

Des pays baltes à la Suède : croisière sur Clea II du 16 au 29 juillet 2016



(Tallinn, ville haute)

L'équipage de Cléa II, huit personnes, arrive à Tallin, fière capitale maritime de l'Estonie, par vagues successives dans la semaine qui précède le départ. Cléa II, un « vrai bateau », un Dufour 455, propriété du GIC, arrivera en fin de semaine. Son périple a commencé il y a deux mois en passant par Londres, le Canal de Kiel, la Fionie pour remonter ensuite la côte Suédoise (Kalmar, Gotland, l'archipel de Stockholm, l'archipel d'Åland) et arrive vers nous, tout droit d'Helsinki.

Pays généralement peu connu, L'Estonie est le plus nordique des trois pays baltes, et s'en démarque ; les anciens Estoniens, autochtones résolument païens, trait qu'ils aiment à souligner car il les distingue des autres pays baltes, ont été christianisés tardivement à la suite de l'intervention des Danois, en 1219, sous la conduite de leur roi Waldemar II. Il n'est pas surprenant que de nombreux édifices de la charmante et chaleureuse ville ancienne de Tallinn (Tallinn signifie « ville danoise »), qui date du 13^{ème} siècle, très bien restaurés depuis l'indépendance de 1991, rappellent le style des bâtiments anciens de Copenhague. Beaucoup de tourisme, russe en particulier, mais nous sommes surtout frappés par ce sentiment d'optimisme, une certaine exubérance que nous ressentons parmi tous ces jeunes pour qui l'Europe est un graal à conquérir et un projet structurant.

L'histoire récente de l'Estonie, comme des autres pays Baltes, a été profondément et durement marquée par les événements du début du XX^{ème} siècle ; jusque-là région de l'empire russe son indépendance est déclarée en 1920 à la suite de l'écroulement du régime tsariste. Au cours des années 30, le régime se durcit pour devenir semi-autoritaire puis, suite aux clauses secrètes du Pacte Germano - Soviétique, son territoire est occupé en 1939 par l'armée rouge, puis en 1941 par l'armée

allemande et à nouveau par l'armée rouge en 1944. Le pays est ravagé au cours de ces « trois occupations ». Près d'un tiers de la population est éliminé, déporté par les envahisseurs russes et allemands, d'autres fuient par des moyens de fortune vers la Suède, les USA... Après la deuxième guerre mondiale, l'Estonie devient une république socialiste intégrée à l'URSS et de nombreux colons Russes sont implantés sur le territoire pour y remplacer en nombre les disparus. L'Estonie retrouve son indépendance en 1991 après l'éclatement de l'Union Soviétique. Il est frappant de percevoir que cette histoire douloureuse est encore à fleur de peau ; elle surgit très rapidement dans les conversations et il existe un malaise diffus, mais bien réel, entre les populations autochtones et les colons russes aujourd'hui solidement établis dans la République, bien que russophones et parlent peu l'estonien.



Entre Tallinn et Stockholm, notre croisière s'articulait autour de trois « aires » de navigation. La première était une navigation le long des côtes plates, boisées et peu habitées à l'exception de quelques ports des deux pays baltes, Estonie et Lettonie. La deuxième partie a été consacrée à une traversée du sud-est au nord-ouest de la partie centrale de la mer baltique avec une escale dans l'île du Gotland. Enfin notre croisière s'est terminée par un cabotage dans l'archipel de Stockholm qui comporte des centaines d'îles et îlots.

Samedi 16 juillet



Après trois jours d'exploration de Tallinn et un diner d'équipage partagé la veille au soir avec le bord descendant, nous prenons possession de Cléa II samedi 16 juillet. Le bateau est amarré dans la marina centrale, récente, bien équipée et située à deux pas de la vieille ville. A une encablure du ponton, un centre commercial et un petit marché local, très bien pourvus et aux prix très raisonnables, nous permettent de faire rapidement un avitaillement de bonne qualité.

Ce même weekend, la marina héberge une « fête de la mer » avec rassemblement de vieux gréements mais aussi stands en tout genre (chantiers, revendeurs, attractions pour enfants, guinguettes avec musique à fond).

Nous décidons de fuir cette animation joyeuse mais très bruyante et de partir en fin d'après-midi en direction de l'île de Naissaar, une dizaine de milles au nord de Tallinn, et sa petite marina toute neuve que nous atteignons peu avant 22h00 ; ciel clair et excellente visibilité avec un vent d'ouest de 15 nœuds forçant légèrement sur une mer non formée. Les fichiers météo GRIB annoncent que le vent doit tourner au sud dans la nuit avant de revenir à l'ouest vers midi. Nous prévoyons de partir assez tôt le lendemain pour profiter de cette situation favorable lors de notre progression vers l'ouest.

Dimanche 17 juillet

Comme attendu, le vent tourne au sud dans la nuit tout en forçant sensiblement et le clapot dans la petite marina (ouverte au sud) devient rêche, rendant le mouillage très inconfortable. Tout le monde est réveillé et, après un petit déjeuner rapidement avalé, nous quittons Naissaar vers 5h00. Bien entendu il fait déjà jour, sous ces latitudes. Nous en profitons pour bien prendre en main le bateau (prises de ris, étai volant, solent...etc) et nous remettre en tête les réflexes du « quick stop » pour la manœuvre d'homme à la mer.

Avec un temps variable et un vent modéré, 15 à 20 nœuds de secteur sud, nous atteignons le petit port de pêcheur de Dirhami vers 13h00.

La petite marina toute neuve, bordée d'une plage, est agréable, peu fréquentée et le village est plus éloigné. Le bloc douches est flanqué d'un sauna payant. Au bord de la plage de sable fin blanc, bordée de petites dunes recouvertes de graminées avec un fond de forêt de conifères, se trouve un restaurant sur une terrasse en planches au charme duquel nous ne pouvons pas résister. Sous un ciel bleu, des parasols nous protègent d'un beau soleil ; c'est vraiment l'ambiance de vacances estivales assez semblable à celle de l'île d'Oléron, mais... avec beaucoup, beaucoup moins de monde.

Lundi 18 juillet

Départ de Dirhami à 9h00 par un léger vent d'ouest (7 à 8 nœuds) et grand beau temps ensoleillé. Cap au SSW, nous nous engageons dans les chenaux bien balisés mais peu profonds entre les îles d'Huimaa et Vormsi en direction d'Haapsalu que nous atteignons vers 14h00 après une courte navigation de 22 nautiques. L'arrivée sur Haapsalu est assez complexe car elle s'effectue en suivant un chenal tortueux marqué par des bouées au milieu de bancs de sable. De plus, en raison du déplacement de ces derniers, la position des bouées diffère par endroit des indications cartographiées.

La gracieuse petite station thermale d'Haapsalu « la Venise d'Estonie » est ancienne et dotée des restes d'un château médiéval du XIII^{ème} construit pour héberger un siège épiscopal et un couvent d'hommes. Découverte par le tsar Pierre le Grand en 1715, elle devient à la fin du XIX^{ème} siècle une station balnéaire très prisée par les familles aisées de Saint Pétersbourg, dont témoigne un certain nombre de belles villas en bois, avec des églises, une gare (la seule de cette région à cette époque) et une salle de réception pour les curistes, la « Kuursaal ».



(Kuursaal, Haapsalu)

Nous y partageons des gâteaux, qui pourraient être d'inspiration allemande, servis par une jeune estonienne parlant un excellent français ; elle a étudié à Grenoble et son espoir est de pouvoir servir son pays à Bruxelles auprès de la Communauté Européenne. Comme déjà évoqué, l'attachement au projet européen tout autant que la politique volontariste de développement des nouvelles technologies digitales démontrent une volonté d'aller de l'avant et de se séparer d'un passé lourd d'occupation étrangère pendant les huit siècles de leur courte histoire.

Mardi 19 juillet



Départ à 6h00 de Haapsalu pour une navigation de 80 nautiques. Les côtes de l'île de Muhu que nous longeons présentent de belles et inspirantes lisières vertes de forêts ininterrompues car, du temps du régime soviétique, il était formellement interdit à la population de s'approcher de la mer ; par conséquent aucune construction n'a été bâtie sur la côte, à l'inverse de ce que nous verrons ensuite en Suède.

(Ile de Muhu)

Un beau soleil chaud accompagne notre navigation, si bien que pendant son quart de barre, Christine demande le déploiement du bimini ; une première à cette latitude pour Cléa.



Selon les indications cartographiques dont nous disposons à bord, l'entrée dans le port de Kuressaare (Ile de Saaremaa), dans une petite baie aux fonds très plats et peu profonds, se fait en suivant un chenal assez étroit marqué sur ses deux côtés par deux rangées de balises adossées à deux digues.

(Chenal de Kuressaare)

A notre arrivée vers 16h00, nous découvrons que le chenal, effectivement fort étroit, est en fait bordé sur 2,5 nautiques par deux bandes de hauts fonds enrochés et couverts de végétation. Le capitaine du port est sur le ponton pour nous accueillir. Ces petites marinas confortables et accueillantes, aménagées récemment (grâce aux fonds structurels européens), servies par un personnel jeune, aimable sont toutes équipées de la même manière : une ligne de bouées pour y fixer les amarres arrière et avec l'avant face au ponton. Les plaisanciers (beaucoup de Finlandais, de Suédois et d'Allemands, quelques Polonais) sont tous équipés d'une aussière terminée par un crochet en acier assez long (un bon mètre) et recourbé qui permet de « cueillir » au passage l'anneau de la bouée sans avoir à faire des acrobaties. Mais tous ces bateaux sont également équipés de balcons avant ouverts qui permettent de descendre aisément. Comme ce n'est pas notre cas, plutôt que de sauter d'assez haut, nous préférons retourner le bateau, poupe à quai, pour débarquer facilement par la jupe.

Mercredi 20 juillet.



La ville de Kuressaare est maintenant une petite station balnéaire assez huppée qui s'est développée, comme Haapsalu, avec la fréquentation des bains de boue par des Russes aisés de St-Pétersbourg. Elle est dotée d'un château construit par un ordre de chevaliers allemands et dénommé Arensburg

(Château de Kuressaare)

A l'intérieur du château, remarquablement restauré, une bonne part de la reconstitution historique traite de la première indépendance acquise par l'Estonie dans les années 1920, des occupations russes à partir de 1939 puis 1944 entrecoupées d'une occupation allemande et de la deuxième indépendance obtenue dans les années 1990. Nous y voyons une simple barque qui a servi à traverser la Baltique vers la Suède en 1944 car des dizaines de milliers d'Estoniens tentèrent de fuir l'Estonie, les meurtres et les déportations (190 km jusqu'à l'archipel de Stockholm, 160 jusqu'à l'île de Gotland), nous mesurons la dureté de ces oppressions et comprenons mieux pourquoi leur souvenir en est encore si vif. L'après-midi, nous visitons la partie nord-est de l'île de Saaremaa avec une voiture de location. Eglises de chevaliers allemands, moulins à vent et vestiges de châteaux dans une forêt de conifères et de bouleaux. Une curiosité géologique de cette île très plate en calcaire du Silurien est la présence d'un cratère de 150 mètres de diamètre et de sept autres plus petits cratères. Après de nombreux débats entre scientifiques, l'explication retenue serait l'impact du fragment principal d'un météorite d'une quinzaine de mètres de diamètre qui se serait séparée en huit éléments à son entrée dans l'atmosphère.

Jeudi 21 juillet

Départ à 7h00 et traversée du nord au sud du Golfe de Riga (90 nautiques) pour atteindre la capitale de la Lettonie dans la pénombre, vers 22h15. En entrant dans le fleuve Daugava, nous longeons sur 8 nautiques une zone industrielle avec une raffinerie, de grands dômes protégeant des stocks d'engrais et des minéraliers à quai en cours de chargement avec du charbon russe destiné à l'export. La durée de prise en glace du golfe de Riga est plus courte que celle de l'accès à Saint-Pétersbourg mais, avec le réchauffement climatique, cet avantage compétitif a tendance à s'émousser.

Vendredi 22 et samedi 23 juillet

Nous visitons Riga, une autre très belle ville, plus solennelle que Tallin, un peu austère, très bien restaurée également, en particulier pour le centre et les quartiers résidentiels. Beaucoup de bâtiments en brique rouge, à l'image de Lübeck dont les commerçants ont développé le comptoir au sein de la ligue hanséatique.



(Maisons des têtes noires, Riga)

Mais Riga possède une autre caractéristique architecturale, l'Art Nouveau.

Adopté simultanément dans les grandes cités européennes, le style Art Nouveau s'impose avec un peu de retard, mais vigoureusement dans la ville de Riga. A la fin du XIX^{ème} siècle, la ville venait de raser ses remparts médiévaux destinés à protéger son centre historique. Les architectes disposaient alors d'un immense espace libre, encombré seulement de grosses maisons en bois, dont un bon nombre furent brûlées, pour laisser place à un gigantesque chantier qui ne s'acheva qu'en 1914.



L'architecte le plus emblématique de cette période est Mikhaïl Eisenstein (père du célèbre cinéaste Russe Serge Eisenstein, né à Riga en 1898) mais il faut aussi citer Konstantins Pekšens, Janis Alksnis, Martins Nukša, Eizens Laube ou Pauls Mandelstams.

Au total 750 bâtiments furent construits dans ce style dit "Jugendstil" ("style jeune", d'après la revue munichoise « die Jugend » qui, à partir de 1896, a rendu populaire ce style néo-baroque).

Un ensemble particulièrement intéressant se trouve à quelques centaines de mètres de la marina en particulier sur la belle rue Alberta (Alberta Iela) bordée par les immeubles dessinés par Mikhaïl Eisenstein.

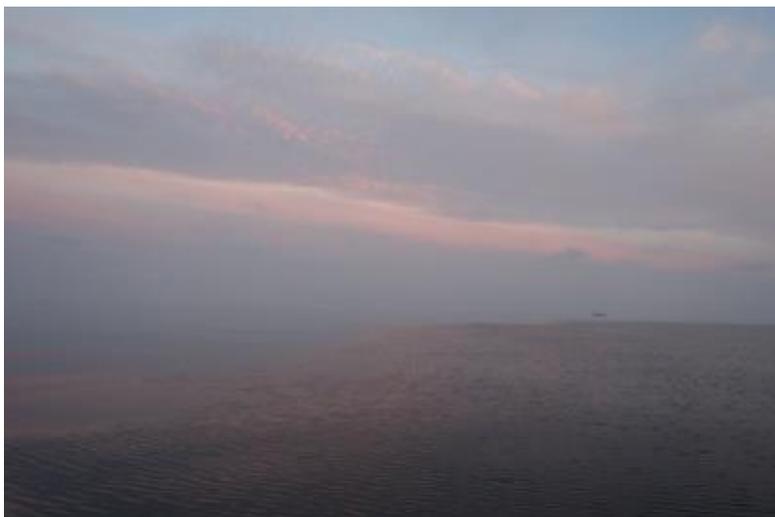


(Rue Alberta, Riga)

L'un de nos équipiers, belge, nous quitte mais est remplacé le même jour par une équipière, sa cousine tout aussi belge.

Les fichiers météo GRIB ne sont pas fameux (dorsale anticyclonique s'étendant sur le centre de la Baltique), peu ou pas de vent dans les 48 heures à venir. Nous décidons de partir en soirée après un bon dîner offert par nos amis belges à l'occasion de leur fête nationale ; direction l'île de Gotland au milieu de la Baltique (230 nautiques).

Dimanche 24 juillet



Traversée de nuit et en matinée du golfe de Riga au moteur car le peu de vent est de secteur nord et donc opposé à notre route. Nous sortons du Golfe de Riga par le détroit d'Irbenskiy en croisant quelques cargos dont il faut deviner dans la nuit qui tombe où est leur proue, occasionnant quelques émotions aux équipiers moins expérimentés dans leur quarts.

Détroit D'Irbenskiy

Le coucher de soleil prend des teintes subtiles, dont les roses se fondent dans la mer.

Puis nous faisons cap vers la partie nord de l'île de Gotland alors que le vent tombe complètement et que les quarts se suivent régulièrement. En fin de la deuxième nuit, après avoir suivi une route Ouest-Nord-Ouest, nous atteignons le phare d'entrée du passage de Farösund situé au nord entre les îles de Gotland et Farö. Dans la nuit qui s'achève, ce passage est bien balisé au début. Mais dans la partie centrale, les perches, en particulier les vertes, ne sont pas éclairées ; nous éprouvons alors quelques difficultés à les identifier. L'accès vers la sortie Nord-Ouest se fait par un couloir rectiligne très étroit, balisé par une série de portes ne comportant aucun feu non plus. Heureusement, ce passage est marqué à chaque extrémité par un feu à secteur renforcé bien visible par cette aube naissante emplie de brume. A gauche, des lumières éclairent la côte de l'île de Gotland où l'on peut voir quelques bâtiments et des bateaux de pêche au mouillage alors qu'à droite l'île de Farö semble beaucoup plus sauvage. Pour l'essentiel des moutons l'habitent, ce qui explique que le réalisateur cinématographique Ingmar Bergman soit tombé en 1960 sous son charme et y ait vécu jusqu'à sa disparition en 2007 après y avoir tourné six films. Nous suivons ensuite la côte nord-ouest de l'île de Gotland jusqu'au port de Visby (prononcer « Visbu ») où nous nous amarrons lundi 25 juillet à 9h30.

Lundi 25 juillet

Après avoir effectué les pleins de gas-oil et d'eau et dégrasé l'équipage aux douches, nous déjeunons à bord avant d'aller visiter la cité médiévale Viking de Visby fondée peu avant l'an 900 ; il s'agit de la cité médiévale Viking la mieux conservée, devenue plaque tournante du commerce dans la mer baltique, et, à ce titre, une des premières villes de la Hanse après un accord commercial avec Lübeck en 1161. Le renforcement de cette alliance, en 1288, au détriment des relations avec le reste de l'île, a couronné l'achèvement de la construction d'un rempart de 3,5 kilomètres bien conservé et flanqué de 29 tours, dont 27 subsistent, un peu écroulées. Du haut de leurs remparts, les habitants de Visby ont assisté le 27 juillet 1361, sans les aider, à la défaite sanglante des agriculteurs gotlandais, infligée par le roi danois Valdemar IV et ses 2500 soldats ; les 1800 gotlandais morts furent enterrés non dépouillés, ce dont se félicitent aujourd'hui les historiens, car ils ont pu ainsi identifier l'équipement et l'armement de ces combattants ! La situation de l'île explique qu'elle ait continué d'être l'enjeu de conflits récurrents entre les troupes danoises, allemandes ou venant de

Suède, dont elle dépend sans discontinuité depuis 1679. Au musée historique est également rassemblé un ensemble remarquable des stèles runiques gravées de hauteur d'homme, la plupart



(Stèles runiques, musée de Visby)

trouvées sur l'île, on y voit par exemple le soleil transporté en bateau d'un bout à l'autre de la nuit, selon la croyance de l'époque « Le bateau salue le soleil qui se couche, et le transporte à l'endroit où il se lèvera le jour suivant » (Note du Musée de Visby).

En soirée, nous repartons de Visby, au moteur (la dorsale est inexorablement bloquée sur la Baltique), plein nord en direction de l'archipel de Stockholm.

Mardi 26 juillet

Traversée en direction de l'archipel de Stockholm. Le vent se lève vers trois heures du matin alors que le jour commence à poindre, ce qui nous permet de progresser enfin sous voile.

Nous atteignons l'archipel en soirée et mouillons vers 21h00 dans l'anse bien abritée de St Granh (58°56'21 N 18°10'72 E), île de Ringsön. Comme à chaque fois en pareil cas, nous relevons le gisement de la passe, qui est de 340°, afin de pouvoir sortir même par temps de brume.

Mercredi 27 juillet

L'archipel de Stockholm comprend des milliers d'îles et îlots. Sur la plupart d'entre eux, la forêt recouvre le socle rocheux brun. C'est très amusant de naviguer entre ces rochers, d'autant qu'il n'y a pas de marée et pratiquement pas de courant. Toutefois le balisage ne signale que les lieux de passage les plus fréquentés, parfois étroits d'une dizaine de mètres seulement. La lecture du paysage, dont la reconnaissance des divers plans sur la carte, est parfois difficile. Les rois du pilotage sont à leur affaire... ! Comme c'est la période des vacances scolaires, il y a beaucoup de monde sur l'eau. Nous sortons alors des « grands axes » et progressons au travers du dédale d'îlots à l'est de Runmaro vers le « Cowes » Suédois, l'île de Sandön et sa marina. Jolie brise et ciel légèrement couvert nous amènent sans peine à hauteur de la marina qui est...bondée. Un demi-mille plus à l'Est nous mouillons vers 19h00 dans la petite baie d'Eknö. Nous sommes accueillis par une autochtone très fière de nous indiquer la température de l'eau : 22°C. Convaincus, les plus courageux décident de se baigner (59°17'33N/18°55'34E).

Jeudi 28 juillet

Il faut maintenant se rapprocher de Stockholm, terme de notre croisière. Nous décidons d'emprunter un chemin plus confidentiel, c'est-à-dire le chenal de Skurusundet au fond du Saltsjöbaden fjorden. Nous mettons l'ancre ce soir à l'entrée du fjord dans le joli mouillage de « Napoleonviken » ! (59°14'27N/18°23'98E)



(Skurusundet - partie Sud)



(Skurusundet – sortie nord)

Vendredi 29 juillet

Départ à 8h00. Arrivée à Stockholm pour le déjeuner sous un soleil radieux à la marina Wasahamn, en plein centre, à côté du musée consacré au navire Wasa. Heureusement nous avons réservé notre poste d'amarrage car la marina est bien sûr pleine à craquer. Il faut maintenant nettoyer à fond le bateau, effectuer quelques réparations mineures et retrouver l'équipage montant pour un dîner en

commun. Des amis Suédois nous avaient conseillé un restaurant « swedish style and cheerful », non loin de la marina ; il est juste à l'entrée du pont de bois conduisant à l'îlot de Beckholmen où se trouvent, encore en activité, quelques chantiers et ateliers traditionnels. Ce petit quartier de Beckholmen, autrefois industriel et populaire est devenu très tendance et chic.



(OAXEN Krog & Slip)

Le restaurant (OAXEN Krog & Slip), installé dans un ancien hangar à bateau, est à son image, jeune, animé, décoré de nombreuses embarcations et d'objets marins mais aussi proposant une cuisine suédoise inspirée et de qualité. Nous y passons une excellente soirée qui clôturera cette belle navigation de 720 nautiques.

Quant à nous, Européens de l'ouest, un peu chagrins avec le projet européen, nous devrions découvrir et comprendre cet enthousiasme rafraichissant des pays baltes pour cette cause supérieure d'intégration et d'unité, qui propulse ces sociétés sur le chemin du rattrapage économique et démocratique.

Texte de F Giger et A Gazeau

Crédit photos : L & C Levagueresse, B Claessens, A & M Besnard