

## La croisière s'amuse-t-elle ?



Le Cap' a des tonnes de matériel à apporter à Thoë. En exagérant moins, cela fait maximum 100 kg, dont une ancre de 33 kg, 4 panneaux solaires, un radar encombrant, un drone, des appareils photographiques, du matériel semi-professionnel d'enregistrement sous-marin et une kyrielle de petits accessoires divers et variés typiquement nautiques. Sans oublier la paire de chaînes indispensable, si l'hiver islandais continue à s'accrocher désespérément aux routes comme la famine sur le monde.

Le coût de l'expédition de l'ancre avait été chiffré au même montant que les billets d'avion pour le Cap' seul. Du coup, il a décidé de bourrer sa Smart du sol au plafond et de la mettre sur le ferry qui appareille une fois par semaine au nord du Danemark, pour une traversée de près de 3 jours.

Les deux fois 2 000 km à parcourir entre Bruxelles et Isafjordur ne l'ont pas rebuté. D'autant qu'il disposera sur place d'une voiture permettant de visiter l'Islande à bon compte, quand la brise automnale aura repris possession du pays en septembre.

Monté à bord du ferry, le Cap' se retrouve bien malgré lui à partager une croisière en bonne et due forme avec un bataillon germanique en vacances via *Viking Cruise*. Le programme est-il alléchant ? Rien n'est moins sûr ! Je vous laisse juger.

VIKING CRUISE PROGRAM	
<b>Saturday</b> 14:00 Departure from Hirtshals (Local time 15:00) 15:00 Welcome and information meeting with appetizer (GERMAN)	<b>Wednesday</b> 06:00-09:00 Breakfast in the Norróna Buffet 10:00 Excursion to Lögurinn 18:30-22:00 The restaurants on board are open 20:00 Departure from Seyðisfjörður 21:00 Punch in Sky Bar 20:00-21:00 Happy Hour: 2 drinks for 1 in Naust bar
16:00 Welcome and information meeting with appetizer (DANISH) 17:30-21:00 The restaurants on board are open 20:00-21:00 Happy Hour: 2 drinks for 1 in Naust bar	<b>Thursday</b> 07:00-10:00 Breakfast in the Norróna Buffet 15:00 Arrival in the Faroe Islands (Local time 15:00). 15:00-19:00 Excursion to Gjógv 18:30-21:00 The restaurants on board are open 21:00 Departure from Tórshavn (Local time 21:00). 20:00-21:00 Happy Hour: 2 drinks for 1 in Naust bar
<b>Sunday</b> 07:00-10:00 Breakfast in the Norróna Buffet 15:00 Bingo in Naust Café 16:30-17:00 Beertasting faroese beers, Naust, 13,40 EUR 17:30-21:00 The restaurants on board are open 20:00-21:00 Happy Hour: 2 drinks for 1 in Naust bar	<b>Friday</b> 07:00-10:00 Breakfast in the Norróna Buffet 15:00 Bingo in Saga Café 17:30-21:00 Viking Buffet 20:00-21:00 Happy Hour: 2 drinks for 1 in Naust bar
<b>Monday</b> 05:00 Arrival in Tórshavn (You have the possibility to go ashore). 06:00-10:00 Breakfast in the Norróna Buffet 08:00 Excursion til Kirkjubúur 14:00 Departure from Tórshavn (Local time 14:00). 14:30 Coffee/tea with Icelandic cake 15:00 Film about Iceland in German, Naust 16:00 Film about Iceland in Danish, Naust 17:30-21:00 The restaurants on board are open 20:00-21:00 Happy Hour: 2 drinks for 1 in Naust bar	<b>Saturday</b> 06:00-09:00 Breakfast in the Norróna Buffet 08:00 Check out from the cabins 09:00 Arrival in Hirtshals (Local time 10:00)
<b>Tuesday</b> 07:00-10:00 Breakfast in the Norróna Buffet 10:00 Arrival in Seyðisfjörður (Local time 09:00). 10:15-19:00 Excursion to Myvatn 19:00-22:00 The restaurants on board are open 20:00-21:00 Happy Hour: 2 drinks for 1 in Naust bar	<b>Subject to alterations.</b> Your cabin will be cleaned every other day – Sunday, Tuesday & Thursday All times are ship times (Faroese time). Be back onboard 1 hour before departure

Programme : 6 nuits, 6<sup>3</sup>/<sub>4</sub> jours dont 4<sup>3</sup>/<sub>4</sub> jours de ferry, 4 excursions.

Parcours : Hirtshals (Danemark), Tórshavn (Féroés), Seyðisfjörður (Islande) et retour.

Féroés : excursions à Kirkjubúur et Gjógv (6 + 4 h).

Islande : excursions à Myvatn et Lögurinn (8 + 8 h).

En résumé : 112 heures de ferry plus 26 heures d'excursion. Pour le reste, c'est boire, manger et rêver devant quelques documentaires sur l'Islande et les Féroés projetés à bord. Au retour, il est prévu d'affirmer « cette année, j'ai fait les Féroés et l'Islande. »

Selon le Cap', qui ne rate jamais l'occasion de médire, la découverte est surtout cinématographique donc imaginaire. Il avait d'ailleurs vu certains des films projetés sur ARTE, vauté dans son canapé.

Auparavant, il avait décidé de faire un détour de 250 km par la Suède, pour rendre visite à son copain Lennart, rencontré dans les Shetlands en 2006, lors de sa première longue croisière. Lennart habite à 20 km au sud de Göteborg dans une magnifique maison passive en bois, perchée *panoramiquement* au sommet d'une presqu'île de quelques centaines de mètres. Un premier ferry mènerait le Cap' à la barre sa Smart, de Suède au nord du Danemark.

Ce détour scandinave lui a permis de conserver le doute subjectif qu'il nourrit depuis longtemps concernant une éventuelle croisière en Suède. Il trouve ce pays monochrome, monotone et plutôt triste, malgré le fait qu'il soit un paradis pour les



amoureux des petites îles désertes. Contrairement aux Inuits, les Suédois n'ont pas compensé la rudesse de leurs mortes-saisons par des maisons et des toits multicolores. Les rivages rocheux n'arrivent pas à accrocher la terre pour nourrir la végétation. Les rouges sont lie de vin. Les jaunes ocres ou médiocres. Les verts sombres. Les gris sont... gris... comme souvent l'eau. Les herbes semblent pousser déjà desséchées. Les chênes tourmentés ont l'air centenaire et les troncs des bouleaux sont bicornus. Les forêts semblent fatiguées, d'autant que le printemps tarde à faire sortir ses bourgeons. Les roches tout en rondeurs et striées par l'érosion glaciaire d'avant la Préhistoire, affleurent partout où il y a de l'eau et manquent d'aspérités. En Suède, rien ne semble dépasser nulle part. Tout paraît exemplaire. Où se cache la fantaisie ? En 2006, le Cap' avait éprouvé le même genre de sentiments dans les lochs écossais, quand il n'y avait pas de soleil.

Cette diatribe a quelque chose de troublant. Comment se fait-il que le Cap' n'ait que des commentaires élogieux à faire concernant les paysages uniformément noirs et les cendres volcaniques des hauts plateaux islandais ? Là, il voit la vie naître alors que d'autres ne voient que la mort par explosion, éruption, calcination et suffocation ! En Islande, la vie naîtrait-elle de la mort tandis qu'en Suède la mort naîtrait de la vie ?



*Marstrand, sorte de Saint-Tropez suédois*





*Un goéland fait la traversée vers le Danemark, perché sur le bastingage*



*Les Féroé*



L'archipel des Féroé, d'environ 60 x 40 milles (110 x 75 km), est situé entre le nord de l'Écosse (à 200 milles) et l'Islande (à 300 milles). Climat austère. Falaises incommensurables. C'est un pays où sans doute seuls les descendants en ligne directe des Vikings endurcis peuvent s'adapter.



*Les Féroés*



*Arrivée à Thorshavn à l'aube*



*Tiganes*

Torshavn, capitale des Féroé, le 17 avril. Tiganes a été créé par les Vikings à l'époque où ne s'érigent encore qu'un village virtuel venu du futur. Il y avait peut-être une ferme en ce lieu, pas plus. Un panneau d'information indique que c'est l'endroit où l'un des premiers parlements du monde s'est établi. Aujourd'hui, le Parlement des Féroés habite encore sur ce rocher. Il y a des gens – suivez ma pensée sidérée – qui seraient bien inspirés de s'offrir une excursion en forme de retour aux sources en ce lieu, pour se pénétrer à force de méditation autocritique, de plus que de bonnes intentions démocratiques et surclasser leurs intérêts personnels.



*Torshavn (Tiganes à l'avant-plan)*



Seydisfjordur, le 18 avril. Norröna, le grand ferry blanc de 164 mètres de long (1 500 passagers, 800 voitures ou camions), atterrit par 35 kts de vent portant. Les 2 à 4 mètres de creux n'ont pas modifié son assiette de sorte que celle des centaines de touristes du bord n'a pas fait demi-tour dans leur abdomen. Il en sera sans doute autrement la semaine prochaine. La cargaison suivante du *touristier* n'aura pas de conditions privilégiées. Leur menu sera fait de mauvais temps et de tempête. Il n'y aura pas de traversée spectaculaire des Shetlands ni d'images des Féroé, en direct, assis au soleil sur la passerelle du pont numéro 8.

Il reste 900 km de routes sinueuses à parcourir. Le Cap' espère que le thermomètre repassera la barre des 0 °C dans le sens positif et que la pluie nettoiera la neige et le verglas. On n'espère pas souvent du mauvais temps avec autant d'insistance ! Il fait escale à Husavik pour raccourcir l'étape suivante, potentiellement plus problématique.

### **Vous avez dit blizzard, comme c'est blizzard !**

Nous retrouvons Marianne Rasmussen à Husavik et parlons des projets de recherche sonores à propos des baleines bleues et des baleines à bosse, prévues pour le mois de juin. Le lendemain, le Cap' sonne le largage des amarres de la Smart à 5 h 30, prévoyant une tirée de 10 heures pour parcourir les 660 km qui nous séparent de Thoë, flottant à Isafjordur. Les routes sont encore dans leur configuration hivernale et rien ne garantit que la voiture passera sans pneus d'hiver et sans chaînes. Il y a des chaînes à bord, mais l'idée de les chausser sur les roues dans la tourmente n'enchantent personne. Je m'attendais à quelques difficultés et même à devoir attendre une météo favorable pour que les routes soient dégagées et que cette journée ne mette pas les nerfs à plus rude épreuve qu'une escapade au Scoresbysund. L'étape Husavik – Isafjordur aura été assez chaude (au sens figuré) et magnifique.

Quand c'était magnifique c'était comme ça... avec du soleil et des ciels menaçants à couper le souffle visuel.





*La centrale géothermique de Krafla*









Pour rouler, le problème était le vent latéral. La Smart n'aime naviguer ni au près ni au travers. En vérité, elle préfère paresseusement le vent arrière pur et dur. Il y avait deux cols à passer, dont un difficile long de 20 km.

La voiture a probablement battu le record de la plus petite embarcation à être passée par là sans pneus neige et sans chaînes ! Quand elle est arrivée à destination, en même temps que Halldor, il m'a dit qu'il n'a jamais vu une si petite voiture en Islande !



*Dans les cols, quand cela allait, c'était comme cela...*



*Quand cela allait moins bien c'était comme ça avec 100 % de neige*

*Quand cela allait très mal, ce n'était pas photographiable.*

*On ne voyait pas à 20 mètres à cause du blizzard.*

*Blizzard. Blizzard. Des mètres-cubes de neige traversaient la route à l'horizontale à au moins 40 kts.*

*On ne voyait plus les poteaux jaunes.*

*Pilotage à l'intuition et aux sueurs froides !*

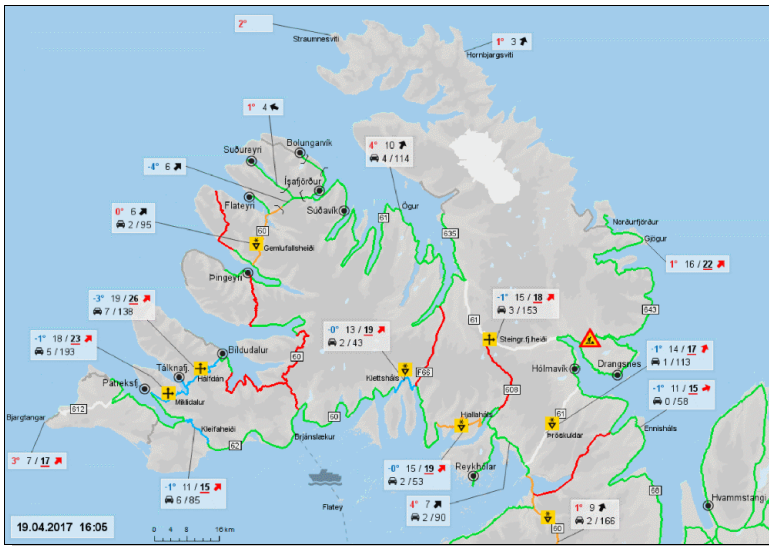


À l'arrivée à Isafjordur, Thøe était comme cela...



10 minutes plus tard il s'est mis à neiger quelques centimètres !

## Gestion des routes



La ligne blanche, à droite du centre de l'image a été la zone la plus difficile. Mais il y a encore deux niveaux plus rudes avant la fermeture de la route !

En Islande, on ne jette pas de sel sur les routes. Ce serait un gouffre sans fond financier et sans doute une pollution inutile. Si elles sont impraticables, on les ferme et on attend que les conditions météorologiques s'améliorent ou que les engins aient terminé leur travail de déneigement.

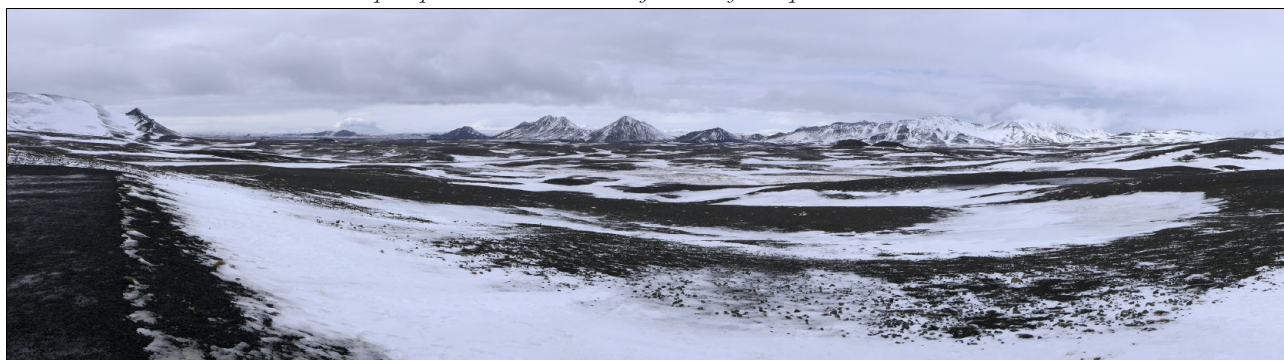
Que disons-nous chez nous quand le réseau routier est perturbé quelques heures ?

	Easily passable		Difficult driving		
	Spots of ice		Difficult condition		Snow showers
	Slippery		Impassable/Closed		Snowfall
	Extremely slippery		No winter service		Blowing snow
	Wet snow/snow		Unknown condition		Blizzard
			Storm conditions		Mountain vehicles
			Fog		Closed
			Blowing sand		Driving prohibited
			Unknown		

Un site Internet mis régulièrement à jour donne l'état des routes ([www.road.is](http://www.road.is)). Tôt le matin, il y a des points d'interrogation partout. Peu à peu, l'état réel se précise. Des Webcams disséminées sur tout le réseau permettent de visualiser les conditions réelles de certains tronçons. Des graphiques statistiques précisent les conditions et le nombre de véhicules passant par tranche de dix minutes et le total depuis minuit. Les numéros 1777, 1778 et 1779 permettent d'obtenir de l'information d'un opérateur, d'un service vocal automatisé et de secours. Ici, un véhicule en difficulté est un non-événement pour lequel il y a une solution. Sur certains tronçons, des véhicules d'assistance passent même pour s'assurer que personne ne reste en rade.



*La piste pour 4x4 menant à Askja restera fermée plusieurs semaines.*



## Engin de déneigement



Les engins de déneigement sont assez ingénieux (photo de droite). À l'avant, se trouve une sorte d'aspirateur conique. Quand l'engin roule suffisamment vite, l'air s'engouffre dedans, aspire la neige pour le rejeter à droite de la route, par le côté de plus grand diamètre. Si nécessaire, l'engin disperse du gravillon sur la route. D'autres engins servent à dégager les bords de la route des congères.

