



C'est la guerre ?
Non, c'est la

Baltique



« La mer Baltique, jamais entendu parler ! »

Puissant prétexte pour de jeunes navigateurs en mal de *terra incognita*. Or, cette mer intérieure du nord de l'Europe est à tort méconnue. Pour une boucle à la carte alternant cabotage, traversées et sites exceptionnels, c'est le coin rêvé. Même si, avouons-le, y sillonner demande une certaine envie d'en découdre. PAR JULIE CLERC



Prémices de l'hiver, les navigations
entre Marstrand (Suède) et l'île de
Laeso (Danemark) sont rythmées de
grains de plus en plus froids.

Il est des signes qui ne trompent pas. En guise de coup d'essai – baptême d'un voilier acquis dans l'année et première longue navigation –, d'aucuns n'hésitent pas à piquer plein nord. Ils s'appellent Aude et Franck, se disent débutants, mais vivent en Bretagne Sud et naviguent en famille depuis leur plus jeune âge. Le soleil, ils n'y tiennent pas vraiment. Et de toute façon, ils détestent les ports d'été bondés. Leur eldorado, ils l'imaginent du côté de la Norvège, façade nord, et du Spitzberg. Aude a démissionné, Franck bénéficie de la souplesse d'une profession libérale. « *Nous voulions découvrir l'Europe scandinave, des paysages forts et des villes riches en architecture* », expliquent-ils. Mais voilà, les préparatifs absorbent le temps et c'est en juillet que le jeune couple largue les amarres. Ils font néanmoins cap sur la mer Baltique, à une date où la plupart des équipages commencent à redescendre : en Europe du Nord, la fin des beaux jours annonce des froids mordants et des tempêtes dantesques. Le voyage sera court, à peine quatre mois. Tant pis. L'attrance est trop forte.

DANS L'ÉCLUSE DU CANAL DE KIEL AUX CÔTÉS D'IMMENSES CARGOS

Cherbourg, un BMS au large du cap Gris-Nez et un premier arrêt aux troublantes îles de la Frise, le long du littoral néerlandais. L'arrivée de nuit n'y est peut-être pas pour rien. Des dizaines de bouées balisant un chenal qui zigzague entre les bancs de sable, un point sur la carte toutes les deux minutes et le repérage des écueils sous le stroboscope d'un violent orage : images marquantes lorsque l'on évolue dans 3 mètres de fond avec 1,85 mètre de tirant d'eau. Puis c'est le premier coup de cœur, premier vrai stress aussi : le Nord-Ostsee-Kanal (alias canal de Kiel), qui relie les



Une fois passé le Sund entre la Suède et le Danemark, *Anahita* n'est plus à l'abri des vagues et court dans les restes de tempêtes.

Petit matin d'automne à Kiel (Allemagne), chacun se prépare à passer l'écluse du Nord-Östsee-Kanal.

"À l'embouchure de l'Elbe, les cargos déboulent dans les deux sens

► mers du Nord et Baltique. En amont, l'embouchure de l'Elbe est un passage sportif, large, long, gris. « *Navigateurs bretons ou pas, on se fait remettre à sa place, commente Aude. Il y avait du jus et de l'air, 30 nœuds environ, qui ont levé une mauvaise mer. Les cargos déboulaient dans les deux sens et jouaient à "pousse-toi de là que je passe".* » Puis escale au port de Cuxhaven: rien à signaler, l'endroit est « *plutôt glauque* ». Le lendemain, les navigateurs s'attellent à l'exercice de l'écluse à cargos. Ici vieux grée-mments, méthaniens de 100 mètres et bateaux de plaisance logent à la même enseigne. « *Ça parle allemand, les signaux de signalisation ne sont pas très clairs, on affale les voiles au milieu de ce petit monde. C'est impressionnant: un coup de propulseur du tanker voisin nous a littéralement plaqués contre le quai* », précise Franck. 2 milles plus loin, l'équipage navigue en pleine campagne, au son du bruissement des peupliers. Les cargos, eux, continuent leur trafic en rasant *Anahita*. « *C'est assez agréable de se faire saluer de bon matin par ces capitaines qui sirotent une tasse de café au chaud dans leur cabine. Nous sommes 50 mètres plus bas, gelés. Le soir, nous dormions dans des mouillages abrités par les bois. À quelques encablures, les navires marchands semblaient circuler sur une autoroute*

balisée. C'était surréaliste. » À Kiel, de l'autre côté du canal, la mer Baltique s'ouvre. Comme souvent pendant ces quatre mois, Aude et Franck hésitent, questionnent autant qu'ils savourent la liberté offerte par un périple improvisé au fil de l'eau. Alors cap au nord-est: Bornholm, île danoise de 40 000 habitants située au sud de la Suède.

À RØNNE, NOUS SOMMES PARTIS À PIED SONDER LES FONDS DU PORT

Rønne en est le port principal. « *C'est une jolie ville dont les maisons aux colombages noirs sont repeintes chaque année, à la Pentecôte. L'espace est si restreint pour les navires qu'avant de rentrer nous sommes partis à pied sonder les fonds du port. Une fois amarrés, nous nous sommes échoués: la marée barométrique est imprévisible. Nous avons déambulé sous le soleil et les 20° de cet été scandinave, découvert les habitants chaleureux et les rétroviseurs que les mamies placent aux fenêtres pour surveiller la rue, dégusté le poisson fumé et participé à de mémorables soirées sur les quais.* » Bornholm, c'est l'île des petits ports aux formes biscornues propres à casser la houle. Sur la côte est, des portes barrent même le passage aux humeurs de la Baltique. Et puis, un jour, les eiders apparaissent. Pour *Anahita*, c'est la croisée des chemins. Monter

plus nord, rallier Stockholm et réaliser le rêve d'hivernage au fond du golfe de Botnie. Ou reconnaître que le bateau n'est pas prêt et opter pour la voie occidentale: les îles danoises. Or, Aude et Franck sont téméraires mais pas fous. Ils font donc halte sur la pointe sud de la Suède, Malmö, pour une semaine de festival rock. Puis un champ d'éoliennes, un canal, et *Anahita* s'immerge dans la pl grande ville de Scandinavie, Copenhague. Dans le cockpit, on aimerait chanter Brel tellement l'atmosphère est dense. « *Le port historique de Nyhavn est cerné de vastes maisons d'armateurs reconverties en troquets. Il y a ici 500 000 habitants dont une partie a une importante capacité à boire de la bière jusqu'au dimanche midi. On visite la ville par les canaux en annexe. Début septembre, nous étions seuls au port, et rapidement nous n'avons plus été considérés comme des touristes. On nous saluait, on nous invitait à prendre des douches.* » L'escale dans cette ville déjantée, tout entière tournée vers l'eau, fut superbe. Mais il est déjà tard...

Aux yeux ronds que leur font bientôt les Suédois, Franck et Aude ont la confirmation que continuer nord n'est pas sérieux. Pourtant, rendez-vous est pris avec un équipage suédois rencontré peu de temps avant. *Anahita* pousse donc jusqu'à la côte ouest &



et jouent à pousse-toi de là que je passe."



Une ancre arrière, deux piolets et un marteau, les Suédois débarquent directement à terre et se regroupent pour des soirées festives.

la Suède, parsemée de rochers: Göteborg, puis Marstrand. « On n'a pas pu résister, s'excusent presque les jeunes navigateurs. C'est une navigation inenvisageable avec de l'air ou sans carte. Nous avons souvent marché à la voile, à l'abri des îles, la mer était calme. En hiver, la zone est prise par la glace. Nous nous rapprochions de Marstrand, la Mecque de la voile locale, ressemblant à un atoll avec un port au milieu. Là, il y a de nombreux voiliers qui régatent au milieu des cailloux, explique Aude. Et puis, un jour, le Navtex du bord fut de mauvais présage. Autour de nous, au-delà de l'anticyclone protégeant la Suède et les îles danoises, les bastons se succédaient depuis quinze jours en mer du Nord et dans l'est Baltique. Nous étions par 58 Nord, fin septembre. On a fini par se dire que nous ne pourrions plus rentrer en France. » Anahita rallie pourtant les côtes bretonnes, non sans un accroc digne de la mer du Nord. Son équipage trouve refuge dans l'archipel allemand de Helgoland. Force 11 travers au vent: dans le port militaire mal abrité, le clapot est rude et seul le support d'une équerre évite au voilier de se coucher sur le ponton. Aujourd'hui à Port-la-Forêt, Anahita est en travaux: isolation et grément vont être repensés. Car en pleine zone frisquette, les jeunes navigateurs n'ont pas dit leur dernier mot. ■ JC



Anahita, amarré ici dans le petit port de Ronne sur l'île de Bornholm (Danemark), est un Mareuil, plein Harlé, sorte de grand frère du Romanée, construit en aluminium par les chantiers Pouvreau en 1976. Longueur: 12,90 m, largeur: 3,90 m, TE: 1,85 m, poids: 8,8 t, dont lest: 3,2 t, SV: 90,00 m², motorisation: 50 Ch Volvo Penta.

EN MER BALTIQUE, LE NIVEAU DE L'EAU PEUT DESCENDRE DE 2 MÈTRES EN QUELQUES HEURES, ET CE, DE MANIÈRE IMPRÉVISIBLE



Depuis la France, l'idéal est de partir en avril/mai: les vents généralement d'W sont portants. À notre départ, en juillet, soleil et douceur nous accompagnent, mais les vents – faibles – peuvent s'orienter E et NE (dans le nez). La navigation en Manche et en mer du Nord est rythmée par les courants (6 heures avec nous, 6 heures contre nous), et le fort trafic maritime. Sur la route des cargos, la vigilance s'impose. **Îles de la Frise (Pays-Bas)**: au danger des cargos s'ajoute celui des bancs de sable. Nous prenons alors pleinement conscience de l'intérêt des péniches locales à fond plat, autorisant la navigation entre les îles de la Frise et la côte. Mais notre tirant d'eau (1,85 m) nous oblige à rester la plupart du temps au large. Côté météo, le temps, en été, devient rapidement orageux après une belle journée ensoleillée. La nuit, ces orages sont souvent secs et accompagnés de nombreux éclairs, qui permettent finalement de distinguer la proximité des bancs de sable.

Embouchure de l'Elbe: la vigilance redouble. Trafic maritime et courant s'intensifient. Par fort vent de NW, W et SW, inutile de se présenter à contre-courant (marée descendante). La proximité des bancs de sable crée des déferlantes le long du chenal, au milieu duquel circulent porte-conteneurs, vraquiers et pilotes, tous prioritaires!

Nord-Ostsee-Kanal: navigation fluviale tranquille. Seule particularité: la promiscuité avec d'immenses navires.

Mer Baltique: dans cette mer fermée, les marées sont quasi inexistantes. À prendre en compte: la marée due au vent et à la pression atmosphérique. Le niveau peut baisser de 2 mètres en quelques heures sans que cela soit prévisible. En Baltique, la pression barométrique est réellement palpable et influe sur le niveau des eaux, en plus des variations de salinité de l'eau entre la surface et la profondeur. Lieu de passage des dépressions, il ne fait pas bon y

trainer après l'été. Début septembre, les coups de vent d'W à SW se multiplient, la température chute. Certains hivers, les glaces peuvent atteindre le sud de la Suède.

Le retour: en mer du Nord et en Manche, octobre connaît les premières dépressions d'hiver. Faibles profondeurs et bancs de sable le long de l'Allemagne, des Pays-Bas et de la Belgique lèvent rapidement une mer forte et obligent souvent à tirer au large (attention aux cargos).

Prévisions météo: en mer Baltique, les horaires des bulletins VHF ne sont pas limpides, le contenu non plus. À bord, le Navtex fournit un bulletin détaillé et fiable deux fois par jour (tôt le matin et en fin de journée), diffusé par les Norvégiens (en anglais) et couvrant tout l'ouest de la Baltique jusqu'au sud de la Norvège. Prévisions à 24 heures maximum. L'île d'Helgoland en mer du Nord dispose d'une station météo dans l'ancien port militaire, au-dessus du bureau du capitaine du port.