

ILES SHETLAND

Cabotage par

Les membres du GIC (Groupe international de croisière) ont une obsession : aller là où personne ne va. Un mot d'ordre suivi à la lettre l'été dernier à bord du bateau du club, le Dufour 455 *Cléa II*, qui a été convoyé de Brest jusqu'aux lointaines îles Shetland, tout là-haut au nord de l'Écosse, pour une croisière insolite.

Texte : Philippe Lacroix et François Giger. Photos : GIC.

60° nord



Le petit port de North Haven,
sur l'île de Fair Isle,
est un refuge salubre entre
l'Écosse et les Shetland.

QUI CONNAIT les Shetland ? Qu'évoque ce nom chez le voyageur, navigateur ou non, à part une laine d'excellente qualité ? Pas grand-chose, et c'est bien dommage. Et en même temps, c'est tant mieux. Car l'attrait de cet archipel situé aux confins septentrionaux des îles britanniques réside précisément dans son mystère et sa confidentialité... Très peu fréquenté, hormis par quelques Norvégiens relâchant sur les premières terres émergées à l'ouest de Bergen et par de rares Anglo-Saxons aventureux en route vers les îles Féroé, il réserve au navigateur des paysages presque inhabités, voire vierges, et des côtes très spectaculaires. Une végétation basse, souvent réduite à une prairie très verte, couvre les larges ondulations d'un relief raboté par les glaciers qui alterne avec des affleurements rocheux de couleur ocre ou plus sombres. Ces derniers se terminent en d'imposantes falaises surplombant de longues plages rectilignes ou en des chaos de rochers le long de côtes très découpées. De multiples failles ont initié des vallées glaciaires, maintenant inondées par la mer, que l'on peut remonter comme des petits fjords. La vingtaine d'heures de jour offerte par le mois de juillet à cette latitude laisse de grandes marges de manœuvre pour trouver un mouillage dans des baies désertes à l'écart des quelques voies commerciales balisées par des feux. Par temps clair, le soleil dégage en fin de journée une luminosité chaude qui magnifie les détails du paysage. Oiseaux par milliers, animaux marins et même moutons presque retournés à l'état sauvage se laissent souvent approcher sans se préoccuper d'une fugitive présence humaine pour peu qu'elle reste discrète. Quant aux autochtones, leur gentillesse, leur sens de l'accueil et leur serviabilité sont touchants et contribuent à l'attachement que l'on ressent pour cet archipel perdu. Pour mener à bien le programme estival de l'association, de Brest aux Shetland plusieurs

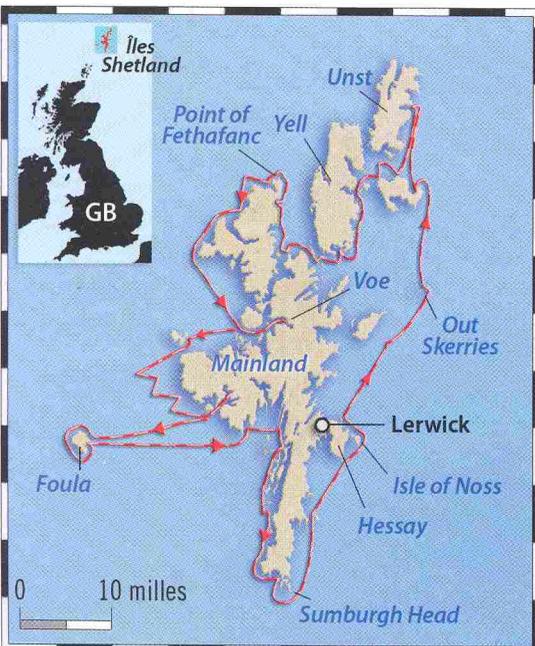
équipages se sont succédé à bord de *Cléa II*. Le premier a mis trois semaines à conduire le Dufour 455 de Brest aux Scilly, puis le long de la côte est de l'Irlande jusqu'en Ecosse et aux îles Hébrides extérieures. C'est là, au port de Stornoway, qu'un nouvel équipage a pris le relais pour une deuxième partie un peu plus courte (environ 230 milles) mais néanmoins intense puisque couverte en deux semaines, des Hébrides aux Shetland. Le troisième équipage, enfin, a eu deux semaines pour faire le tour complet des Shetland, de leurs fjords et de leurs îlots. C'est surtout de cette croisière d'environ 200 milles qu'il est question ici. Le transit entre la France et les Shetland n'est pas direct. Il laisse aux poètes de la mer le choix de prendre un bateau à Aberdeen, où après une traversée de douze heures, durant la nuit, on est à pied d'œuvre à 7 h 30 à Lerwick. Pour les autres, le cheminement nécessite plusieurs avions, dont le dernier est particulièrement bruyant avec ses deux turbopropulseurs à hélice.

ADAPTER LA CROISIÈRE A LA MÉTÉO

Quoi qu'il en soit, et en dépit des aléas aériens et autres retards, l'équipage finit par être au complet. Après un avitaillement rondement mené dans le supermarché flamboyant neuf de Lerwick, un topo sécurité aussi complet que possible, les sept équipiers et le skipper s'installent autour des cartes pour définir une feuille de route. Elle dépendra évidemment de la météo, très changeante aux Shetland. Les guides touristiques veulent rassurer les visiteurs en expliquant que les différents types de temps, quels qu'ils soient, ne durent jamais, ce que nous avons pu constater. Ils assurent même qu'en toute période de l'année, il est courant de voir les quatre saisons dans une même journée ! En résumé, comme on dit en Bretagne, il fait beau plusieurs fois par jour. Malgré l'humidité ambiante, nous avons beaucoup plus profité du soleil que nous n'avons subi la pluie. Selon les Pilot Charts américaines, en juillet le vent moyen de force 4 Beaufort est réparti dans toutes les directions, avec néanmoins une prédominance des secteurs sud-ouest à nord-ouest la moitié du temps. Cette moyenne ne doit cependant pas masquer la possibilité d'avoir à subir un temps perturbé, avec des coups de vent éventuellement sérieux, même en été. Côté températures, on relève des moyennes de 10 à 15°C, et des extrêmes entre 3 et 26°C en juillet. Notre première navigation illustre bien ces conditions parfois toniques, avec un vent de 15-20 nœuds en début de journée forçant à 25-30 nœuds. Même au portant c'est assez sportif, en particulier au moment des empannages qui nécessitent une bonne coordination entre le barreur et les équipiers aux écoutes. Après une pause déjeuner dans

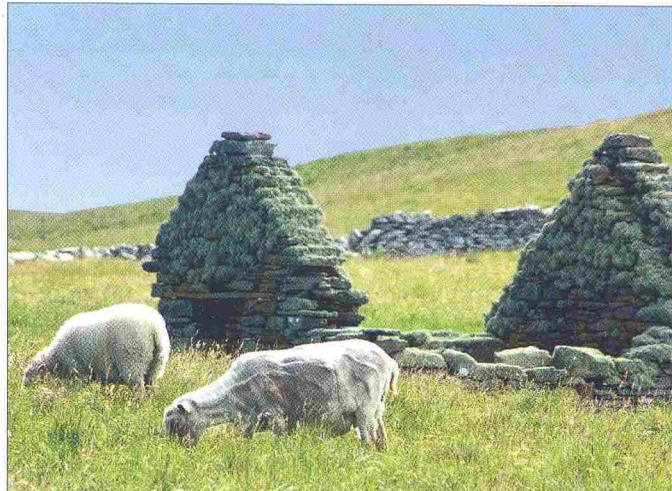


un beau mouillage sauvage où notre ancre s'emmêle dans de grandes laminaires – nous avons bien fait d'oringuer –, nous repartons vers 16 heures, contourner la côte nord de Bressay et gagnons l'excellent abri d'Aint Voe. Ce véritable « trou à cyclone » est un havre de paix, exotique, où l'ancre est déposée dans des fonds de 4 à 6 mètres de bonne tenue. Nous goûtons le plaisir de ces journées de vingt heures qui facilitent la navigation et nous gratifient souvent de lumières splendides. Ce n'est malheureusement pas le cas le lendemain, l'ambiance est plutôt au crachin tournant à la pluie intense ! Une courte navigation au portant sous génois seul nous mène à l'archipel des Out Skerries. On se glisse au cœur de ce petit groupe de trois îles en suivant un chenal étroit mais très bien balisé. Une fois les amers repérés, on suit facilement





“ La petite Fair Isle est à mi-chemin entre le nord de l’Ecosse et les Shetland, soit à 25 milles de l’un et de l’autre. Tentant. ”



▲ Les ruines d’une bergerie en pierres sèches et les descendants de ses habitants : une image omniprésente aux Shetland.

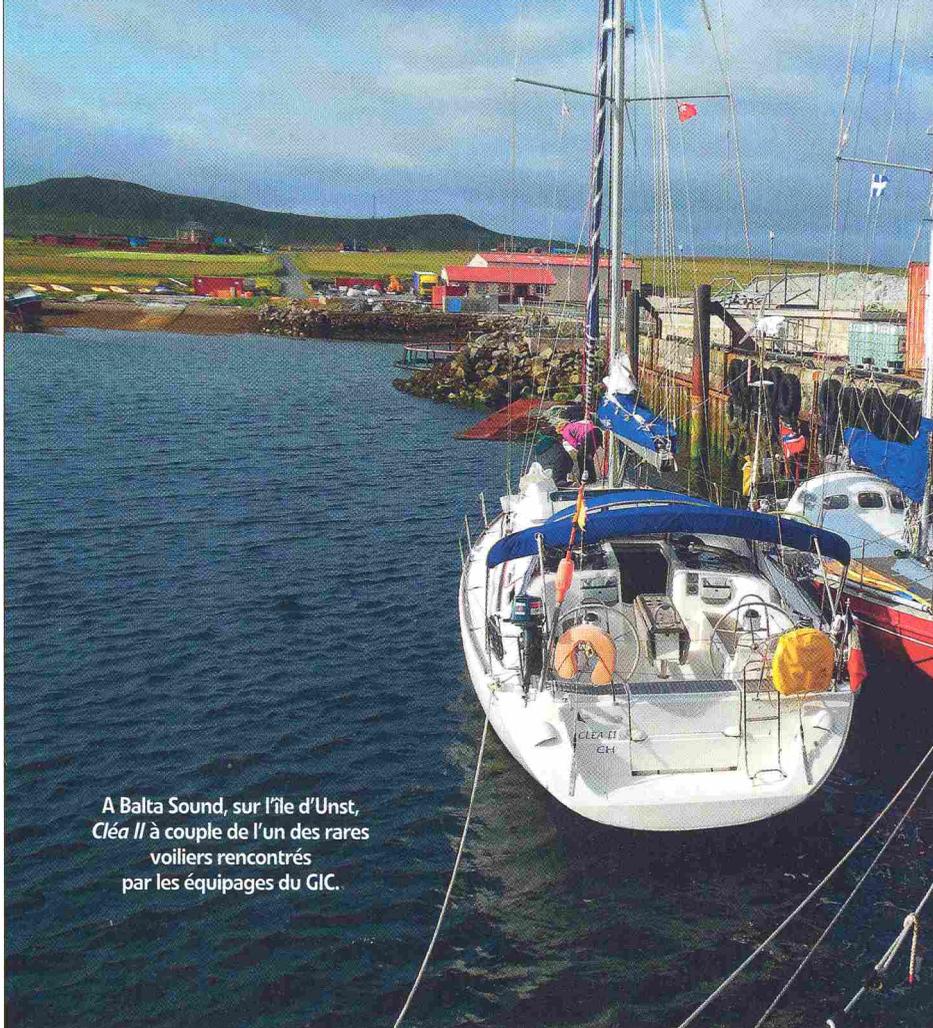


▲ Pas farouches, les macareux de la réserve de Hermaness, sur l’île d’Unst. Cette dernière marque le nord de l’archipel.

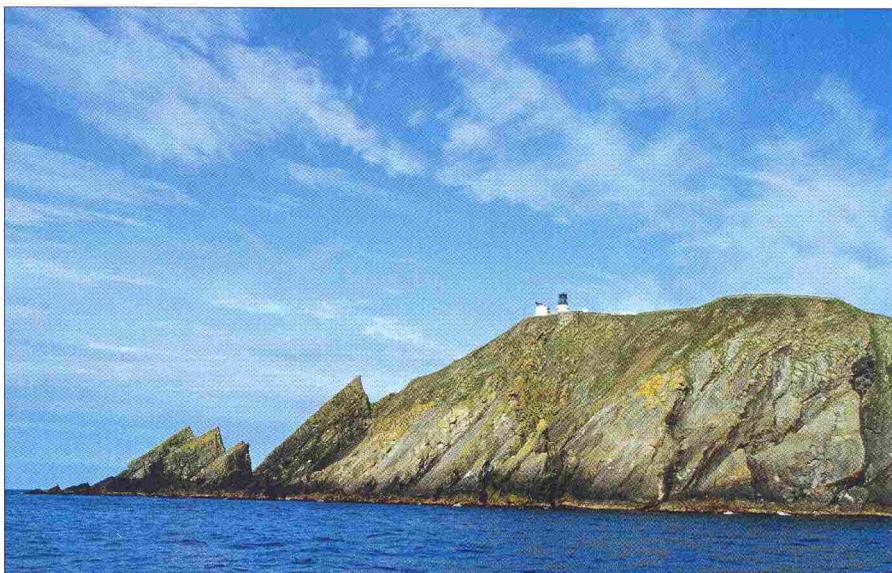
les deux alignements pour découvrir ce petit pays rugueux et attachant. Nous nous amarrons à l'unique quai où d'anciens pneus font office de protections, non sans en avoir demandé l'autorisation au patron d'un bateau de pêche déjà présent à quai. Nous venons tout juste de finir l'amarrage quand un second bateau de pêche arrive et nous comprenons qu'il nous demande de partir. Le dialogue est difficile, non pour des raisons d'animosité mais la langue maniée apparaît être un mélange d'anglais et de langue locale, le tout agrémenté d'un fort accent très particulier. Au moment où nous nous apprêtons à libérer la place, le premier patron de pêche intervient du quai en direction de son collègue. Peu de mots sont échangés. Ils sont suffisants pour que nous sentions l'expression d'une hiérarchie que nous ne maîtrisons pas. « It's OK ». Nous pouvons rester. Il en a décidé ainsi. Le lieu est austère. Nous aimons cette ambiance si particulière où la vie s'attache aux détails. Sur un panneau figurent les pavillons des voiliers ayant fait escale en 2012 : en tout et pour tout 45 bateaux, autant dire qu'on ne se bouscule pas aux Out Skerries ! Pourtant, sur le petit quai auquel seuls deux bateaux peuvent s'amarrer, une douche avec de l'eau chaude est mise gratuitement à la disposition des usagers du port. Un vrai luxe dans un endroit aussi reculé.

UN HARBOUR MASTER TRES BRITISH

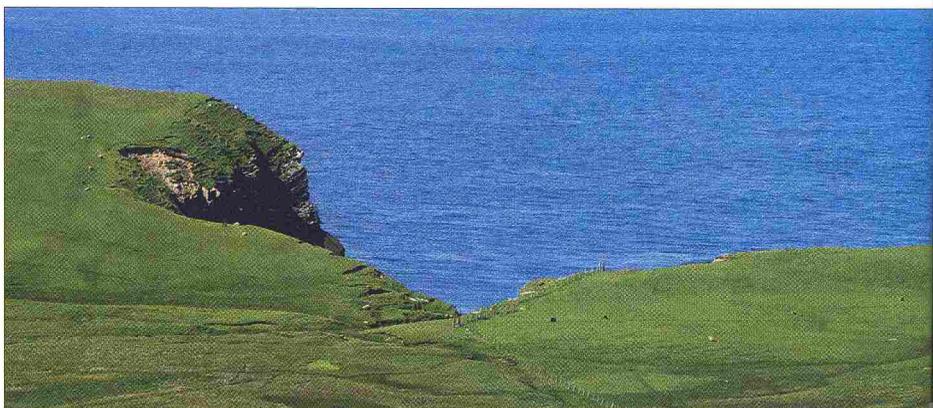
Même ambiance et mêmes douches mises à la disposition des marins de passage sur l'île d'Unst, la plus nordique des îles du groupe du nord des Shetland. Sauf qu'à Unst, nous recevons la visite très chaleureuse du Harbour Master, Ian MacKay. C'est un officier de la RAF, chargé de la surveillance d'une station radar basée sur l'île. Nous comprenons aisément le cumul de ses fonctions lorsqu'il nous explique que, pour l'instant, le radar est démonté, sans qu'il connaisse la date de son hypothétique remplacement. L'homme est charmant, parfaitement british dans son uniforme impeccable. La météo, en revanche, est moins civilisée et le vent qui plaque notre Dufour contre les pneus du quai ne cesse de monter. Il s'établit à 30 nœuds, accompagné maintenant d'un petit clapot gênant. Malgré les gros pare-battage qu'on vient gentiment nous proposer, la situation devient franchement inconfortable. *Cléa II* est drossé contre le quai, subissant des coups de rappel. Nous devons changer de place afin de nous mettre face au vent et au clapot, par exemple en venant à couple de ce bateau de travail d'un éleveur de saumons. L'entreprise est délicate. Vu la force et la direction du vent, l'essentiel de la manœuvre doit être réalisé avec des aussières. Nous en déployons une longue pour nous déhaler dessus. Un gros 4x4 arrive alors, conduit par une femme, d'où sortent



A Balta Sound, sur l'île d'Unst, *Cléa II* à couple de l'un des rares voiliers rencontrés par les équipages du GIC.

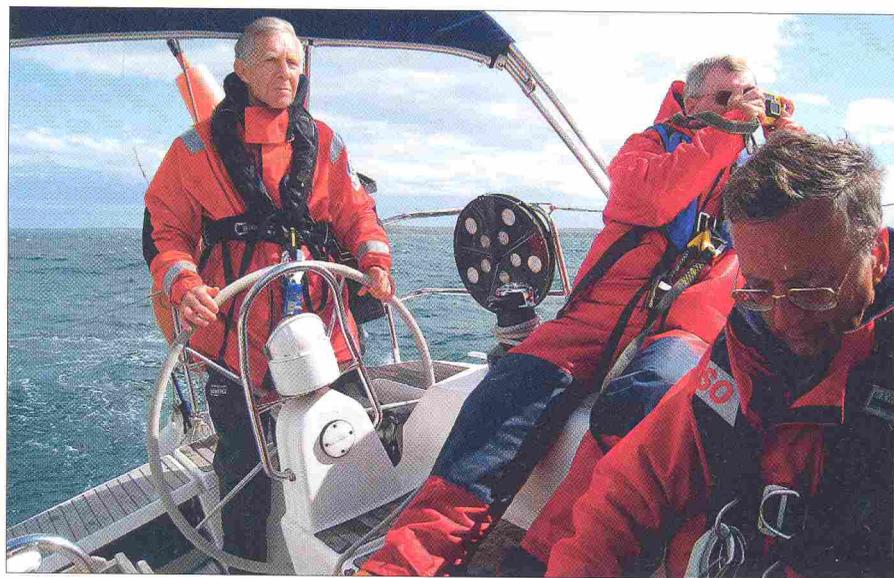


▲ Le phare de Sumburgh Head, situé à la pointe sud des Shetland, se loue aux visiteurs en quête de solitude, tout comme ceux de Bressay et d'Echanness (voir www.shetlandlighthouse.com).





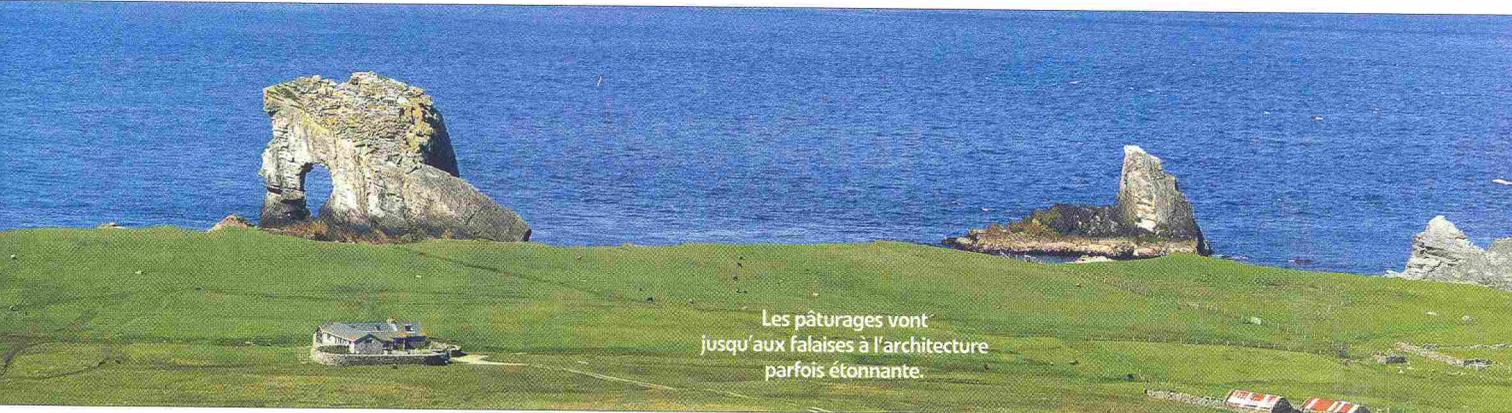
La sterne arctique est l'une des nombreuses espèces présentes aux Shetland, petit paradis ornithologique.



▲ Dans tous les archipels calédoniens, la navigation doit être très attentive : on veille sans cesse les cailloux, car la cartographie est parfois incertaine... et on garde un œil sur les bulletins météo.



▲ Les Shetland ne sont pas réputées pour leurs fleurs, mais les chardons sont très jolis!



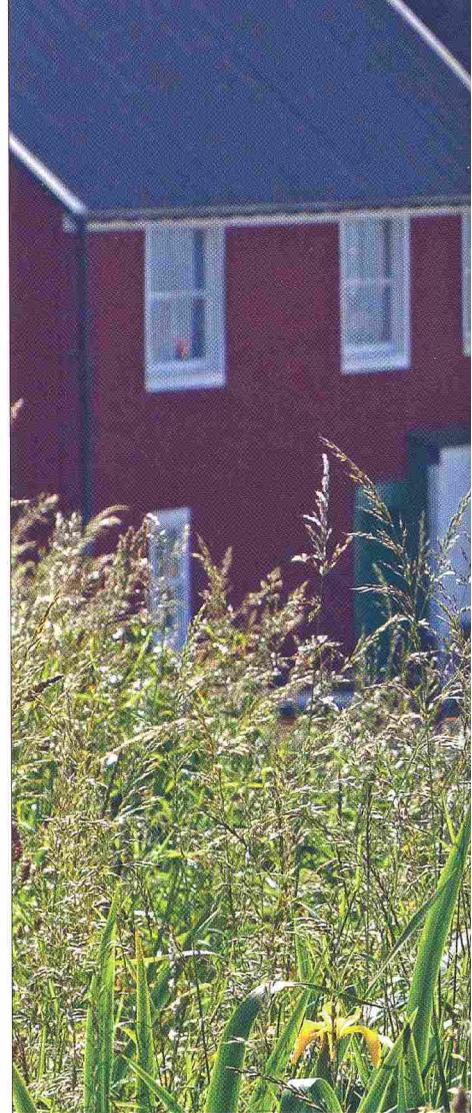
Les pâturages vont jusqu'aux falaises à l'architecture parfois étonnante.

six jeunes hommes. Sans rien dire, ils se mettent à l'extrémité de l'aussière. Mètre par mètre, *Cléa II* progresse. Nous l'appuyons à l'aide du moteur. Des aussières à l'arrière permettent de maintenir notre voilier. Dans les rafales, nous devons temporiser. Mais le renfort des jeunes hommes coordonnés par la femme est déterminant. De proche en proche, nous parvenons à sortir de la pression subie de travers sur le quai. Nous voici dans le lit du vent. Encore un effort et ça y est. La manœuvre est réussie. Nous terminons l'amarrage en portant des pointes à quai et les gardes sont à poste. Notre équipe d'appoint remonte dans la voiture aussi discrètement qu'elle est arrivée, sans que nous ayons le temps de les inviter à bord. Leur geste spontané et très simple donne la pleine mesure de l'esprit de solidarité régnant dans ces contrées.

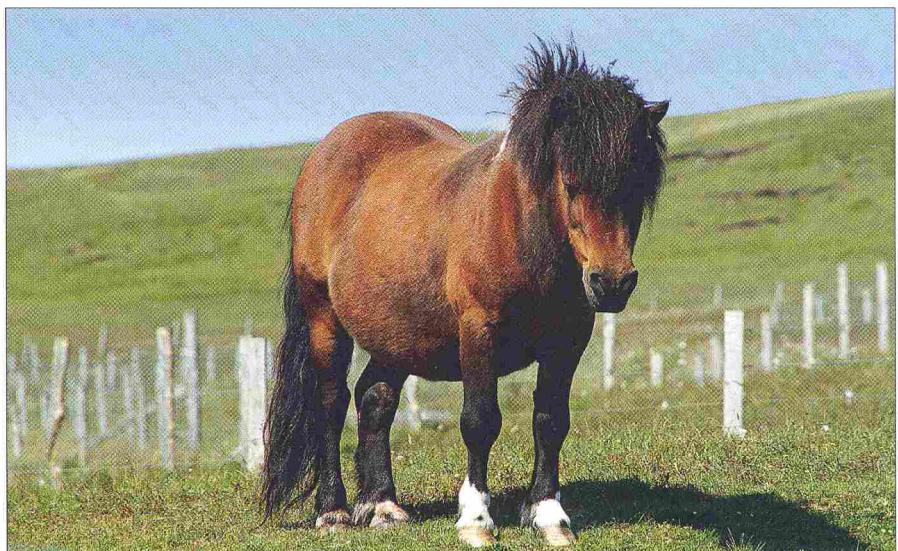
HERMANESS, UN ENDROIT EXTRAORDINAIRE

La journée du lendemain est consacrée à la visite de la réserve naturelle d'Hermaness, à la pointe la plus nord des Shetland. Un endroit extraordinaire, mais aujourd'hui noyé dans la brume... Plus nous progressons sur le petit sentier qui parcourt la lande, plus la visibilité se réduit. Nous sommes maintenant le long de la falaise. Le ressac de la mer, plusieurs dizaines de mètres plus bas, se fait entendre sans que nous puissions rien en voir. A tout moment, nous nous attendons à ce que des trolls ou des farfadets surgissent, mais seuls des moutons fantomatiques laissent deviner leur silhouette cotonneuse. Un peu plus loin, nous parvenons néanmoins à distinguer de gros macareux dont les becs multicolores sont les seuls points colorés dans cette atmosphère ouatée. A la fin de la balade, une trouée dans la brume épaisse nous donne enfin les dimensions grandioses du site. Le spectacle est à couper le souffle; une beauté brute! En fin de journée, nous partons naviguer entre les îles et îlots environnants, gratifiés cette fois-ci d'un soleil magnifique et d'une douce brise. Le bonheur... Vers 21 heures, nous mouillons par des fonds de 7 à 8 mètres : la nuit s'annonce paisible. Les vents de secteur ouest restent assez forts, nous renonçons à emprunter le Bluemull Sound, cet étroit passage entre les deux îles septentrionales de l'archipel. Le courant très fort dans ce goulet (jusqu'à 6 nœuds) peut générer des mers difficiles. Nous nous contentons de naviguer sous le vent de Yell et de l'île principale jusqu'à sa pointe nord, dite Point of Fethaland. Chemin faisant, nous mouillons dans Wick of Gossabrough, en face d'une petite plage de sable, par un vent de 20 à 25 nœuds. Une nouvelle fois nous baignons dans une atmosphère très particulière. Sur la côte nord de la petite anse, les ruines de pierres de plusieurs maisons nous rappellent

qu'ici, la vie se mérite et se gagne constamment dans l'adversité et l'hostilité naturelle des lieux. Mais quelle beauté! Dans le passage entre Yell et Mainland, nous tirons des bords miraculeux avec l'aide non négligeable d'un courant favorable de près de 4 nœuds. Au dernier virement de bord, nous sommes bien placés pour embouquer Gluss Voe. Ce long tuyau de mer entre de hautes collines, d'une longueur de trois quarts de mille, très étroit, débouche sur une sorte de lac maritime particulièrement bien abrité. Les fonds de sable de 5 mètres dans lesquels nous mouillons sont de bonne tenue. En longeant la côte occidentale de l'île principale, tout simplement baptisée Mainland, les beaux mouillages et les balades en eaux abritées ne manquent pas. L'un de ces grands bras de mer, Olna Firth, nous mène à l'adorable petit port de Voe où nous trouvons des produits frais, un pub faisant restaurant et même, pour la première fois depuis Lerwick, de l'eau douce à quai. Le lendemain, la brumée est de retour. Mais comme souvent, elle se dissipe en cours de matinée tandis que nous naviguons au moteur dans Olna Firth. Les premières trouées bleues éclairent les côtes escarpées des îles dans l'Ouest. Les jeux de lumières sont splendides. Nous en profitons pour longer, une nouvelle fois, les falaises de Muckle Roe, dans une émotion palpable, tant leur beauté brutale est un chef-d'œuvre de la nature. Mais ce n'est rien comparé à ce qui nous attend le lendemain sur les côtes de la petite île de Foula, à la faveur d'une journée magnifique. L'équipage s'installe dans le cockpit et contemple, incrédule, le spectacle incroyable qui lui est offert. Nous sommes au pied de la falaise The Kame, qui nous surplombe du haut de ses 377 mètres. Impressionnant! De nombreux oiseaux nichent dans les anfractuosités de la roche et ajoutent une ambiance sonore. Nous sentons que la tolérance dont nous sommes l'objet pourrait être rompue à chaque instant. L'impression



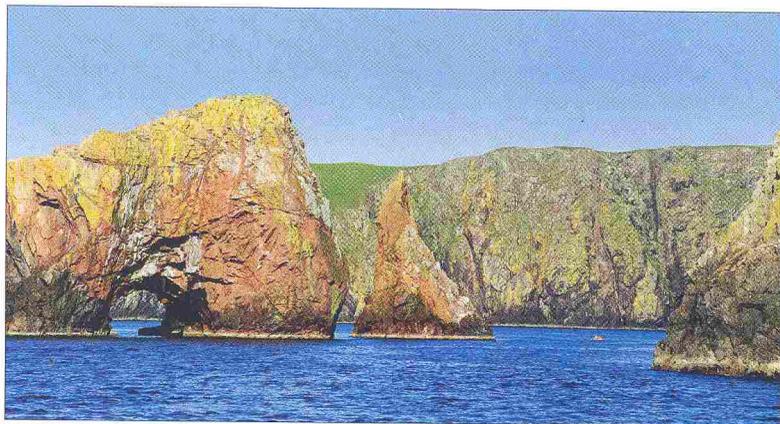
d'abîme est palpable face à ce vertige vertical. Peu s'en faut pour que la falaise ne se renverse sur nous et nous engloutisse à jamais. Après une prudente approche, nous nous amarrons dans Ham Voe, le minuscule port de Poula, où un phoque intrigué nous tient à l'œil. La visite de l'île s'avère pleine de surprises. Des maisons possèdent un toit végétal de tourbe. Celle-ci est encore exploitée : des sortes de petites briquettes sont découpées à l'aide d'un outil approprié. Au cours de la balade, nous croisons des



▲ Le poney des Shetland est l'une des espèces emblématiques de l'archipel... Les individus rencontrés sont très amicaux et quémandent des caresses.



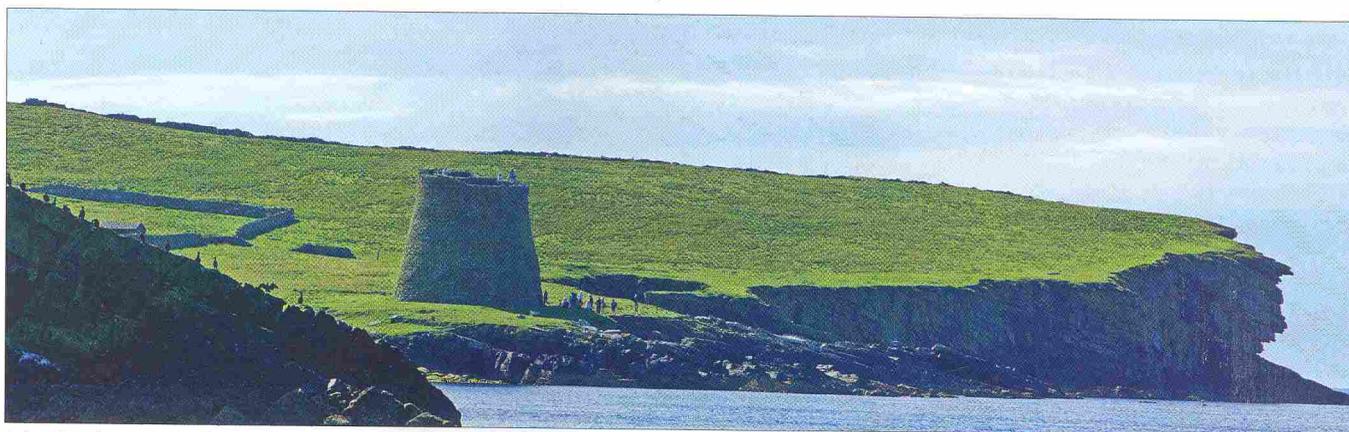
Les activités maritimes, pêche ou pisciculture, sont très importantes pour ces îles aux sols pauvres.



▲ Les falaises de l'île de Vaïla, sur la côte sud-ouest du Mainland, sont parmi les plus impressionnantes de l'archipel.



▲ Il semble que le bus ne passe pas très souvent sur l'île d'Unst, alors autant s'installer confortablement!



▲ Les brochs, ces grandes tours rondes en pierre remontant parfois au néolithique, servaient à la fois de tours de guet et de refuges pour la population en cas d'agression de guerriers venus de la mer, pour ne pas nommer les inévitables Vikings. Celui-ci se trouve sur l'île Mousa, au sud-est du Mainland.



Sur la route des Shetland, *Cléa II* a trouvé de sacrés mouillages, comme ici aux Hébrides extérieures.

poneys en liberté qui viennent quémander des caresses. Nous sommes un peu dans une autre dimension. J'interroge une femme occupée à badigeonner la tête des poteaux de sa clôture à l'aide d'un pinceau. Elle explique qu'il s'agit de sucre pour attirer les insectes loin de la maison. Le lendemain, à Shelda Voe, nous trouvons l'une des rares marinas des Shetland. L'endroit nous paraît incroyablement civilisé, même s'il n'abrite jamais qu'une dizaine de bateaux au ponton, plus deux ou trois visiteurs.

DES BOUQUETS DE FLEURS DANS LES DOUCHES

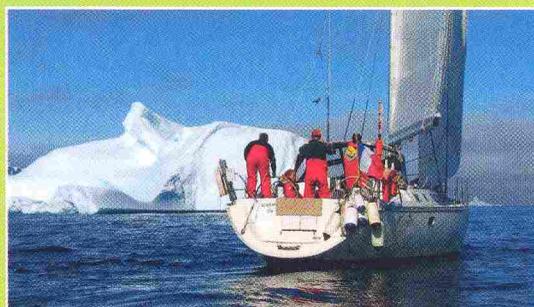
Outre les sanitaires propres et confortables, la qualité de l'accueil est soulignée par une foule de détails, comme ces petits bouquets de fleurs dans les douches. Un four à micro-ondes est mis à la disposition de tous, ainsi qu'un réfrigérateur garni en fromages locaux. Il suffit au visiteur de découper la quantité voulue et de déposer l'argent correspondant dans une petite boîte prévue à cet effet. Sur l'île de Moussa, nous visitons le plus beau broch de toute l'Europe du Nord. Broch ? Ces énormes tours, parfois très anciennes, servaient de refuge à la population en cas d'attaque venue de la mer. Elles témoignent du passé tumultueux des Shetland, souvent disputées entre les Norvégiens et les Écossais. La langue et la culture locale témoignent d'ailleurs d'une forte influence nordique qui est visible partout. Les derniers jours de notre croisière verront se succéder encore quelques mouillages spectaculaires, d'autres falaises

immenses et des journées de navigation accompagnées par les phoques et surtout un couple de dauphins très fidèle. Notre dernier mouillage, Aint Voe, est étouffé au réveil par une brume épaisse et plus persistante que d'habitude. Pour regagner Lerwick et boucler notre boucle autour des îles, il nous faut naviguer à l'aveugle et nous en remettre au GPS et à la cartographie numérique, à l'AIS aussi parfois (rarement) quand on croise un pêcheur ou (encore

plus rarement) un autre voilier. Mais nous retrouvons Lerwick où il nous faut nettoyer le bateau et refaire les pleins avant de le remettre à l'équipage suivant. Ce dernier remettra le cap sur le sud et les Hébrides extérieures, première étape d'un retour qui ramènera *Cléa II* vers Brest, puis Cherbourg. Pour notre part, nous reprenons l'avion le cœur en berne, bien conscients de notre chance d'avoir pu naviguer dans ces îles rudes et oubliées de tous. ■

LE GIC, CINQUANTE ANS DE CROISIÈRES

L'histoire du Groupe international de croisière commence en 1964 sous l'égide du Centre nautique des Glénans qui lui prête deux frégates. En 1971, ce parrainage se renforce avec la création du GIC-G (GIC-Glénans), association indépendante liée par accord aux Glénans qui lui confient jusqu'à douze bateaux en gestion. Arpège, Ecume de Mer, Brise de Mer, Romanée, Armagnac, mais aussi des bateaux de régates comme *Katsou* (12,60 m) et *Fragola* (¾ tonner), tous deux dessinés par Ron Holland. En 1986, les deux associations mettent fin à leur collaboration. Le GIC autonome renaît. Sa flotte est très réduite mais il peut utiliser les flottes de location désormais bien fournies, et ne s'en prive pas. A partir de 1989, le GIC possède un bateau de 45 pieds, renouvelé tous les cinq à six ans, qui a permis des navigations au long cours en Islande, au Groenland, à Terre-Neuve. Actuellement, le bateau du club est le Dufour 455 de cet article, qui a déjà fréquenté les Lofoten, en Norvège, et les Açores. Le GIC organise également de nombreuses croisières sur des voiliers de location, des Vanuatu à la Grèce en passant par la Colombie Britannique. Le programme complet est sur <http://gic-voile.fr>.



▲ *Gorban*, l'ancien bateau du club, au Groenland en 2006.