



# Des îles et un canal : Un été en Norvège

Texte et photos: Michael Backhurst

**En mai 2017, ma femme et moi, ainsi que nos deux teckels miniatures à poils longs (qui souffrent beaucoup), Ross et Sonny, sommes arrivés à Maasbracht pour commencer nos aventures à bord du Marylla, notre nouveau Linssen Grand Sturdy 410 AC. Ce premier été a été passé en famille et entre amis à explorer la Hollande de Maasbracht à Scharendijke, puis à Groningue et retour à Maasbracht pour l'hivernage au chantier naval Van der Laan. L'été 2018 a été généreusement ensoleillé et nous avons traversé l'Allemagne en suivant le canal du Mittelland jusqu'en Pologne, puis la côte ouest jusqu'à Travemünde. Plus tard, nous avons navigué de là vers le Danemark, puis vers la Suède et enfin vers la Norvège.**

Le Marylla a passé l'hiver dans le chantier naval Wector Yachting à Stathelle. Notre plan initial était de passer un mois au sud le long de la côte est de la Norvège et en particulier d'explorer la Blindleia (« voie aveugle ») entre Grimstad et Kristiansand, un autre mois à explorer la côte ouest entre Stavanger et Bergen, et un dernier mois sur le chemin du retour avant de s'arrêter pour l'hiver 2019/20 à Kungshamn en Suède. Nous avons accepté dès le départ que le Marylla n'était pas principalement conçu pour la haute mer, et nous savions donc que pour atteindre la côte ouest de la Norvège il faudrait que le temps soit suffisamment clément. De nombreux Norvégiens ont des bateaux à moteur, mais il s'agit généralement d'embarcations à déplacement ou à semi-déplacement qui peuvent atteindre au moins 18 nœuds, ce qui signifie qu'elles peuvent échapper au mauvais temps, bien qu'entre les îles la vitesse limite soit généralement de 5 nœuds.

Pendant les trois premières semaines, le temps a été variable, mais nous avons réussi à naviguer jusqu'à Kragerø, une très jolie ville, puis jusqu'à Risør, la ville blanche, où nous sommes restés plusieurs jours sous

une pluie battante. De Risør, la traversée des îles était douce, mais elle était assez cahoteuse lorsqu'il y avait des étendues de pleine mer. De là, nous avons traversé le fjord jusqu'à Arendal qui est une grande ville avec deux amarrages alternatifs : un au centre de la ville et l'autre dans une marina plus exposée. Fin mai, nous avons quitté Arendal pour Grimstad, où Henrik Ibsen a vécu. Par une belle journée ensoleillée, nous avons parcouru les 20 kilomètres qui nous séparaient de Kristiansand en passant par les charmants canaux étroits de la Blindleia. Nous avons eu la chance d'avoir des cartes à l'échelle 1:50 000 prêtées par des amis, avec des itinéraires clairs marqués par de gentils amis norvégiens qu'ils avaient rencontrés à Kristiansand l'année précédente. Nous sommes restés à Kristiansand en attendant qu'un vent favorable et une mer plate nous permettent de contourner la côte sud exposée, puis de nous diriger vers le nord, vers Stavanger. En raison de vents violents et de fortes pluies, nous avons dû y rester pendant deux semaines et avons abandonné nos plans initiaux. Nous avons donc fait demi-tour vers le nord et sommes revenus sur nos pas, en revisitant Grimstad et Risør, avec beaucoup plus de confiance que lors du voyage vers le sud.

Fin juin, nous étions de retour à Stathelle et nous avons décidé de remonter le canal du Telemark. Le temps était maintenant assez ensoleillé et bien que cela n'ait pas duré, la température a atteint 28° C en une journée sur le canal à Lunde, ce qui a été le jour le plus chaud que nous ayons connu en 2019.

Le canal du Telemark a été construit entre 1861 et 1892 pour faire descendre le bois des montagnes. Il part de la ville de Skien, près de Larvik, et se poursuit sur une distance de 105 kilomètres jusqu'à Dalen, dans les montagnes du sud, en empruntant huit écluses comprenant 18 sas et trois grands lacs. Le paysage est spectaculaire dans son ensemble et on nous dit que le secteur nord du lac Bandak n'est pas sans rappeler les fjords norvégiens de la côte ouest. L'avantage pour nous, avec nos deux chiens, était que les amis et la famille qui devaient nous rendre visite pourraient suivre un plan sans être trop dépendants du temps.

Nous étions l'un des plus grands bateaux qui utilisaient le canal et, bien que la plupart des écluses aient une longueur de 100 pieds, nous étions heureux d'avoir une écluse pour nous seuls ou avec un autre bateau devant nous, en particulier lors de la montée. Toutes les écluses, sauf une, sont actionnées manuellement, principalement par des étudiants, qui laissent tomber des amarres de l'avant à l'arrière des bateaux entrants et, lorsqu'il y a plusieurs sas, ils les récupèrent et les laissent tomber dans le sas suivant.

Nous avons opté pour l'achat d'une carte d'été d'un coût total d'environ 400 £ qui comprenait toutes les écluses et l'utilisation des amarrages du canal et du lac ainsi que des pompes de vidange, mais pas, nous l'avons appris plus tard, toutes les marinas. Le canal n'est ouvert aux bateaux privés que du 21 juin au 15 août, mais les trois bateaux à vapeur qui le sillonnent fonctionnent tout l'été.

Les bateaux ayant un tirant d'air inférieur à 12,8 m peuvent naviguer sur l'ensemble du canal et ceux



*Arendal*

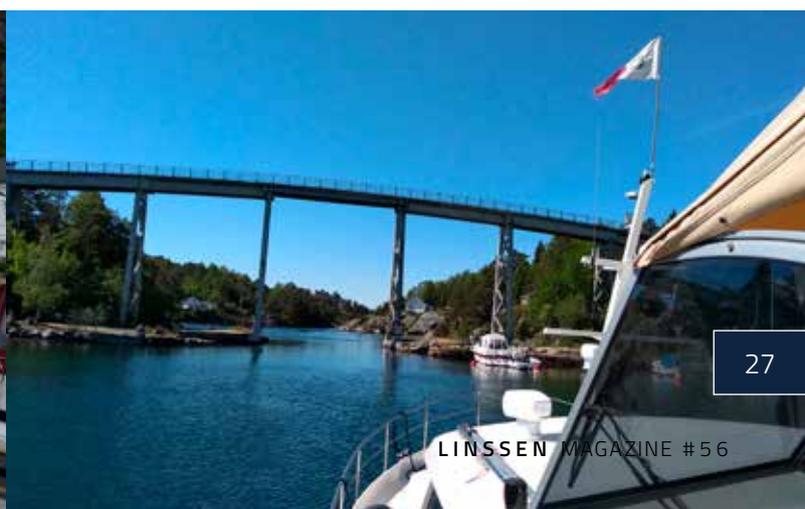
ayant un tirant d'air supérieur à 12,8 m et inférieur à 16 m peuvent aller jusqu'aux écluses d'Ulefoss, puis remonter la partie nord du lac Norsjø jusqu'à Notodden.

Nous avons quitté le chantier Wector près de Stathelle, et nous avons remonté le Frierfjorden jusqu'à Skien où nous sommes entrés dans notre première écluse qui est l'entrée officielle du canal et où l'on achète la carte.

En sortant de l'écluse, nous avons parcouru 5 miles supplémentaires pour atteindre les trois écluses de Skotfoss. Le canal était assez étroit par endroits, mais il était clairement indiqué par des marques sur des poteaux indiquant le chemin à suivre. Nous sommes arrivés à l'extrémité orientale des écluses de Løveid juste avant 17h00 où nous avons décidé de passer la nuit. Peu après, la proue du vapeur Victoria est apparue au-dessus de nous dans l'écluse avant de descendre. Il a été construit en 1878 et a été constamment utilisé sur le canal depuis lors.

Le lendemain matin était agréablement chaud avec peu ou pas de vent. Vers 9 heures, nous avons observé la montée du Victoria (qui fait maintenant le trajet en amont vers Dalen où il arrive vers 18 heures). Nous avons été appelés dans l'écluse à 9h30, un peu

*Une très jolie ville: Risør*





### *L'écluse de Løveid*

effrayés car les trois étages qui s'élevaient dans une gorge étroite semblaient assez intimidants, mais nous avons fini par monter facilement dans les trois sas, émergeant en moins d'une heure sur le lac Norsjø, un lac long et attrayant qui nous rappelait les grands lochs des Highlands écossais.

Après le petit déjeuner, nous avons traversé le lac sur une distance de six miles jusqu'à Ulefoss avec en route un exercice improvisé lorsque notre chien, Ross, a perdu sa balle préférée par-dessus bord, qui a été récupérée avec succès à l'aide d'un filet de pêche et d'une gaffe !

Nous sommes arrivés aux écluses d'Ulefoss et avons décidé de passer la nuit dans la marina et de profiter du soleil et surtout, semble-t-il ces jours-ci, pour rattraper les courriels en retard. Notre expérience en Norvège est que, comme peu de marinas disposent de bonnes connexions wifi, le meilleur endroit pour renouer avec le monde est de trouver le magasin Co-Op le plus proche.

Le lendemain matin, nous nous sommes réveillés avec une autre belle journée et une mer d'huile. Les prévisions annonçaient une journée chaude et nous étions heureux qu'une brise se lève au fil de la journée, ce qui est la norme dans cette partie de la Norvège.

Après le petit déjeuner, nous avons décidé de vider le réservoir des eaux noires. Comme souvent, nous n'avions pas le bon raccord entre l'accastillage du pont du bateau et la pompe à terre, mais avec l'aide du sac de pièces détachées prêté par le capitaine du port (qui exploitait aussi le café de la marina), nous avons accosté par moins de 1,5 mètre d'eau et avons réussi

la vidange avec facilité. Nous ne comprenons toujours pas pourquoi la plupart des stations de vidange que nous avons rencontrées, tant en Norvège qu'ailleurs, ne fonctionnent pas ou sont inaccessibles à tous sauf aux navires ayant le plus faible tirant d'eau. Si les pays veulent que les propriétaires de bateaux protègent l'environnement et fassent les vidanges, ils devraient certainement fournir l'équipement nécessaire pour le faire dans un endroit raisonnablement accessible à tous les utilisateurs potentiels. En raison du temps passé à vidanger, nous n'avons pas quitté Ulefoss avant midi et avons dû attendre à l'écluse pendant environ trois quarts d'heure pendant la descente de Henrik Ibsen. Sur le canal du Telemark, les bateaux de plaisance doivent toujours céder la place aux bateaux à vapeur. Finalement, nous avons été appelés dans le premier sas derrière un bateau à moteur de type Grand Banks norvégien d'environ 40 pieds avec lequel nous devons rester pour toutes les écluses pendant les deux jours suivants. C'était difficile et nous étions extrêmement soulagés d'avoir les grandes défenses (d'au moins un mètre de diamètre) qui nous avaient été prêtées à l'arrivée et que nous avons pu garder jusqu'à notre retour sur le trajet en aval.

Nous avons franchi les deux étages d'Ulefoss vers 14h30 et avons ensuite profité d'un agréable trajet jusqu'à l'écluse d'Eidsfoss, avec un déjeuner en route. Nous sommes arrivés vers 15h30 lorsqu'on nous a dit que nous avions environ une heure pour attendre le passage des deux steamers, le Victoria et le Telemark (le troisième et le plus petit). Ils sont arrivés vers 16h00 quand on nous a demandé de reculer pour

### *Steamer le Victoria sur le canal du Telemark*

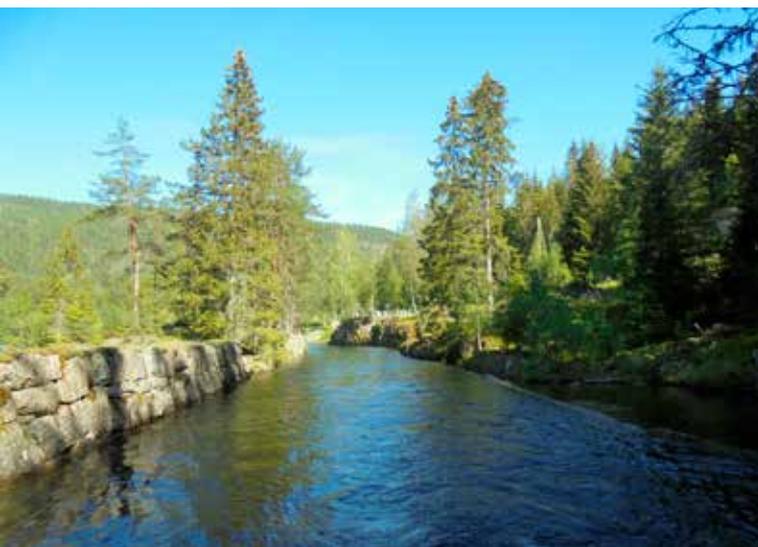
leur donner une marge de manœuvre. À la sortie de l'écluse, on nous a dit que le personnel de l'écluse de Vrangfoss attendait notre arrivée si nous voulions passer ce jour-là. Nous avons choisi de le faire et nous sommes arrivés à l'écluse de cinq étages vers 17h20 pour en sortir à 18h10.

Le lendemain matin, nous avons fait une promenade jusqu'à un point d'observation avec de belles vues sur les mini chutes d'eau de la paroi rocheuse. Nous avons quitté l'amarrage en fin de matinée et avons parcouru les six miles jusqu'à l'écluse de Lunde. Le paysage, qui devenait beaucoup plus montagneux, nous rappelait la Suisse. Tout en haut, nous avons laissé les balises blanches du chenal à tribord et les rouges à bâbord. Pourquoi le blanc ? Nous pensons que c'est parce que les marqueurs verts se confondent trop facilement avec les arbres. En arrivant à l'écluse de Lunde, on nous a dit que deux bateaux à vapeur (le Victoria qui monte et le Henrik Ibsen qui descend) étaient sur le point de passer et qu'il y avait deux autres bateaux devant nous qui attendaient de passer au niveau supérieur. Nous avons reculé pour permettre au Telemark qui s'arrête là de faire demi-tour. C'est la seule et unique fois que nous avons croisé les trois bateaux à vapeur au même endroit, presque au même moment. Il y a une bonne marina à côté d'un camping sur le côté nord de l'écluse où nous avons passé la nuit. Les deux supermarchés se trouvent à environ un kilomètre.

Le lendemain matin, nous sommes partis à 10 heures pour entrer dans l'écluse de Kjeldal, qui était ouverte et nous attendait, à 10h15. La dernière écluse était le double sas à Hogga où nous sommes arrivés à 10h40. Nous nous sommes amarrés à 11h15 au nord-ouest de l'écluse pour le petit déjeuner et avons promené les chiens avec une pluie menaçante et beaucoup plus fraîche que celle du jour précédent.

À midi, toujours sur le canal, nous avons dépassé le

### *Le canal entre Flåvatn et Kviteseid est très étroit*



Victoria en direction de Skien. Vers 13h00, nous étions à mi-chemin du lac Flåvatn quand il y a eu quelques averses courtes et brutales. Le paysage était très attrayant, devenant plus dramatique et plus escarpé, et les collines ressemblant davantage à des montagnes. L'eau du lac était très profonde, variant de 76 à 120 mètres.

Le canal entre Flåvatn et Kviteseid est très étroit à son extrémité orientale et à un moment donné, il était difficile de voir où il allait jusqu'à ce que nous soyons juste dessus.

À l'entrée de Kviteseid, où nous avons prévu de passer la nuit, il y a deux ponts sur le canal, le premier très haut mais le second, un pont tournant, avait un tirant d'air de 4 m. Notre tirant d'air est de 3,8 m avec le mât baissé et j'étais réticent à passer en dessous, d'autant plus que le pont tournant devait ouvrir une heure plus tard. Lorsque nous nous sommes approchés, la pontière nous attendait et nous a ouvert les barrières routières et le pont.

Par la suite, il n'a fallu qu'environ une demi-heure pour atteindre la marina de Kviteseid où nous avons amarré, avec quelques difficultés, un fort vent de travers nous poussant au large.

Le lendemain, nous nous sommes réveillés avec une matinée ensoleillée mais venteuse et avons décidé de rester sur place.

Kviteseid est un bon endroit pour séjourner, avec des droits de port de plaisance d'environ 15 £ par nuit, eau et électricité comprises, et plusieurs magasins.

Après quatre nuits, nous avons quitté Kviteseid et sommes arrivés au pont tournant à 10h45, juste à temps car l'ouverture du matin était entre 9h et 11h. Nous avons d'abord cru que le pontier était rentré chez lui, mais un coup de corne l'a ramené et nous avons traversé avec des vagues tout autour.

Peu de temps après, nous sommes passés sous le pont de Spjotsodd qui mène au lac Bandak, puis nous avons remonté le long canal de connexion entre les deux lacs qui se jette dans le lac Bandak, et c'est alors



Dalen sur le lac Bandak



Le lac Norsjø, un lac long et attrayant qui nous rappelait les grands lacs des Highlands écossais.

que le vent s'est rafraîchi et qu'il est devenu assez agité.

Malgré le vent et les embruns, la remontée du lac Bandak a été facile et agréable. Ross était un peu mal à l'aise et s'est assis sur les genoux de Marie-Louise, mais Sonny était beaucoup plus heureux et semblait trouver son pied marin !

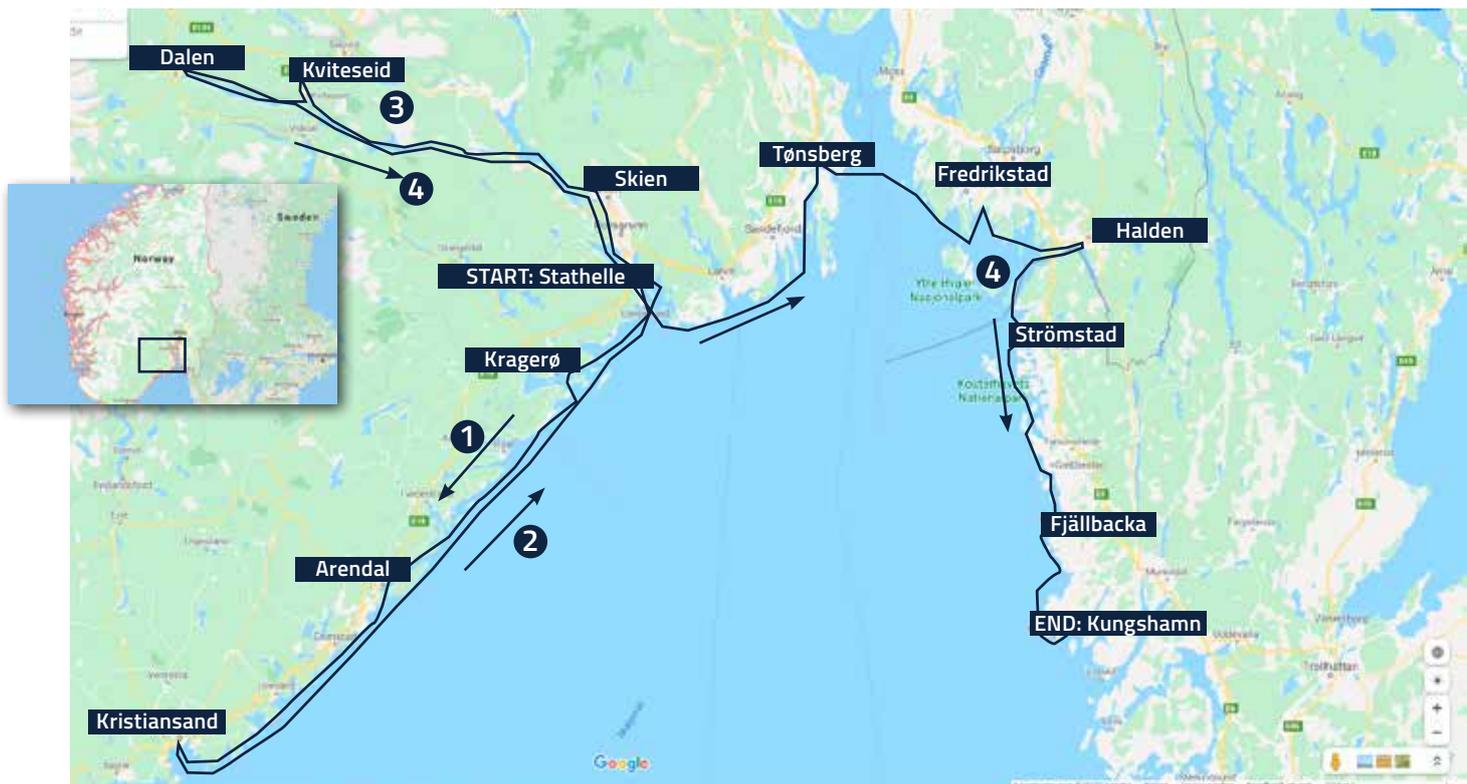
À 11h45, nous étions au travers de Lardal, qui se trouve à six miles à l'est de Dalen, et nous avons décidé d'y rester pour le reste de la journée et de la nuit. C'était très calme et nous étions le seul bateau sur place. Il n'y avait ni eau ni électricité, mais pas de frais d'amarrage non plus.

Les chiens m'ont réveillé à 6h15 le lendemain par une belle mais froide matinée avec une température de seulement 8° C. L'échosondeur se comportait de manière erratique, ce dont je me suis rendu compte plus tard, en raison de la profondeur de l'eau du lac Bandak qui, à sa profondeur maximale de 325 mètres,

dépassait parfois les paramètres de fonctionnement de notre échosondeur. Nous avons remonté lentement le lac Bandak à environ 5 nœuds en profitant du temps et de la vue, et sommes arrivés à Dalen en une heure environ.

Dalen dispose d'amarrages pour environ six grands bateaux et plusieurs plus petits avec des pontons et des taquets solides, de l'eau et de l'électricité et seulement 100 couronnes norvégiennes par nuit ou 70 Kr sans électricité. Il est intéressant de noter que les camping-cars du camping voisin, tenus par les mêmes personnes, ont payé 300 Kr ou 250 Kr sans électricité.

Pendant les jours suivants, en attendant l'arrivée de deux petits-fils, nous avons exploré les sentiers côtiers autour de Dalen. Il y avait de belles vues, des couleurs magnifiques et des fleurs sauvages. Les rivières et les ruisseaux des montagnes coulaient vite, ce qui expliquait le courant en aval sur les lacs et les



# D3

canaux et aussi la baisse de la température de l'eau de 20° C à 8° C à Dalen. Avec nos deux petits-fils à bord, la descente a été rapide et nous sommes rentrés à Stathelle en trois jours. Nous sommes restés dans la jolie ville de Brevik, puis nous avons exploré l'anse bien nommée de Paradisbukta, sur l'île de Håøya, où nos petits-fils ont pu se baigner.

Plus tard, toujours avec un temps très variable, nous avons emmené le Marylla de Stathelle à Stavern, puis à Tønsberg où se trouve un intéressant musée avec de vieilles maisons. Après quelques jours d'attente pour cause de météo, nous avons traversé la partie inférieure du fjord d'Oslo jusqu'à la célèbre et enchantée île de Hankø qui est un lieu célèbre pour les marins norvégiens. La saison étant presque terminée, il n'y avait plus que quelques bateaux. Aller à Fredrikstad a été un voyage agréable à travers les îles, puis à travers le canal jusqu'à la nouvelle ville où nous sommes restés juste à côté du premier pont. Les petits ferries rendent le séjour dans la ville assez cahoteux. Encore une fois à cause du mauvais temps, nous y sommes restés plusieurs jours, explorant la vieille ville fortifiée en ferry. Lorsque trois de nos amis nous ont rejoints, nous sommes partis pour Halden et avons passé une belle journée avec un arrêt à une nouvelle marina à Endholm en cours de route. Halden possède un beau port entouré de restaurants et un château sur la colline. La pluie ne nous a pas empêchés d'explorer, et nous avons marché le long du canal Halden qui venait de fermer.

De Halden, nous avons fait un agréable voyage jusqu'à Strömstad, de l'autre côté de la frontière suédoise, très fréquentée par des bateaux norvégiens dont les propriétaires profitaient du week-end pour acheter des produits hors taxes. Nous avons eu la chance d'être invités à amarrer aux côtés d'un autre Linssen Grand Sturdy 410AC « De Goede Fee » dont les propriétaires suisses étaient très sympathiques. Le directeur du port a été très serviable.

Le soleil a ensuite brillé pendant deux jours encore, tandis que nous nous rendions dans la jolie ville de Fjällbacka, où Ingrid Bergman avait une maison d'été sur l'une des îles. Puis une autre belle journée à travers le Hamburgsund jusqu'à notre nouvel entrepôt d'hivernage de West Boat à Kungshamn, où le Marylla est en sécurité à l'intérieur et prêt pour nos prochaines aventures en Suède en 2020. Même si ce n'était pas tout à fait l'été que nous avions prévu, nous avons néanmoins rencontré des Norvégiens très sympathiques et vu beaucoup de la Norvège, avec de nombreux endroits charmants qui attendent d'être explorés une autre fois.



Moteurs diesel fiables à rampe commune (common-rail) et couple impressionnant sur toute la plage de régime. La série D3 est puissante, économique et à émissions très faibles. Le poids mouche de 301 kg du moteur contribue à un niveau sonore particulièrement faible.

### Easy Boating

Les propriétaires ont besoin, pour une expérience de navigation agréable et relaxante, d'un équipement sûr et facile à utiliser. Et ce, qu'il s'agisse de marins expérimentés ou qu'ils fassent leurs « premiers pas » sur l'eau. C'est l'idée-force d'Easy Boating. Rien n'est plus beau qu'un système intégré à 100% et facile à utiliser qui vous permette, à tout moment, de rester en contact avec votre environnement. Nous développons de nouveaux produits conçus pour le contrôle du bout des doigts, tels que la télécommande e-Key, le joystick de moteur inboard ou le système Glass Cockpit. D'autres systèmes, comme le système de gestion des batteries, restent invisibles et fonctionnent en arrière-plan pour gérer vos besoins en énergie. Nous sommes constamment à la recherche d'autres potentialités intéressantes pour rendre la navigation plus facile et plus accessible à tous.

[www.volvopenta.com](http://www.volvopenta.com).