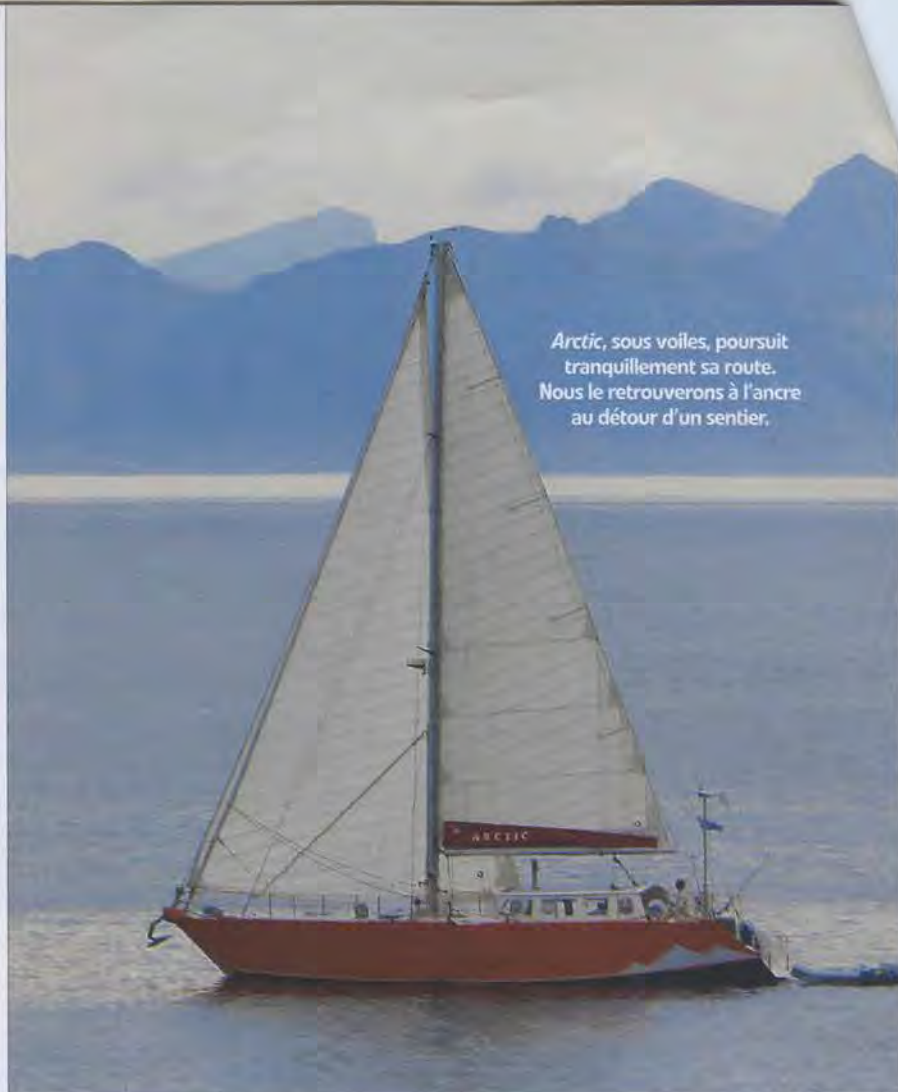
d'Henningsvaer. Durant cette traversée, un fort vent de travers de 20 à 25 nœuds s'est levé, faisant avancer le bateau à 8 nœuds. Georges n'hésite pas à envoyer ou à reprendre la toile en fonction d'un vent rendu capricieux par le relief environnant. Sa technique est bien rodée : en pied de mât, d'une main il libère la drisse de GV et de l'autre il prend le ris au winch. Une fois le ris pris, il se hisse sur le rouf et achève de descendre la voile à la main dans le lazy bag.

LE VENT EST RENDU CAPRICIEUX PAR LE RELIEF

Notre destination suivante sera Hopen, un des hauts lieux de l'escalade aux Lofoten. Mais avant cela le repas s'organise. Ce soir ce sera omelette géante.

Le lendemain, Georges nous propose une grande balade. Partis à 11 heures le matin, c'est vers 13 heures que nous parviendrons au sommet du Hopen. Photo souvenir. Paul, le benjamin de l'équipage, inscrit consciencieusement un petit mot dans le livre d'or laissé à la disposition des randonneurs. Nous quittons ce lieu pour nous rendre à la ville de Svolvær (sur l'île d'Austvågøy), la plus importante des Lofoten. Nous n'y resterons que le temps d'un plein d'eau et de quelques emplettes. La lumière chaude et contrastée de cette fin de journée nous éclaire de ses rayons. Nous précédons un ferry qui semble avoir choisi cet instant pour sortir du port. Le spectacle de cet immense navire blanc naviguant sur un fond obscurci de montagnes est juste sublime. Nous passerons la nuit devant l'île de Molla, la dernière avant notre retour en Norvège.

Pour notre ultime randonnée pédestre aux Lofoten, le lendemain matin, Georges nous dépose pour une balade facile. Nous suivons un bon moment le cours d'un improbable chemin pavé semblant dater de l'Antiquité. Nous apercevons enfin *Arctic* sous voiles qui poursuit tranquillement sa route. Puis, après avoir franchi un pont de bois qui enjambe un ruisseau, nous rejoignons *Arctic* au mouillage dans un décor de carte postale. Le temps est au beau fixe et nous ne pouvons résister au plaisir de la baignade. Paul, notre moussaillon, prend son courage à deux mains et se lance à son tour dans l'onde glacée. Il en ressort presque aussitôt, tremblant, sous les applaudissements de l'équipage. Il est temps de mettre le cap sur le continent. Il nous faudra deux jours pour redescendre les côtes de Norvège et revenir à Bodø, notre point de départ. Après une ultime nuit sur « l'île au renard », nous voilà de retour au port la tête pleine de souvenirs et bien conscients d'avoir vécu des moments d'exception. Georges, avec sa gentillesse coutumière, nous raccompagne. Il est bien difficile de se dire au revoir mais nous ne doutons pas que nous nous reverrons un jour. ■



Arctic, sous voiles, poursuit tranquillement sa route. Nous le retrouverons à l'ancre au détour d'un sentier.

La Norvège pratique

On l'a vu, le principal inconvénient de la Norvège en tant que destination touristique est le prix de la vie. 1 € valant à peu près 10 Nok (couronnes norvégiennes), il vous sera toutefois facile de vous y retrouver.

Plusieurs compagnies desservent cette destination et il vous en coûtera entre 400 et 550 € (selon la saison) avec la compagnie nationale SAS pour un Paris-Bodø via Oslo. Il ne faut donc pas négliger les offres de Norwegian Air aux tarifs souvent plus avantageux.

Des agences comme Globe Sailor ou Océans Evasion proposent des voiliers à la location depuis Bodø ou directement aux Lofoten à partir de Svolvær. Il faudra par exemple compter 3 300 € la semaine sur un Bavaria 40. L'autre solution étant bien sûr le charter. Sur www.oceanpassion.org vous pourrez connaître le programme des croisières « participatives » de Georges Meffre.



Le 4^e volume des Pilotes côtiers de Jon Amtrup couvre le nord de la Norvège. 430 mouillages, textes en norvégien et en anglais.



Nusfjord, pittoresque port-musée, nous replonge dans l'histoire de la pêche à la morue au siècle dernier.

“ Un petit phare blanc surmonté de son toit rouge signale la proximité d'un port. ”



TROIS QUESTIONS A... **Georges Meffre**

Pourquoi les Lofoten pour tes croisières ?

En Méditerranée l'été c'est un peu encombré et les ports sont hors de prix. Et ici on peut se mettre à quai sans problème, on est les bienvenus, y compris pour prendre de l'eau. Il y a de la place et au 15 août ce sera la même chose, il n'y a personne. Ici, il y a des centaines d'îles, on peut mouiller où l'on veut. Et c'est valable pour toute la Norvège. Je suis persuadé qu'il va y avoir un boom touristique, d'ailleurs c'est en train d'évoluer avec la construction d'une grande route qui permet de relier les îles entre elles. Dans quelques années ce ne sera plus pareil. Quand tu regardes bien tu t'aperçois que la Norvège c'est un archipel et pas une terre d'un seul tenant, ce sont des millions d'îles, on peut s'y abriter n'importe où et ça casse la houle. Pour faire de la croisière tranquille et amener mes équipiers dans un paysage merveilleux, c'est parfait. La neige sur les montagnes, les balades, le soleil de minuit, les pêches miraculeuses. Est-ce qu'il y a une autre région au monde qui présente autant d'intérêt ? Je ne vois pas.

Parle-nous d'*Arctic*, ce bateau que tu as construit.

Arctic est un Métapado, il est né de la table à dessins de Michel Joubert. C'est une coque à bouchains en aluminium épais de 20 mm, un « cinq tôles » comme on dit chez Méta. Il est aussi issu de mon expérience de navigation de plus de vingt ans en dériveurs intégraux (Georges a d'abord construit *Métapassion*, 12 m, et *AntArctic*, 20 m, en restant fidèle au chantier naval de Tarare). La particularité de mes voiliers, c'est la dérive sabre en contreplaqué, angulée à 30°. On n'en voit pas beaucoup dans cette taille-là avec une dérive sabre. Ils sont solides, confortables. *Arctic*, avec son mât relativement court (18 mètres), est presque un fifty. C'est un



▲ Georges pose devant *Arctic*, le Métapado de 50 pieds qu'il a construit au chantier Méta de Tarare.

bateau pour faire la route n'importe où et par n'importe quel temps. Il fait 14,50 m de long par 4,30 de large, pour un poids de 15 tonnes. La lourdeur du bateau est un élément de confort important. L'étrave droite ne m'intéresse pas. *Arctic* est fait pour monter soit sur la glace, soit sur les troncs d'arbres et autres objets flottants, soit sur la plage et éventuellement tutoyer les rochers. L'étrave droite ne me conviendrait pas du tout, c'est une ineptie en cas de choc frontal.

Arctic est vendu, quels sont très projets ?

Le bateau est vendu à une famille qui part s'installer en Patagonie. Je viens d'avoir 66 ans et j'avais d'abord pensé à marquer un petit palier. Prendre le temps de rendre visite à ma famille en Australie (il a la double nationalité), j'ai aussi des offres d'amis et j'aurai pu facilement trouver un embarquement. Mais je viens d'apprendre que mon ancien voilier *AntArctic*, dont j'avais dû me séparer pour des raisons personnelles, est en vente. Il est actuellement en Nouvelle-Zélande. Je vais partir pour le racheter et je compte donc revenir pour mettre en place, dès ce printemps, un programme de navigation dans les pays scandinaves.

resteront un moment dans notre sillage avant de s'évanouir à leur tour. Akim me relaye jusqu'au petit matin. Je suis réveillé par le changement de régime du moteur. Je sors de ma cabine. Au loin dans la brume on distingue le village de pêcheurs de Reine. Le spectacle est grandiose malgré le mauvais temps qui réduit la visibilité. Nous faisant face, d'énormes montagnes plongent à pic dans la mer de Norvège. Leurs pentes dépourvues d'arbres sont recouvertes par endroits d'une courte mais abondante végétation. Pour parvenir jusqu'à Reine, il nous faut passer sous le pont de la route E10, qui relie entre elles les îles de l'archipel. Malgré les 18 mètres de son mât, *Arctic* y parvient sans encombre. Sur tribord se dressent d'immenses échafaudages en bois dont la présence nous intrigue. Ce sont des séchoirs à morue qui, pour l'heure, sont vides car c'est entre février et avril que la pêche au cabillaud battra de nouveau son plein. Nous voici donc à pied d'œuvre et notre périple de quinze jours nous fera remonter vers le nord en longeant la côte est de l'archipel, plus abritée que la côte occidentale ouverte sur l'océan Arctique. La météo se montrera pour l'essentiel clémente, nous permettant de profiter pleinement de notre vagabondage d'île en île. Il y aura tout d'abord, non loin de Reine, le village de Vindstad niché au fond d'un immense fjord. Le soleil est revenu. Quelques anciennes maisons de pêcheurs à clins de bois bordent le rivage. Ce sont les fameuses « rorbuer » peintes traditionnellement en rouge en jaune ou en blanc. De notre mouillage, nous observons le ballet régulier des navettes qui déposent, sur un très long quai de bois, leur cargaison de randonneurs épris de nature et de grands espaces. Comme eux, nous partirons pour une balade sur les flancs de la montagne de Hermannstinden. Parvenus à son sommet après quelques heures d'effort, nous jouirons d'un des panoramas les plus spectaculaires que la nature puisse offrir dans ces parages. Notre voilier, que nous apercevons en contrebas, n'est plus qu'un minuscule point posé sur l'eau. A notre descente, les enfants feront de mémorables glissades sur les névés. L'escale suivante

est Nusfjord, pittoresque port-musée situé sur l'île de Flakstadøy. Un petit phare blanc, surmonté d'un toit rouge, annonce l'entrée du fjord. Des « cibles » noires et blanches peintes sur les rochers alentour signalent des ferrailles plantées là pour s'amarrer. Sur les hauts quais de bois du petit port ceinturé de maisons colorées, un hangar réunit différents objets de la pêche traditionnelle. Au fond de la salle, des documentaires sont projetés. En contrebas, on visite un hangar à bateaux où sont suspendues de petites barques de pêche mues à la voile et à l'aviron. Une ancienne forge, une scierie à l'aspect rudimentaire achèvent de reconstituer un décor qui atteste que ce lieu fut, au début du xx^e siècle, un des hauts lieux de la pêche à la morue (on y compta vers 1908 jusqu'à 1 300 bateaux de pêches).

SAUTER A L'EAU SANS ETAT D'AME

Au centre du village trône une sorte de petit centre commercial avec au rez-de-chaussée un magasin de souvenirs et à l'étage une épicerie au décor délicieusement suranné. Après la visite, Georges est parti sur un chemin en compagnie des garçons. Nous les retrouverons au bord d'un lac à côté d'un petit cabanon de bois. Ils ont allumé un feu pour y faire griller des saucisses et des tranches de pain. Après le repas, quelques courageux se baigneront dans l'eau glacée du lac. Pour y parvenir, il faut, selon l'expression de Georges, « débrancher son cerveau ». En clair, sauter à l'eau sans tergiverser. Après la pause du midi nous repartons pour une nouvelle course en montagne qui dévoile une succession de lacs. En redescendant vers le village nous apercevons, dessinant des cercles dans l'eau, des parcs aquacoles d'élevage de saumons. Notre croisière se poursuivra le lendemain vers Ballstad, domaine des chalutiers et des chantiers navals. Puis nous déposerons à Leknes le lendemain matin la fille aînée d'Hakim qui reprend le ferry. Un court arrêt à Stamsund nous permet de faire quelques courses. Puis ce sera le joli port



▲ Ce n'est pas une eau à 12° qui peut empêcher les enfants de profiter des joies de la baignade.



▲ Georges aimerait bien rapporter un petit souvenir de ses croisières dans le Grand Nord.



▲ Un renard matinal sur l'île de Store Hjørtøya, toute proche de la ville de Bodø.





Parvenu sur l'un des sommets
de la montagne de Hermannsdalstinden,
nous admirons le panorama
qui embrasse le fjord de Reine.
En contrebas, notre voilier de 50 pieds
n'est plus qu'une minuscule
tête d'épingle.

SANS L'AVOIR JAMAIS VU

nous le reconnaissons, et le timbre chantant de sa voix confirme que nous avons bien affaire à notre skipper, Georges Meffre, venu nous accueillir au petit aéroport de Bodø. Sur son vélo pliant, il charge nos gros sacs et c'est à pied que nous parcourons les deux ou trois kilomètres qui nous séparent du port. Notre équipage est bientôt complété par Akim, ami de Georges et patron du chantier Olbia à côté de Bordeaux. Il est venu avec Pascale, sa compagne, mais aussi avec quatre enfants qui feront équipe avec les deux miens... C'est sûr, il y aura de l'ambiance à bord ! Georges nous fait visiter *Arctic*, le dériveur intégral en alu qu'il a lui-même construit et aménagé au chantier Méta. Il nous attribue notre cabine parmi les quatre que compte le voilier et nous explique le fonctionnement des sanitaires, du chauffe-eau et de la douche. Eau chaude à volonté, chauffage, c'est le grand confort.

Nous sommes le 30 juin et le hasard a voulu que Georges fête aujourd'hui ses 66 ans. Le moment est bien choisi pour Akim, qui sort de ses bagages un superbe pilote automatique qui devrait pallier les caprices de l'actuel système qui montre quelques signes de faiblesse. Après un repas de fête pris dans le vaste carré panoramique du bateau, Georges donne déjà l'ordre d'appareiller. Les enfants croient d'abord à une blague mais non, nous larguons les amarres. Notre destination : l'île de Store Hjørtøya toute proche. Après une vingtaine de minutes de navigation, le bateau s'immobilise dans une anse et Georges fait plonger la pioche dans l'eau cristalline. Nous détachons la prame blanche fixée au balcon arrière puis, par groupes successifs, nous débarquons sur une petite plage de sable blanc. Après une bonne heure de marche à flanc de montagne à progresser à travers une épaisse bruyère, nous parvenons au sommet de l'île et contemplons l'impressionnant panorama qui embrasse Bodø et ses environs avec les Lofoten pour toile de



▲ Les îles Lofoten sont situées au large de Bodø, au nord du cercle polaire.

fond. Bienvenue en Norvège... Malgré ses quinze mètres de long, *Arctic*, en contrebas, prend des allures de maquette. Ma montre affiche une heure du matin mais l'astre solaire a refusé de disparaître sous l'horizon et commence déjà à remonter. C'est magique, le Nord. Le soleil de minuit nous prive de nos repères temporels et nous demandera quelques jours d'adaptation. Au réveil, mon regard tombe à travers le hublot de coque sur un renard qui parcourt la grève, grattant le sol en quête de subsistance. Plus loin, un goéland trouble le silence de ses cris et dans un manège répété, plonge dans l'eau glacée pour attraper des moules qu'il va fracasser en les laissant tomber contre un rocher... La ville est proche, mais la civilisation semble déjà lointaine. Nous retournons néanmoins à Bodø pour compléter l'avitaillement. La facture est salée, ouch ! C'est aussi cela, la Norvège. Cap au nord vers l'île de Landegode, la « terre des dieux », où une équipière supplémentaire nous rejoindra demain avec le Ferry.

NOUS METTONS EN PANNE POUR PECHER

Mais pour l'heure, où est donc Mary-Lou ? Après une inspection complète du bateau, elle demeure introuvable. Georges l'appelle sur son portable. Elle est restée à Bodø ! Retour au port où Georges, très à l'aise au moteur, manœuvre son voilier de 15 tonnes comme s'il s'agissait d'un simple pneumatique. Il se met à couple du bateau de pêche qui, la veille, nous a vendu de la viande de baleine. Nous récupérons prestement la retardataire et nous voilà repartis. Chemin faisant, nous mettons en panne pour une tentative de pêche qui excite beaucoup les enfants. L'attente ne sera pas longue, et quand cinq poissons se retrouvent au fond du seau, nous reprenons la navigation. Tout au long de la croisière, cabillaud et lieu noir seront au menu. Nous hissons la grand-voile et établissons en ciseaux les deux voiles d'avant, dont l'une est tangonnée. Georges affiche la route à suivre sur le GPS. Depuis le côté tribord du cockpit, la large surface vitrée qui donne dans le carré nous permet de suivre notre progression sur un des deux écrans (le deuxième étant disposé de l'autre côté de la descente). Point n'est besoin de toucher à la barre franche, des appuis successifs sur les touches de la télécommande ou de l'afficheur placé dans le cockpit permettent de corriger la route ou de modifier l'échelle de la carte. Pratique et sécurisant ! L'AIS installé à bord dessine des triangles verts sur la carte électronique, nous permettant de suivre la progression des autres navires qui en sont également équipés. Justement, nous faisons route de conserve avec deux bateaux français : *Fleur de Sel*, un Dufour 455, et *Céleste*, un Tango 43 (plan Pierre Rolland). Nous parvenons à la pointe sud



de Landegode et longeons sa côte nord-ouest, empruntant un long défilé balisé si régulier qu'il semble façonné par la main de l'homme. Nous pénétrons ensuite dans un vaste fjord qui abrite déjà un ancien bateau de pêche à la caractéristique coque de bois verni, reconverti en bateau de plaisance. Le temps est maussade et d'épais nuages masquent le sommet de l'île. Les deux équipages français nous rejoignent en annexe pour partager notre repas.

Le lendemain, nous récupérons Alice au ferry et *Arctic* affiche complet avec ses douze couchettes garnies ! Nous pouvons faire route vers les Lofoten. Une cinquantaine de milles nous séparent de Moskenesøya, l'île la plus méridionale de l'archipel. La traversée s'effectuera de nuit – façon de parler – pour paraître moins longue aux passagers, et au portant. La grand-voile est établie pour appuyer le moteur (un Volvo Penta de 75 ch), limiter le roulis et maintenir une moyenne de 5 nœuds. Le mauvais temps a réduit la luminosité et c'est dans la pénombre que se fera presque entièrement la traversée. Georges est parti se coucher. Je prends le premier quart bien à l'abri du carré panoramique. La télécommande à la main, je scrute l'horizon et jette régulièrement un œil sur l'écran du GPS. Il m'indique qu'un ferry nous rattrape. Mais il fait route parallèle... Je finis par apercevoir ses lumières sur bâbord. Il nous dépasse enfin puis disparaît. Plus tard des marsouins couperont notre route. Ils