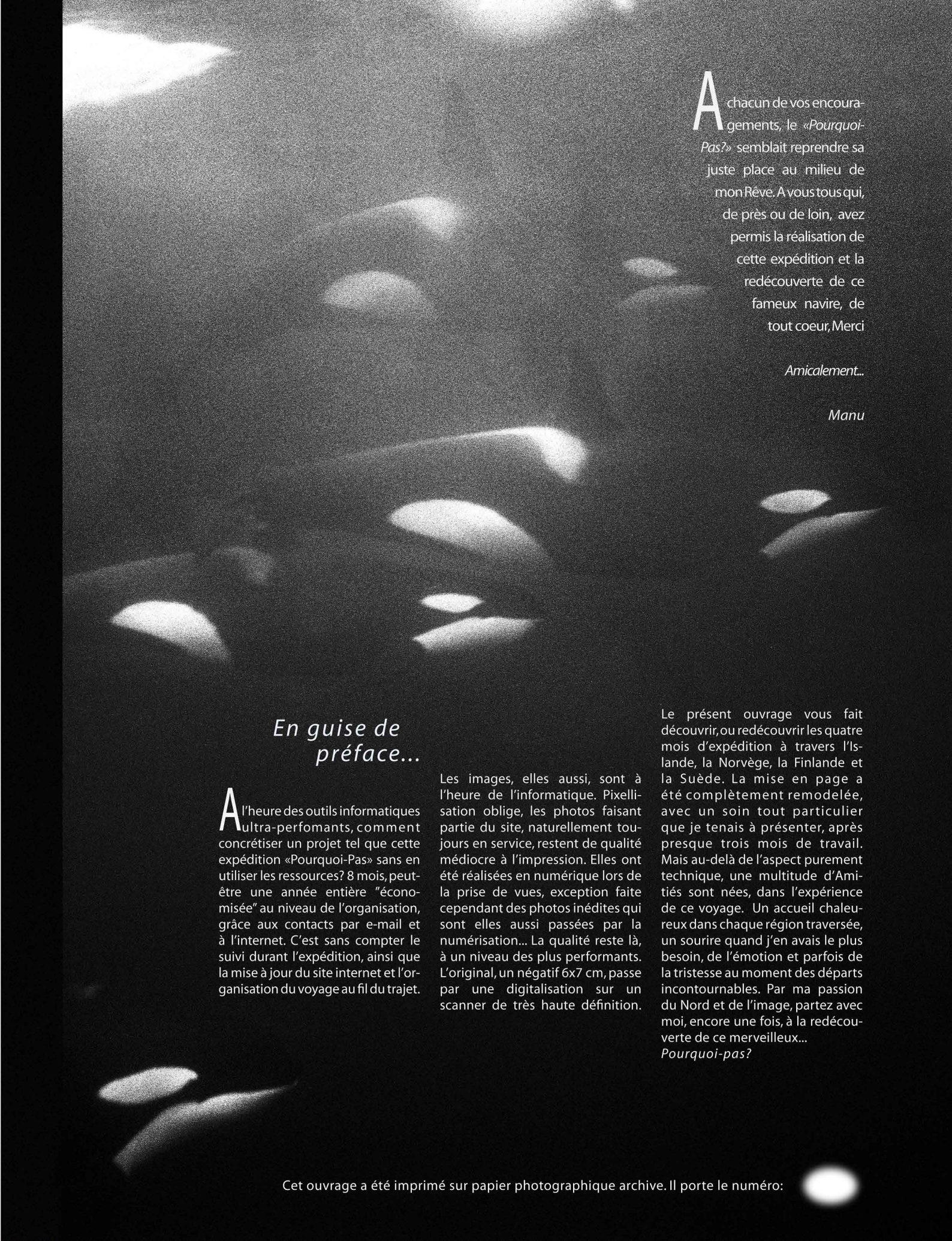




A chacun de vos encouragements, le «*Pourquoi-Pas?*» semblait reprendre sa juste place au milieu de mon Rêve. A vous tous qui, de près ou de loin, avez permis la réalisation de cette expédition et la redécouverte de ce fameux navire, de tout coeur, Merci

Amicalement...

Manu

En guise de préface...

A l'heure des outils informatiques ultra-performants, comment concrétiser un projet tel que cette expédition «*Pourquoi-Pas?*» sans en utiliser les ressources? 8 mois, peut-être une année entière "économisée" au niveau de l'organisation, grâce aux contacts par e-mail et à l'internet. C'est sans compter le suivi durant l'expédition, ainsi que la mise à jour du site internet et l'organisation du voyage au fil du trajet.

Les images, elles aussi, sont à l'heure de l'informatique. Pixellisation oblige, les photos faisant partie du site, naturellement toujours en service, restent de qualité médiocre à l'impression. Elles ont été réalisées en numérique lors de la prise de vues, exception faite cependant des photos inédites qui sont elles aussi passées par la numérisation... La qualité reste là, à un niveau des plus performants. L'original, un négatif 6x7 cm, passe par une digitalisation sur un scanner de très haute définition.

Le présent ouvrage vous fait découvrir, ou redécouvrir les quatre mois d'expédition à travers l'Islande, la Norvège, la Finlande et la Suède. La mise en page a été complètement remodelée, avec un soin tout particulier que je tenais à présenter, après presque trois mois de travail. Mais au-delà de l'aspect purement technique, une multitude d'Amitiés sont nées, dans l'expérience de ce voyage. Un accueil chaleureux dans chaque région traversée, un sourire quand j'en avais le plus besoin, de l'émotion et parfois de la tristesse au moment des départs incontournables. Par ma passion du Nord et de l'image, partez avec moi, encore une fois, à la redécouverte de ce merveilleux...
Pourquoi-pas?



17 000 KILOMÈTRES EN EUROPE DU NORD

*Après des expositions de photographies consacrées, entre autres, à la morue, aux épaves de bateaux, avions et sous-marins du sud de la France, Emmanuel Gavillet – étoile montante de la photographie fribourgeoise – va se lancer dans un périple de 17 000 kilomètres pour explorer, principalement, les fonds marins et leur relief dans le Nord de l'Europe. Partant de Suisse au début août, Emmanuel Gavillet fera escale en Islande. Le tour de l'île et quelques incursions dans les terres sont programmés pour des plongées lacustres et marines. Poursuivant sa route, le photographe fribourgeois sillonne-
ra les côtes norvégiennes. Durant les 4 mois que devrait durer son voyage, Emmanuel Gavillet a prévu de tenir un journal de route sur son site Internet: www.pourquoi-pas.ch. Cette expédition donnera lieu à plusieurs expositions et à la publication d'un livre.*

VG

Un photographe fribourgeois fixe sur image l'autre vie des épaves

PASSION • A 33 ans, Emmanuel Gavillet brûle ses vaisseaux pour descendre dans les profondeurs des eaux du Nord. Ses clichés d'épaves raconteront son périple en Scandinavie.



Emmanuel Gavillet lors d'une plongée d'entraînement, ici à Meillerie, au bord du Léman

La technique à la rescousse

Dès 1992, Emmanuel Gavillet, qui sortait de l'Ecole d'arts appliqués de Vevey, a mené des recherches sur le développement par inversion, afin d'obtenir une diapositive noir-blanc directement par le traitement chimique d'un négatif. Un procédé utilisé pour le traitement des images de ses expositions et auquel il recourra à nouveau en Finlande et en Norvège en développant au fur et à mesure les clichés ramenés des profondeurs.

Le photographe se refuse à éclaircir artificiellement les épaves qu'il rencontre. Il utilise des films au grain très fin et à très haute sensibilité, poussés à 1600 ASA au développement. La netteté du cliché n'est pas évidente: «En plongée, la vision se rétrécit», note Emmanuel Gavillet. Afin de protéger ses appareils, il a participé à la mise au point d'un caisson étanche sur mesure pour ses appareils professionnels.

Il a prévu de plonger à l'air comprimé – d'où la nécessité de disposer d'un compresseur – réservant la bouteille d'oxygène pour les paliers. Dans ses bagages, il a inclus cinq détendeurs, deux ordinateurs et profondimètres ainsi que deux boussoles. Il emmène aussi du matériel de réparation. «Les conditions de plongée dans ces régions froides demandent du matériel absolument impeccable et performant», souligne le photographe des profondeurs, qui part ainsi en autonomie complète. CDB

CLAUDINE DUBOIS

Le commandant Cousteau – par ses émissions télévisées – a décidé du destin d'Emmanuel Gavillet. Ce dernier était encore tout môme, à Villars-sur-Glâne, qu'il savait déjà qu'il serait plongeur. Un baptême des profondeurs, à l'adolescence, n'a fait que renforcer sa vocation enfantine. À laquelle il a ajouté depuis une seconde passion, la photographie, puis une troisième, plus exclusive encore, la vie des épaves sous-marines. Car, dit-il, contrairement à une croyance généralement répandue, les épaves ne sommeillent pas dans les grands fonds. Mais frémissent d'une nouvelle vie, en osmose avec la faune et la flore sous-marines.

Et c'est à ces épaves qu'il s'apprête à livrer une chasse pacifique, les mettant en joue avec ses objectifs. Le «Pourquoi pas», ce bateau de l'exploration des pôles de Jean-Baptiste Charcot, coulé par une tempête en 1936 près de la côte de Reykjavik, titille le plus sa curiosité: «En reste-t-il quelque chose?». D'autres encore, moins célèbres, avions, bateaux ou sous-marins coulés lors de la Seconde Guerre mondiale, seront abordés au long d'un périple de quatre mois, et long de 17 000 km.

APPROCHE PAR CARGO

En voiture jusqu'à Hambourg, Emmanuel Gavillet voyagera ensuite à bord d'un cargo entre le port hanseatique et l'Islande. Des contacts noués par Internet avec un plongeur local lui ont permis de poser des ja-

lons et de préparer ses expéditions dans les fonds marins. Et s'il plonge le plus souvent seul, l'amateur d'épaves ne dédaignera pas la compagnie des membres des clubs locaux, si cela se présente.

Lorsqu'il aura épuisé les charmes de l'Islande, Emmanuel Gavillet reprendra le cargo pour la Scandinavie, qu'il parcourra de la Norvège à la Finlande en passant par la Suède, jusqu'à la frontière russe, pour revenir le long de la côte. L'expérience acquise lors d'un reportage photographique sur la morue, en Norvège, dans les îles Lofoten, sera mise à profit. Les repérages antérieurs, parfois avec l'aide de plongeurs norvégiens, lui permettront de rallier sans détour les sites intéressants que la population locale n'est pas toujours encline à dévoiler, par crainte des pillages. Emmanuel Gavillet les rassure: «Je ne pille que des images».

Avec 10 à 14 degrés dans les fjords à cette saison, la température de l'eau ne constitue pas un obstacle. En revanche, il sera délicat de gérer la lumière. En automne, le jour décline rapidement, et les plages de lumière sont courtes dans les profondeurs.

ÉQUIPEMENT À DOUBLE

Le photographe fixera aussi sur sa pellicule des animaux marins, et ces crabes géants, arrivés avec les Russes, qui jouent un rôle destructeur sur la faune locale.

Dans quelques jours, le photographe embarquera à bord d'un véhicule 4 x 4 tout le matériel nécessaire à la vie quotidienne et à l'aventure. Tente, réchaud, provisions, équipe-

ment de plongée, compresseur et matériel de photos prendront place soit dans l'habitacle soit dans des coffres rangés sur le toit. Un vrai travail de bénédictin pour organiser le tout. S'il part seul, Emmanuel Gavillet a doublé des équipements comme les combinaisons de plongée et même le sac de couchage et la tente. Ces ultimes préparatifs couronnent un véritable marathon pour trouver les partenaires qui ont rendu son expédition possible. Son budget de 27 000 francs est boudé en partie grâce à ses économies et par le biais d'échanges du style «je reçois une combinaison étanche en échange d'images», ou de tests de matériel.

Ayant obtenu un congé de son employeur, il a remis son appartement et entassé ses affaires dans un garage. Nomade en route, il le sera aussi au retour.

Emmanuel Gavillet tiendra son carnet de voyage, dont il enverra les pages les plus significatives en Suisse. Les lecteurs de «La Liberté» pourront ainsi suivre son périple. Pour autant que la technologie se prête au jeu. Un ordinateur a été mis à sa disposition, nanti de tous les périphériques nécessaires pour transmettre, via un téléphone portable, impressions et clichés. Par ce biais, il actualisera en permanence le site Internet de l'expédition.

Au retour, il a prévu de consigner ses impressions dans un livre et de monter une exposition, dans la lignée de «Naufrage du temps», présentée à Praroman-Le Mouret l'an dernier, et de «Torrisk» et «Kveles Skreien», sur le thème de la morue. CDB

Les préparatifs et les tests de matériel...

du 8 au 15 juillet 2001

Quelques semaines avant le départ, tout se bouscule un peu... C'est un peu l'euphorie, curieux mélange d'excitation et d'anxiété légère... Christophe Maradan, de Subtech, m'appelle en fin de semaine; la combinaison NDiver est arrivée d'Angleterre. Je profite de ce week-end pluvieux pour aller la tester sur l'Hirondelle, une épave de bateau toute proche de la Tour-de-Peilz. Une merveilleuse sensation de souplesse et une aisance infinie dans l'eau... Voilà ce que me procure ce nouveau vêtement. Je plonge depuis longtemps avec ce type de combi mais celle-ci est vraiment d'un confort supérieur. J'aurai l'occasion de vous reparler du matériel de plongée utilisé durant ces quatre mois. J'en profite pour vous présenter Arni, mon contact virtuel sur l'Islande. Nous avons fait connaissance via internet il y a environ 6 mois. Il est plongeur et c'est lui qui devrait me donner toutes les indications nécessaires à la réalisation des photographies... Nous avons rendez-vous à Reykjavik dès l'arrivée du cargo, le 14 août. D'ici là, il reste encore quelques formalités douanières à remplir (en 15 exemplaires!), un véhicule à préparer et de petits problèmes informatiques... De quoi passer quelques nuits blanches...

du 16 au 22 juillet 2001...

Derniers préparatifs concernant le matériel de bivouac. Je passe finalement la fin de la semaine aux Gastlosen afin de tester la tente, le réchaud à essence... Un peu de temps m'a été nécessaire pour ce premier montage mais je crois qu'avec de l'habitude, et sans vent, cela ne prendra pas dix minutes...

La nuit a été très douce au son lointain des cloches des vaches. Je pense que ce bruit léger flirtant avec le granit va beaucoup me manquer durant ces quatre mois...

Dimanche soir : je commence à vider quelques cartons que j'ai soigneusement mis de côté depuis le début de l'année. Au fur et à mesure que les mois se sont égrainés, ils ont gonflé du petit matériel dont je les nourrissais afin de ne rien oublier le jour du départ. Ils ont maintenant explosé dans cette pièce vide, en petits tas... Un pour la pharmacie, un pour la nourriture et les ustensiles, un autre encore pour la lecture ou les habits. Tiens, curieux, celui consacré à la photo ressemble plus à un immeuble qu'à ces petites taupinières juxtaposées. A une altitude un peu moins élevée, on trouve la montagne de problèmes gravie ces derniers mois; des câbles, des chargeurs, un ordinateur, de nombreux petits détails électriques, électroniques et informatiques qui, mis bout à bout, ont divisé mes heures de sommeil de moitié et ce n'est certainement pas fini... Il me faut maintenant préparer un plan précis et une liste du matériel afin de savoir en tout temps où se trouve tout ce petit monde...

du 23 au 31 juillet 2001...

La voiture sort du garage en ce début de semaine après avoir été soigneusement contrôlée. Le garage Emil Frey, à Marly, a accepté d'être partenaire de l'expédition. Je pars ainsi en toute quiétude grâce au soin qu'ils ont apporté à la préparation de la Subaru. Un jeu de pneus d'hiver est installé ainsi qu'un très grand porte-bagage. Il se trouvera

sur ce dernier tout le matériel de réserve et de rechange et un mono bouteille de 18l. Compte tenu des caprices météorologiques que l'Islande fait subir à tous ceux qui la visitent, le matériel placé sur la galerie sera systématiquement emballé dans des sachets plastiques, mis dans des boxes puis recouverts d'une bâche, ceci afin qu'aucune infiltration d'eau ne soit possible. Les boxes sont numérotés et une liste est préparée pour indiquer leur contenu. Le compresseur prendra finalement place dans le coffre... Son poids m'a persuadé de le déposer à hauteur de bras afin d'éviter tout effort inutile de portage après la plongée. Il ne fait que 40 kg mais il serait un peu pénible de le soulever à la hauteur du toit. Des vêtements chauds de rechange au matériel de plongée de réserve, en passant par la nourriture, les films ou les produits de développement, c'est environ 100kg de matériel qui prendront place sur le toit. Je dois avouer que j'ai regardé avec inquiétude à plus d'une reprise ces petits tas de matériel en me demandant comment j'allais pouvoir tout emporter... La réponse devrait tomber ces prochains jours...

Durant ce périple de quatre mois je prendrai le temps de vous parler des divers partenaires de l'expédition. Vous pouvez accéder à la page qui leur est consacrée sur le site, en cliquant sur la bannière noir et blanc en bas de chaque page. N'hésitez pas à leur rendre visite, ils sont en relation directe avec le projet et ont permis, grâce à leur participation, la concrétisation d'un rêve.



Quelques jours avant le départ...

du 1 au 5 août 2001...

Dernière plongée en ce 1er août. Avec mon ami Pierrot... Nous descendons à Locum, sur la rive française du Lac Léman pour une «petite». Cette plongée permet d'affûter les derniers réglages de la combinaison et de l'utilisation d'un nouvel ordinateur de décompression multigaz, le Nitec III. La technologie de cet appareil permet au plongeur un calcul précis de sa désaturation avec des gaz multiples

(nitrox) sur trois niveaux. Toutes les combinaisons sont possibles. L'avantage d'un tel instrument est de réduire la désaturation par un apport d'oxygène supérieur. En ce qui me concerne, il est évident que je ne pourrai pas effectuer chaque plongée avec une désaturation à l'O₂. Cependant, cet appareil me permettra une marge de sécurité supplémentaire. A chaque immersion il sera programmé pour un cas de figure de désaturation à l'O₂, me laissant le choix, à l'arrivée aux paliers, d'utiliser l'air de mes bouteilles (air comprimé, 21% d'O₂) ou le biberon d'O₂ (100%) installé en plus sur le côté du harnais. Comment faire entrer tout cela dans la voiture?... J'ai quelques inquiétudes. Je dois répartir sur le portebagage, sous les sièges et dans le coffre, le matériel de plongée, le matériel photo, les habits, environ 50kg de nourriture plus tout le nécessaire informatique, les sacs de couchage, les tentes... J'ai finalement démonté le siège arrière de la voiture, cela devrait me faire gagner le volume attribué à l'informatique et à un sac de couchage. Il faut envisager de pouvoir disposer du matériel de plongée, du matériel photographique ou de l'alimentation en tout temps sans avoir à sortir la totalité des bagages... Ceci en prévision d'une météo médiocre. Casse-tête, je tourne en rond des heures afin de trouver LA solution miracle... Le mieux serait d'aller acheter un camion... Les bouteilles de plongée sont intégrale-

ment vidées pour le trajet en bateau, ainsi que l'essence du compresseur. Finalement, avec un peu de persévérance, le matériel prend place, pas à pas. Rien ne restera dans le garage. Les différents



boxes de réserve sont placés sur le toit, soigneusement emballés dans une épaisse bâche en plastique. Le tout est arrimé au portebagage avec sangles et élastiques. En dernière minute, m'obligeant à ressortir avec joie une partie de mon matériel,

je reçois de la part de PanGaz une bouteille d'oxygène pur de 8 litres, sécurité supplémentaire qui me permettra, vu son volume, deux plongées avec des paliers à l'O₂.

Le départ approche... Demain, la route commence...

ce colis pesant aura coulé, mon esprit voguera enfin vers sa tranquillité.

Dimanche matin, 9h30, j'aperçois pour la dernière fois cette main qui s'agite au loin, souhaitant tout à la fois «bon voyage» et «reviens vite»...



5 août 2001... 950 km...

Le départ...

5 août 2001...

«quand tu aimes, il faut partir...»

Suis-je malade? Je ne prends pas même conscience de ce qui est en train de se passer. Seul mon estomac torturé et ma tête fatiguée de cette nuit trop courte me rappellent ce départ attendu depuis des mois et qui, de jour en jour, écourte mes nuits... Ai-je été bien raisonnable d'en vouloir autant? J'ai pris grand soin de refermer chaque fois, ce sac de doutes et j'espère le noyer tantôt, entre Hambourg et Reykjavik... Dès que

La route part de Fribourg vers Bâle, puis Freiburg, Hannover et enfin Hamburg où doit m'attendre le cargo Dettifoss, de la compagnie islandaise Eimskip. A la douane, je présente les papiers concernant le matériel que j'ai emporté pour la photographie, le caisson étanche et le compresseur. En Suisse, on me répond très directement que l'on doit ouvrir l'office pour moi et que cela va coûter 25.-Fr. Ce qui tient d'ouverture d'office passe tout simplement par une série de tamponnages sur le livret. Durée de l'acte... 20 secondes. On croit rêver. Il faut ensuite passer vers le douanier allemand... Bizarre... Il ne me fait rien payer et en plus il me met en quelques secondes 7 tampons partout sur le livret. Super déco... Je vais devoir répéter ces opérations à chaque poste... Je risque bien d'«oublier» quelquefois... La route est longue, alternance de soleil et d'averses, la température agréable. Après 950km, dont 20 en bouchon à l'allure d'une crevette, je m'arrête pour une nuit dans la voiture. Je suis à quelques kilomètres d'Hambourg, un stress intense m'envahit en pensant à demain mais je suis épuisé et je m'endors sans peine pour quelques heures.

EMMANUEL GAVILLET

Le grand bleu en noir/blanc

Emmanuel Gavillet se nourrit aux sources de deux passions: la plongée sous-marine et la photographie. Parti ce matin de Villars-sur-Glâne, il sillonnera quatre mois durant le nord de l'Europe à la recherche d'épaves à ressusciter. Une aventure en solitaire qui débouchera sur la parution d'un livre l'an prochain.



Les sublimes naufragés des mers retrouvent une seconde vie sous le regard poétique d'Emmanuel Gavillet

■ Il faut déjà être un plongeur expérimenté pour observer une épave sous-marine. Emmanuel Gavillet ne se contente pas de les approcher, il excelle dans leur représentation photographique. En noir et blanc – chose peu commune – et en moyen format, il traque les vestiges des pêches au long cours et d'avions coulés au combat. Derrière son objectif, ce qui pourrait atteindre le comble du kitsch se transforme, comme par enchantement, en havre de subtilité et de poésie.

Saupoudré d'un banc de poissons, le *Rubis* révèle à sa proue le chafon d'une ancre rongée par le sel. Sur le sable clair, le *Hellcat* semble toujours prêt à décoller, 45 ans après son amerrissage forcé. Ces «naufragés du temps», saisis le long de la Côte d'Azur, ornaient l'an pas-

sé les cimaises de l'Ancienne Tuilerie, à Praroman. Le travail d'Emmanuel Gavillet ne faisait que commencer.

Ce matin, Manu – comme ses proches le surnomment amicalement – a pris la route de la Scandinavie à bord de son 4 x 4 surchargé. Son périple? 17 000 kilomètres d'asphalte et de cargo entre la Norvège et l'Islande, à la découverte de nouvelles épaves. Pendant quatre mois, il va enchaîner les plongées, profitant des journées boréales pour capturer l'esprit des belles englouties.

Stress avant le départ

Rencontré en début de semaine, le photographe de Villars-sur-Glâne se débattait entre pot d'échappement troué et signature de polices

d'assurances. A chaque sonnerie de natel, il répondait avec la fébrilité de celui qui flaire la mauvaise nouvelle. Mais rassuré, son regard avouait: «Je concrétise mes deux passions, la plongée et la photographie.» L'ivresse de la mer et la volupté de l'image.

Elève de l'Ecole de photo de Vevey, Manu a plongé dans le monde de l'image voilà dix ans. Puis, il s'est spécialisé dans l'art du tirage dans un atelier de Marly. En 1996, il sort du noir de la chambre pour capter la lumière de l'atelier de son grand-père. En une poignée de clichés, il rend hommage à la mémoire de celui qui est parti. L'image sent le cambouis et la soudure, un étrange souffle ressuscite la vie.

Depuis, il ne cesse de guérir «ses» objets de la mort. Un travail

sur les morues en Norvège, des épaves au Lavandou, d'autres aujourd'hui en Scandinavie.

Technicien à tout faire

Derrière ses images étudiées, Emmanuel Gavillet cache la griffe d'un artisan sensible au rendu des épaves. Technicien virtuose, il a mis au point un développement de diapositives noir et blanc, qu'il imprime ensuite sur un papier couleur. Aujourd'hui, «par souci d'encore plus de qualité», il a intégré l'outil numérique à sa recherche.

Manu est également un bricoleur ingénieux. Pour ses expositions, il a élaboré un système unique de collage sous verre, qu'il a hélas «oublié» de breveter. Et, pour son travail sous-marin, il a inventé un caisson submersible capable d'accueillir son Pentax 67.

En route pour Hambourg – le ferry l'attend mardi matin – Manu est parti comme un escargot avec sa coquille. Sa Subaru peine sous le poids du chargement: homies des denrées alimentaires pour une centaine de jours, du matériel de camping et de plongée, il a embarqué son laboratoire de campagne de manière à développer ses films au bord de la plage.

Carnet de bord en ligne

Au cours de son voyage, le photographe livrera son carnet de bord sur le site internet, www.pourquoi-pas.ch. Puis, à son retour, il partira dans une nouvelle aventure: la publication d'un livre. Une façon de prolonger ses quatre mois de griesrie des profondeurs. CD

Pour suivre l'expédition d'Emmanuel Gavillet: www.pourquoi-pas.ch

Sombres héros de la mer

■ Emmanuel Gavillet a décidé de partir seul. A 33 ans, il profite d'un congé accordé par son employeur pour céder la priorité à ses passions. Sans doute par besoin de se trouver, de faire le point. Et aussi pour réserver plus de temps à son travail photographique.

Une vingtaine de minutes

Homme-grenouille chevronné, il connaît les risques et les limites de la plongée en solitaire. «On n'est jamais à l'abri d'une panne, mais j'ai pris beaucoup de précautions.» Durant l'été, il pourra compter sur l'appui d'un collègue-plongeur islandais, rencontré par internet. En

outre, plusieurs amis fribourgeois le rejoindront pour le secourir lors de plongées complexes.

En effet, de nombreuses épaves gisent par plus de 50 mètres de fond. Quand on sait que, durant une heure de plongée, le photographe ne profite que d'une vingtaine de minutes de travail, on imagine la difficulté!

De plus, les conditions de prises de vue sont très exigeantes. Les courants marins déstabilisent les visiteurs, la visibilité est souvent réduite et la lumière atteint péniblement les épaves.

«Parfois, il fait aussi sombre que, la nuit, devant la Grenette de Fribourg.» Le long des côtes norvé-

giennes, Emmanuel compte bien plonger «au coup de cœur» dans des endroits encore inexplorés. Bien que la plupart des sites soient répertoriés, il espère découvrir de nouveaux sombres héros de la mer, notamment des navires coulés durant la Seconde Guerre mondiale.

En Islande, hormis de nombreux baleiniers échoués contre les falaises, il croquera une faune sous-marine encore préservée. En secret, il rêve même de rencontrer un épaulard ou un dauphin. Une forme d'aboutissement pour celui qui regarde la grande bleue avec des yeux en noir et blanc. CD

Quelques jours de galère...

6 août 2001...

Réveil un peu pénible, j'ai dormi sur le siège arrière de la voiture (enfin ce qu'il en reste). Un petit brin de toilette, puis petit déjeuner sur le pouce. Je prépare définitivement la voiture pour le cargo. Une bâche de plastique recouvre, à l'intérieur du véhicule, tout le matériel. Je garde avec moi pour le voyage de 7 jours en cargo deux sacs de montagne remplis à l'extrême de matériel photo et informatique dont j'aurai besoin pour ce trajet.

L'arrivée à Hambourg est un peu pénible. J'ai reçu de la compagnie une photocopie en guise de plan. Cela m'oblige à m'équiper d'une carte un peu plus précise de la ville. Je perds malgré tout deux heures à trouver le terminal vers lequel je suis censé abandonner ma voiture. Dès l'entrée au port, je suis pris en charge et l'on me dirige vers les bureaux de la compagnie. On me demande d'aller déposer la voiture dans une autre halle. Je suis reçu par un employé avec lequel je remplis divers papiers. Je reste un peu inquiet lorsqu'il me demande de démonter le GPS, d'enlever la façade de l'autoradio et surtout quand il commence à compter le nombre de haut-parleurs de la voiture... Bref ceci étant fait on vient me rechercher pour aller vers un autre bureau: «sozial...», j'ai pas tout compris. Sauf qu'après une attente d'un quart d'heure un gars se pointe et me dit qu'il va confirmer pour moi le départ de la voiture. Ce que j'aimerais confirmer c'est MON départ; il me passe le téléphone avec une personne qui parle français et qui ne peut pas m'indiquer l'heure juste du départ, entre 12h00 et 22h00, cela change de minute en minute... Je reste là, entouré de tous les doutes du monde, donnant ici et là mon numéro de Natel, mon âge... Je crois que je réagis bien en laissant les choses se faire d'elles-mêmes, car au moins elles se font. Que pourrais-je changer dans un tel endroit, atteint de gigantisme? Je vais au gré des courants administra-

tifs, porté par des gens aimables auxquels je ne peux que faire confiance... Je sors du bâtiment, on m'attend pour me reconduire à l'entrée du port. Très gentiment le portier me commande un taxi qui me dépose à l'hôtel le plus proche. Dans l'après-midi, bonne nouvelle enfin, un téléphone de Zürich me confirme que ma cabine est bien réservée mais je n'ai toujours pas l'heure de départ...

7 août 2001...

embarquement sur le Dettifoss...



Après un déjeuner copieux à l'hôtel, c'est l'attente... Je téléphone à la compagnie, le cargo doit arriver vers 15h00, enfin une heure est annoncée. Je dois me trouver aux alentours de 18h00 pour l'embarquement mais je vais prendre mes avances afin d'embarquer dès l'arrivée du bateau. Après avoir rendu la clef de la chambre, j'attends quelques heures dans le hall. Je ne me doute pas encore des petits problèmes de l'après-midi. Je me dirige vers les taxis, par chance le chauffeur parle anglais. Je lui demande de me conduire vers le terminal de Eimskip au port, mais avant je devrai faire une «petite» halte au bureau des douanes pour attester le livret ATA pour le matériel. Pas de chance,

on débarque vers le mauvais bureau qui nous envoie vers un autre département puis vers un autre bureau... J'ose à peine regarder le compteur du taxi. Finalement, après un moment d'espoir, tout se brouille devant moi. Il faudrait faire ouvrir à nouveau le container pour que le douanier, très sympathique d'ailleurs, puisse attester que le matériel correspond bien à la liste. Mission impossible! Après une demi-heure de discussion, il me propose d'aller au bureau de Eimskip chercher un formulaire, A50 je crois, de le faire remplir par la compagnie après avoir réouvert le container. Je repars avec mon chauffeur, le temps presse. En route, je décide, un peu contrarié par toutes ces histoires, de tenter un passage vers l'Islande sans faire tamponner le carnet. Evidemment je risque une amende mais elle ne devrait pas excéder le montant de ce que m'aurait coûté la réouverture par la compagnie puis l'attestation de la douane. Le chauffeur de taxi n'a pas l'air convaincu de mon idée, pas plus que moi... Mais que faire d'autre? Il me dépose à l'entrée du port et je rejoins enfin le Dettifoss. Je suis accueilli sur le pont par un employé qui vient m'aider à porter mes deux sacs très lourds. Il me salue et me demande si je vais en Islande. Je réponds oui. «Pourquoi veux-tu aller en Islande? Il fait beau ici...». Sourire au coin des lèvres. Je passe à peine les largeurs de portes, sans parler des escaliers. On arrive finalement dans une petite salle où se tiennent sept ou huit personnes. Il y a le capitaine qui me souhaite la bienvenue et ce même sourire de la part de quelques seconds, deux voyageuses qui rentrent d'Islande et auprès desquelles je me rassure en demandant si leur visite s'est bien déroulée. Vraisemblablement cela a dû être sublime vu le regard qu'elles se sont lancé. Je rejoins ma cabine par un escalier très étroit en colimaçon. Elle se trouve au sommet de la tour de contrôle du Dettifoss. Quelqu'un est en train de finir de nettoyer la chambre... Je prends enfin place. Vivement que nous quittions ce port, je suis ennuyé par ces problèmes de douane...

Bienvenue à bord...

8 août 2001...



Il est 18h et je descends de quelques étages pour prendre mon premier repas à bord du Dettifoss. On m'indique très gentiment ma place, près d'un hublot, puis la façon d'aller me servir. Il y a du potage, de la salade, de la purée. Je laisse la viande de côté, n'en consommant plus depuis plusieurs années. A peine suis-je assis que les va-et-vient commencent. L'ambiance est familiale. Pour l'instant j'écoute seulement cette langue qui me porte déjà vers ces terres lointaines. Le capitaine

ment. Vers 23h, appareillage. Mouvements légers et lents qui me sortent du sommeil quelques instants, je me rendors presque aussitôt.

a possibilité de faire des photos de la salle des machines durant le trajet. C'est oui! Mise à part une courte excursion dans la tour de contrôle pour voir passer un immense pont au dessus du Dettifoss, je reste dans ma cabine.



vient s'asseoir en face de moi sans un mot. Je lui souhaite bon appétit. Un hochement de la tête accompagné d'une cuillerée de potage feront office de réponse. Il semble être à la mesure de son bâtiment, imposant, solitaire et tellement silencieux. Peut-être aurai-je la chance de le connaître un peu mieux au fil de la traversée. Je remonte dans ma cabine, perchée dans les hauteurs. On charge toujours le cargo; à certaines places, il y a déjà cinq containers empilés. Les dockers chargent ces cubes comme des enfants jouant subtilement aux plots de bois. J' imagine bien le plaisir de leurs jeux habiles sur ces deux rangées de chargement allant et venant simultanément sur ces rails à vingt mètres du sol. En Islande, dans le nord du pays, on trouve la plus puissante chute d'eau, d'Europe, Dettifoss... J'aurais aimé assister au départ de Hambourg de ce géant mais le sommeil m'a gagné trop rapide-

Première surprise au réveil, nous ne sommes pas en pleine mer... Le cargo se tortille dans les méandres d'un canal très étroit. Alors que nous croisons quelques maisons et un restaurant, je constate que les enseignes sont encore en allemand. Je ne comprends pas très bien. Je vais déjeuner et je rencontre d'autres voyageurs, un couple de Berlin qui va aussi en Islande pour dix jours... On discute un peu et je leur pose la question sur le trajet. Le Dettifoss passe d'abord par le Danemark et la Norvège avant de traverser vers l'Islande...

Des employés de la compagnie arrivent pour manger et l'un d'entre eux me demande comment s'est passée la nuit: «quiet?». Oui, la nuit fut tranquille, bercée par les imperceptibles vibrations du cargo. Vers le milieu de la matinée nous passons une écluse pour arriver dans la baie de Kiel. Je sors pour prendre quelques photos du sommet de la tour. Le capitaine m'aperçoit avec mon boîtier 6x7 et me demande si c'est bien un Pentax. Il



me dit qu'il aurait aimé en acheter un mais que c'est trop cher. Je profite de ce court moment pour lui demander si il y

Je commence à lire un ouvrage d'Ella Maillart qui depuis longtemps m'intéressait, «La voie cruelle». Je l'ai gardé tout exprès pour ces quelques jours de traversée. Son récit parle de sa découverte, avec une amie, de l'Afghanistan et de l'Arménie dans les années quarante. Elle partent au volant d'une Ford de dix-huit chevaux. J'ai préparé pour ce voyage une bibliothèque, sous la forme d'une petite caisse de plastique, que j'ai toujours sous la main. A part quelques livres techniques sur la plongée, un traité de macrobiotique, les autres ouvrages sont consacrés à des voyageurs célèbres: Ella Maillart, Nicolas Bouvier et autres explorateurs... Tiens j'oubliais, un livre sur la mafia juive à New-York, drôle d'idée. Le cargo arrive en début de soirée à Arhus, au Danemark. Le capitaine vient à ma porte pour me dire que si je désire sortir en ville il ne faut pas oublier ma clef. J'adore les villes... Aussi je décide de rester dans ma cabine à moins que je n'aie marcher un peu sur les quais... L'envie de faire quelques prises de vue me pousse hors de ce labyrinthe. Je travaille avec un film Delta 3200 ASA, d'Ilford, faute d'avoir pu emporter le trépied. Les docks de nuit... Impressionnants. Multitude de bruits étranges mêlés à cette brise légère qui me transite. Je suis sorti sans prendre la peine d'emporter une veste, je ne m'attarde pas...

Configuration du matériel informatique

Le matériel emporté permet une mise à jour du site ainsi que le traitement complet des images et la réception du courrier. Il est



constitué d'un iBook Power PC G3, de 466MHz, avec 192Mo de RAM et un disque dur de 10Go. Comme le site internet est une partie importante du projet, j'ai pris un maximum de précautions pour la sauvegarde des mises à jour. Un disque dur externe de 4Go, ainsi qu'un graveur de CD portable accompagnent le iBook, sur le port firewire. Un modem est connecté lors des mises à jour ou de la réception des e-mails sur le port USB. Les prises de vue qui prennent place sur le site au fil du voyage proviennent d'un petit appareil numérique également branché sur le port USB. Pour les communications, un Natel est utilisé dans la majeure partie des cas. Je dispose cependant des raccords téléphoniques pour les pays visités afin de me

connecter sur les lignes téléphoniques standards si l'occasion se présente.

Software...

Les logiciels installés sur le iBook permettent un traitement complet de l'image et du texte pour sa publication sur le web. Photoshop, Illustrator, Golive sont mes principaux outils. Je dispose encore d'une dizaine d'autres programmes notamment ceux réservés à la communication (Outlook Express...), au graveur de CD ou à la préparation du livre (Indesign, Xpress)

Communication...

Le problème des mises à jour via un Natel reste bien évidemment le coût. Grâce à un partenariat de certains fournisseurs suisses avec l'étranger, le problème est approximativement résolu. Vous pouvez ainsi travailler localement avec votre portable en mettant à jour votre site dans le pays de résidence de celui-ci. Un gain appréciable pour ces quatre mois de voyage... (GRICdial)



Courant électrique et panne...

Lors de la préparation de ce projet il ne fallait pas oublier que tous ces instruments informatiques ont aussi un estomac et qu'il faut les nourrir de temps en temps, électriquement parlant. Dans chaque pays traversé, aucun problème... Un adaptateur et une multifiche suffisent. Le reste du temps, en pleine nature il faut regarder les choses sous un autre angle. L'allume-cigare de la voiture permet de recharger l'ordinateur sans trop de soucis. Le disque dur externe et le modem sont alimentés par le iBook. Le graveur de CD dispose d'une autonomie assez grande et sera rechargé en cours de route. Seules les batteries de l'appareil photo numérique posent problème pour la charge. Qu'à cela ne tienne, moyennant la perte de quelques fonctions non-

indispensables, je remplacerai, si nécessaire, les accus par des piles. Ces petits appareils numériques ont une fâcheuse tendance à la gourmandise électrique et l'autonomie des piles, comparativement aux accus, se voit excessivement réduite...

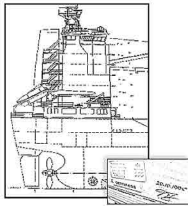
C'est grave Docteur?

N'oublions pas enfin la petite trousse du docteur (petit troussseau noir sur la photo du haut). En cas de coup dur (disque dur qui décide d'aller rejoindre St-Mac), je dispose de tout ce qu'il faut pour réinstaller complètement un nouveau disque et repartir. Souhaitons que cela ne se produise pas... sinon quelques nuits blanches sont encore à prévoir. Inutile de préciser que tout ce matériel est miniaturisé... L'ensemble tient dans une serviette.



Göteborg - Fredrikstad - Îles Féroé

10 août 2001...



9 août 2001...

Poissons crus et gouda au déjeuner... Vous devriez essayer c'est très bon! Le cargo est encore à Aarhus ce matin. La traversée d'hier a pris beaucoup moins de temps que prévu. Nous partirons ce soir. La réalisation et la mise à jour de ce site se fait actuellement à bord du Dettifoss. Je dispose d'une cabine, certes modeste, mais j'ai de l'électricité, une petite table, une douche et des toilettes, et un lit. Les prochaines semaines seront certainement plus compliquées pour préparer les pages et les envoyer sur le serveur



à Fribourg. Dans quatre jours, je ne disposerai que de la batterie de la voiture comme source d'énergie et d'une tente. La météo étant imprévisible, je ne réalise pas très bien encore la façon de faire les mises à jour du site. Mac Passion a mis à ma disposition un ibook pour cette expédition. Il m'a fallu plusieurs mois et pas mal de persévérance pour configurer ce merveilleux petit chef-d'oeuvre de technologie. Encore une petite visite photographique des docks cet après-midi. Volatile, j'abandonnai ma cage d'acier... Un oeil en constant éveil sur la porte de ce petit nid sécurisé, l'autre se gavant d'un environnement démesuré dans lequel je me perdrais en un seul instant. 21h30, nous appareillons pour Göteborg en Suède.

Dès notre arrivée à Göteborg, ce matin vers 7h00, je tente de faire la mise à jour du site. Je ne parviens pas à me connecter sur le serveur via le réseau suédois. On me refuse systématiquement mon authentification. Incompréhensible. Finalement, je passe le réseau allemand qui fonctionne bien. L'économie des frais téléphoniques que je devais faire en communication locale pour les mises à jour du site n'a fonctionné ni au Danemark, ni en Suède... Espérons que l'Islande soit mieux disposée... Nous quittons Göteborg pour Fredrikstad. Pour la première fois cet après-midi j'ai ressenti un léger tangage du cargo. La mer montrerait-elle enfin ses humeurs que j'apprécie. J'ai toujours aimé les vents violents, les tempêtes, et cette impression de colère qui vous apporte ensuite la sérénité. Ces courants me chargent d'une énergie que je ne puis trouver nulle part ailleurs.

Je me suis mis en quête d'idées pour la préparation du livre que j'aimerais publier l'an prochain, mais il est très difficile de traiter un texte alors que mes images ne sont même pas latentes. J'ai bien sûr une vue assez précise de ce que je veux tant au niveau du format que du volume, aussi je prépare la maquette que j'agrémenterai d'anciennes images, histoire de voir si les compositions me plaisent. Nous arrivons en début de soirée en Norvège. Le ciel est chargé. Je rencontre le capitaine au sommet de la tour. Il m'adresse la parole en me montrant un étrange arc-en-ciel. C'est un drôle de personnage, très solitaire. L'alliance passée à son doigt m'amène à penser qu'il est marié. Son visage me rappelle celui d'Orson Welles avec sa barbe encadrant une bouche silencieuse. A le voir se déplacer dans l'escalier étroit de la tourelle malgré sa carrure imposante, il me semble soudainement familier. Il ne fait pas de doute que lorsque vous voyagez, certains personnages se rapprochent très vite de vous. Vous n'êtes là que pour un instant, eux pour toujours probablement, vous saisissez l'essentiel en très peu de temps. J'apprends que

nous quittons définitivement la terre cette nuit, vers 2h00

Le Dettifoss est un cargo récent. Près de la salle à manger je reste admiratif devant les plans de ce géant de 165m de long. Il navigue depuis 1995. La salle de commande, au sommet de la tour, juste en dessus de ma cabine, est truffée d'ordinateurs. J'ai pu y entrer hier, mais sans pouvoir y faire la moindre photo. Ce monstre se piloterait à l'aide d'une petite manette semblable à celle qu'utilisent les gosses pour jouer avec leur playstation...



11 août 2001...

Longtemps la côte sud de la Norvège flirta avec le Dettifoss cette nuit. Ce matin encore... Les dernières caresses. Une nouvelle visite de la salle de commande avec des explications très intéressantes de la part du second. Techniquement incroyable tout ce que ce navire contient. De la tour, en un clic de souris, il nous montre la quantité de litres d'une cuve de ballaste à gauche, une à droite, la température d'une cuve dans la salle des machines. Toutes les directions et distances sont contrôlées par l'ordinateur central qui gère la navigation de façon complète. A chaque bout de la tourelle, une table de contrôle similaire, de plus petite taille, permet les manoeuvres les plus délicates avec une vue surplombante sur babord et tribord. Il y a aussi la radio, un ordinateur pour passer du courrier électronique via un Natel, et une machine à café... Le pilote peut à tout moment intervenir pour corriger les trajectoires. Des alarmes retentissent quelquefois et notre guide se dirige tranquillement vers l'un des écrans, tapotant avec assurance tout en continuant ses explications. Il me demande si j'ai déjà vu la salle des machines. Vu ma réponse impatiente, il se précipite sur un téléphone et organise la visite pour cet après-midi à 13h00.



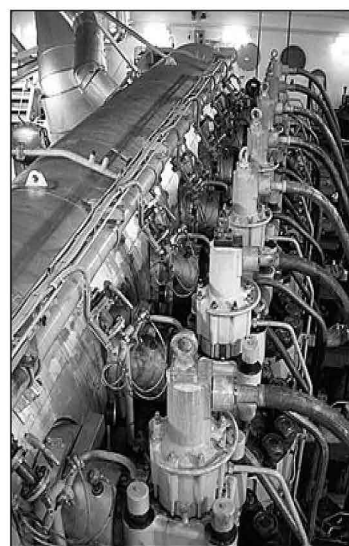
Peu avant midi, l'équipage organise un exercice de sauvetage auquel je suis convié. La première partie de cette manoeuvre consiste à prendre place dans l'embarcation de secours à l'arrière du cargo. Cette dernière est inclinée à plus de 45° et il faut s'y introduire jusqu'à un siège digne d'une fusée de la NASA. Chacun s'attache, on démarre le moteur. L'exercice est terminé. Lorsque je quitte mon siège, le responsable me conseille de ne pas oublier de desserrer les sangles de sécurité. Il est vrai que c'était un exercice mais dans des conditions d'accident le temps presserait. La seconde partie consiste à enfiler les combinaisons de survie et à sauter dans la «piscine». Je me contente de faire quelques photos... J'aurai bien assez l'occasion d'enfiler une combinaison et de sauter dans une très grande «piscine»... Ces vêtements sont prévus pour passer plus de dix heures dans des eaux froides et y survivre.



Vers midi une odeur forte de poisson envahit les escaliers. Je rejoins la salle à manger. Il y a des rires et de la bonne humeur dans l'air. Je soulève les couvercles des casseroles, il y a deux sortes de poissons dont une m'est conseillée par un blond Islandais. La façon de chercher ses mots quant à la description de ce mets me laisse sur ma fin (et sur ma faim!). Une odeur indescriptible se dégage de ce plat et je ne puis me résoudre, après y avoir tout de même goûté, à le finir. Il y a des sourires qui en disent long. En début d'après-midi enfin la fameuse visite tant attendue de la salle des machines. Vraiment très impressionnant et très intéressant. Une heure et je m'attarde un peu à faire quelques images. Finalement, il va me falloir du temps pour saisir ce monde de machines surdimensionnées et je demande au chef-machine s'il se trouvera à bord lors de mon retour afin que je puisse réaliser d'autres clichés. Je suis le bienvenu quand je le désire. Cela me permettra d'avoir le trépied peut-être avec moi car même à 3200 ASA, les temps de pose sont longs et je suis obligé de travailler à pleine ouverture. Je pense que le trajet de retour risque d'être bien rempli en pensant à tout ce que j'ai envie de faire à bord: la mise à jour du site, le développement des films d'Islande, les prises de vue... Nous avons quitté définitivement la côte de Norvège en direction des Shetland. Cette nuit nous gagnerons du temps sur le trajet, nous reculons d'une heure pendules et réveils... Le tangage devient plus perceptible. Il pleut et le brouillard masque la ligne de l'horizon.

12 août 2001...

La nuit fut rythmée par une mer agitée et beaucoup de courant. J'ai dormi par petites tranches si bien que ce matin, après avoir déjeuné, je me suis rendormi jusqu'à midi. Nous avons atteint les îles Féroé en début d'après-midi. Tristesse absolue d'un paysage trempé d'une pluie fine comme du sel. Nous sommes allés marcher un peu avec les passagers allemands. Le cargo ne reste que quelques heures à quai. Ainsi nous découvrons, accrochée aux flancs de collines verdoyantes, une petite ville sous un ciel bas de dimanche d'automne.





Le Dettifoss dans le port d'Arhus, 23h.

Encore une heure de décalage. Je l'ai oubliée cette fois et je débarque à la salle à manger avec une heure d'avance. Je retourne à ma cabine préparer un peu le trajet que je vais effectuer ces prochaines semaines. J'attends des nouvelles d'Arni, un plongeur islandais, avec lequel j'ai rendez-vous à Reykjavik ces prochains jours. Pour l'instant pas de e-mail, pas de réseau. En fin de matinée nous croisons au large des îles de Vestmann, situées à une dizaine de kilomètres de la côte sud-ouest. L'archipel est composé d'une dizaine d'îlots dont un seul est habité, Heimaey (10km). En 1963, un nouveau-né prit place parmi ce chapelet, Surtsey (2,5km). Sortie de l'océan suite à une éruption volcanique sous-marine, cette île reste le terrain de prédilection des scientifiques qui étudient actuellement le développement de la flore. Quelques fumerolles m'annoncent enfin cette terre dont j'ai si souvent rêvé. Des champs de lave se jettent dans l'océan... Je suis en ce moment incapable de décrire mon sentiment profond. Odeur saline, émotion sublime d'une longue attente, mélange de vapeur et de sel au coin des yeux. Je me trouve concentré, en face du capitaine, au sommet de la tour. Il m'explique tout ce qui passe sous mes yeux; Blue Lagoon, Keflavik et son aéroport, puis il enchaîne sur Reykjavik, où il habite.

17h, nous nous trouvons en ligne droite de la capitale. Nous arrivons avec douze heures d'avance. Je ne puis encore juger de la météo de la région mais vu ce que nous avons traversé ces derniers jours, je pense qu'il fait beau. Je vais passer une nuit encore à bord car tous les bureaux sont fermés à notre arrivée et bien entendu, il faudra passer par ce genre d'endroits, que j'apprécie (!), pour tenter de récupérer la voiture.



14 août 2001...

Il n'y a plus à bord ce matin que mes deux amis allemands et moi. Une lumière sublime m'a réveillé ce matin, orange vif, si bien que j'ai d'abord cru que c'était les lampes de la rampe de déchargement des containers. Je pars

Islande tant rêvée...

13 août 2001...

à nouveau à l'assaut des offices et des douanes. Et la galère commence. Eimskip me délivre d'abord un papier pour la douane. Je m'y rends à pied... Une demi-heure de marche ça fait du bien le matin. La douane me donne un autre papier pour Eimskip qui m'offre enfin une autorisation de récupérer ma voiture. Le poste de douane que je viens de visiter n'est évidemment pas com-



pétent pour tamponner le livret ATA et je dois encore aller au centre ville, à la centrale des douanes. J'arrive à cet endroit et une employée prend en charge le carnet, le scrute et appelle à l'aide une autre personne qui en appelle une troisième, puis une quatrième. Quatre Islandaises à mon seul service! Elles tentent, à coups de téléphone, de me délivrer le sceau magique qui me permettra de voyager en toute «quiétude». Elles en sont à leur dixième coup de fil, toujours rien. Rires et sourires accompagnent cette scène cocasse. Personne ne sait que faire. L'une d'entre elles essaye même de me faire retourner à l'autre poste mais je proteste. J'attends avec calme (éh oui, c'est possible!). Enfin le noeud est défait, je pars à la découverte de l'Islande... Tiens je viens de prendre une amende de parcage! Je tente en premier lieu de trouver Arni, ce plongeur islandais avec qui j'ai fait connaissance par internet. Difficile à atteindre. J'ai pu le joindre par téléphone et j'ai rendez-vous chez lui vers 19h00.

Pour voyager en cargo, j'ai dû vider l'essence du compresseur au départ de la Suisse. J'avais prévu de siphonner mon réservoir dans celui du compresseur mais c'est peine perdue... Non seulement à la première inspiration aucune goutte d'essence n'arrive, mais en plus j'ai aspiré une bonne bouffée de vapeur, je ne suis pas très bien pendant un bon moment. Je repars à la pompe et je remplis le réservoir du compres-

seur. Je gonfle le bi 2x12l en prévision d'une plongée demain et je charge les lampes sur la batterie de la voiture. Il fait bon cet après-midi au soleil. Arni habite à Kopavogur, la «banlieue» de Reykjavik, dans une maison à l'allure un peu délabrée. On se trouve en pleine zone industrielle. Il me reçoit avec sa femme et ses trois enfants. L'appartement est agréable et chaleureux. Je crois voir Luc Besson en face de moi, la ressemblance est frappante. On vient à parler plongée immédiatement mais ses bonnes propositions sur les e-mails qu'il m'avait faits parvenir au début de l'année semblent un peu effritées. Soudainement les épaves deviennent difficilement accessibles et je dois un peu le cuisiner pour qu'il me donne quelques endroits plongables, même sans épave. Il me parle un peu du «Pourquoi-Pas?», sur lequel il a plongé une fois. Il reste l'ancre et les machines semble-t-il. C'est à voir! Il me montre diverses petites vidéos qu'il a faites sur l'épave du «El Grillo». Il me dit aussitôt qu'il n'est pas possible de plonger à cet endroit car il y a des travaux de récupération sur ce cargo. Finalement je n'ai pas obtenu grand chose et je dois le recontacter dans deux ou trois semaines: il semblerait qu'il aura, d'ici là, un peu moins de travail et un peu plus de temps à me consacrer. «Pourquoi-pas?» Je le quitte vers 21h, un peu déçu. Je ne sais pas très bien que faire. Après réflexion je décide de partir vers le centre de l'Islande, par Selfoss, puis direction le nord-est, entre les glaciers. Je suis très fatigué ce soir et je ne sais pas si les cartes de l'Islande sont mauvaises ou si je ne sais pas les lire (un peu des deux certainement) mais il m'a fallu deux heures et demie pour réussir à trouver le chemin vers Selfoss. En quittant Reykjavik, la route traverse les champs de lave. On imagine la charrue géante qui a labouré ces prés majestueux. A la tombée de la nuit, l'ambiance reste assez inquiétante. Je roule jusqu'à minuit et je m'arrête en bord de route pour dormir dans la voiture faute de trouver mieux.



15 août 2001... de Sefoss à Hveravellir...



Une dizaine de chevaux islandais sont en face de moi à mon réveil. Difficile de s'extirper du sac de couchage dans lequel je me suis glissé très vite cette nuit. Je prends la direction de Geysir (ce nom a donné naissance à «geiser»). Je m'arrête quelques minutes pour admirer les sources bouillonnantes et un très grand geiser. La route passe ensuite par



Gullfoss. Il s'y trouve des chutes d'eau traversant un paysage enchanteur. Le passage de l'eau a fracturé la terre nettement et très profondément. Le dernier bout de route asphaltée s'arrête ici. La suite... De la piste sur plus de 130km. J'y suis encore. A mi-chemin, je décide de m'arrêter dans le seul camping que j'ai croisé, histoire de passer une «bonne» nuit, au moins à plat. Il commence à pleuvoir, le ciel est très bas. L'endroit où je me trouve se nomme Hveravellir. Il y a un petit camping et des sources d'eau chaude, une petite piscine creusée dans le rocher. C'est une vision assez étrange; des vapeurs sortent de partout. Un peu épuisé par les secousses de la piste et par ce mal de terre qui ne me quitte toujours pas, je n'ai pas le courage de préparer le repas, je me contente d'un thé. Il fait vraiment froid et le couurant ne fait qu'ajouter de l'huile sur le feu (...de la glace sur une coupe Danemark...).



16 août 2001... fin de la piste...

Découverte...



Ce matin, je tente vaillamment de me glisser dans cette bouilloire pour y prendre un petit bain, avant que tout le monde ne soit debout. Il est 6h30. Impossible de tremper un millimètre d'orteil dans cette eau à au moins 50°C. Hier il s'y préparait probablement une soupe minestrone faite uniquement d'Islandais. Je me contente de me frotter un peu mais cela me brûle. Un peu frustré, je regagne ma tente pour déjeuner. Je suis gelé. Je plie la tente, remballé le matériel et, avec courage, je reprends la piste en espérant que cela soit bientôt terminé. Certes la route n'est pas en très mauvais état mais ma cargaison est importante et les secousses sont assez violentes. Je me vois contraint de rouler à moins de vingt kilomètres à l'heure sur une bonne

partie du tronçon. Un unique moule géant a dû être utilisé pour créer ces paysages... Mélange de glaciers et de lointaines montagnes. Hier encore il m'est venu à l'esprit cette similitude entre ces reliefs et ceux qui se trouvent dans le centre du Maroc, près de Ouarzazate. Les températures y sont certes très différentes. La piste a été soigneusement dessinée, évitant toute écorchure des montagnes. Elle reste invariablement au centre de ces vallées sans fin. On l'aperçoit, serpentant loin devant dans la poussière de 4x4 surélevés à l'extrême et que l'on croquera, dans l'heure qui vient. La Subaru souffre davantage d'être chargée lourdement que de devoir naviguer sur cette route étroite où, à chaque croisement, il faut serrer les accotements. Hier, j'ai aperçu les feux d'un véhicule qui se rapprochait dans la fumée de la piste. Je me mis à ralentir pour le laisser dépasser... C'était un bus.

Peu avant 10h, la piste semble réellement redevenir plus lisse. La route prend un peu d'altitude et je découvre quelques plans d'eau déposés sur des tapis verdoyants. Je décide d'une petite pause. Il arrive en face de moi un petit bus, sur échasses lui aussi, qui s'arrête juste à mes côtés. Quelques touristes en descendent un instant. Le chauffeur regarde la voiture et l'autocollant de Subtech qui s'y trouve, me demandant si je suis plongeur. Incroyable, lui aussi est plongeur et il vient de la région où j'ai décidé d'aller... Je sors immédiatement la carte et il me montre quelques endroits pour plonger et une ou deux épaves.

Quelques temps avant de partir en voyage, j'ai reçu une lettre qui me disait que dans ma recherche photographique et personnelle, je trouverai toujours les bonnes personnes au bon moment, éh bien je dois dire que cette rencontre reste incroyable, au milieu de nulle part. Ce sera ma seule halte sur le reste de la piste et le seul véhicule que j'y croiserai. Un peu dans les nuages, j'arrive à la fin de cette route pénible. Des chevaux islandais croisent mon chemin et partout de grandes prairies longent le seul cours d'eau qui m'emmène vers la vallée. Je me dirige ensuite vers l'est, à Akureyri. On m'a raconté que dans le «Eyjafjörður» se trouve une épave intéressante. A l'office du tourisme de la ville on me donne le nom d'un plongeur: Arni Kopson, tiens tiens... Je réussis à obtenir un nom plus local mais à l'instant où je prépare le récit de la journée, je n'ai toujours pas pu atteindre ce plongeur. Prochaine tentative demain matin, sinon ce sera l'Aventure.



sement, ne sont accessibles qu'en bateau. Mais j'ai de la chance... A environ 50m devant moi, entre 20 et 30m de profondeur, se trouve une épave de la seconde guerre mondiale, accessible à la seule force de mes petites palmes. Il pense que c'est un bel endroit à photographier. Je dois juste avertir le port car certains navires passent très près de là. Erlendur m'a proposé de plonger avec moi mais seulement demain. Je prends un peu de temps pour gonfler le mono de 18l qui se trouve sur la galerie; il devrait suffir amplement pour une plongée de ce type. Je vais procéder à une plongée de repérage en premier lieu. Je me mets à l'eau à l'endroit qu'il m'a indiqué et je palme environ cinq minutes

en surface. Le temps est couvert. Une petite bouée indique la partie supérieure de l'épave. Accueilli sur le flanc du bateau par une petite morue, je descends ensuite jusque vers 25m. La visibilité laisse vraiment à désirer. Je pense que l'on ne voit pas au-delà de cinq à six mètres. Pour les photos cela risque d'être un peu juste. Les lampes du casque me rendent même service. Mis à part ces «détails» ennuyeux, la faune et la flore sont dignes d'intérêt et je crois que, traitées en plan rapproché, il est possible d'en faire des images intéressantes. Finalement je regagne le bord où je profite de regonfler la bouteille pendant que je me change. Fin de journée triste sous la pluie et le vent, je rentre au camping prendre un peu de repos.

17 août 2001...

première plongée...

Ce matin c'est un peu la grâce matinée. Je sors de ma tente vers 8h30. J'ai travaillé tard hier soir pour faire les mises à jour des différentes pages du site. Au premier coup de téléphone, je réussis à atteindre Erlendur Bogason, un plongeur professionnel de la région. On se retrouve devant l'office du tourisme. Encore un blond aux yeux bleus, solide gars d'une quarantaine d'année. Il me demande de le suivre et l'on arrive au port. Il me parle des divers endroits pour plonger dont la majorité, malheureu-



18 août 2001...

Akureyri,
l'attente...



Le temps n'est décidément pas très coopératif. Il pleut sans cesse depuis mon réveil. Sans soleil, vu les conditions de clarté de l'eau, je juge inutile de tenter une série de prises de vues. Je décide de partir dans la région de Grenivik, au fond du Eyjafjörður.

En route, une courte visite me donne l'occasion de découvrir une ancienne communauté paysanne, à Laufás. La plus vieille ferme date de 1840, l'église de 1865. L'ensemble est bâti

en bois et en briques de terre, restauré sans respect des techniques de l'époque. Laufás a été transformée en musée. Je remarque cependant que rien n'est très différent, sous ces latitudes, des habitations de nos arrière-grands-parents. Je me suis senti un instant très proche de cette lointaine Suisse. Le petit quart d'heure nostalgique étant passé, je reprends la route reliant la ville par la piste. Je passe quelques heures dans un petit café de la ville. Je dois dire que c'est l'en-

droit idéal pour préparer et mettre à jour mon site. Il y a du va-et-vient qui, curieusement, ne gêne en rien le travail et la composition. En plus, il y fait bon chaud.





19 août 2001... région du lac Myvatn...



Un peu plus d'une heure m'est nécessaire pour rejoindre le lac Myvatn, un peu plus à l'est. Cette région reste une des plus fréquentées d'Islande en raison de sa richesse géologique. Pas de plongée prévue dans cette étendue dont la profondeur n'excède guère trois mètres. Une fois traversés les champs de lave,



on trouve au bord du lac la très petite ville de Reykjavík, point de départ de nombreuses randonnées. Très légèrement sur les hauts de ce hameau se sont implantés quelques bâtiments, marmites en surpression que l'on craint de voir exploser à tout instant. Posé comme une goutte de peinture au milieu de ce décor vaporeux, un petit lac. Chimie mélangée d'eau et de soufre enfantés d'un endroit surprenant où se mêlent bleus et jaunes dans leur parfaite complémentarité. Dans son souffle régulier, notre terre se donne beaucoup de mal pour déposer délicatement ses étreintes sur

ses plaies enfumées. Laissant parfois aux lichens le droit de mêler leur couleurs pastels aux siennes vives et sublimes. Du jaune à l'ocre et à tous leurs mariages, un instant j'ai quitté la terre pour une planète inconnue. J'achève la visite de cette région fumante par une montée sur le hverfjall, cratère d'explosion vieux de 2500 ans. Une forme parfaite de 160m de haut et d'un peu plus d'un kilomètre de diamètre. Certes il n'a fallu que quelques coups de crayon sur cette planche à dessin pour déposer ce cône tronqué. L'ensemble est d'une présence et d'une proximité déconcertantes...



Les fjords du Nord-ouest...

20 août 2001... d'Ákureyri à Reykjavík...

Le rythme continu des gouttes de pluie tombant sur la toile de tente à mon réveil me donne envie de quitter, pour quelques semaines, Ákureyri. Peut-être y reviendrai-je bientôt afin de tenter avec plus de succès les prises de vues de cette épave. Je m'en vais en direction des fjords du nord-ouest. Environ 200km de route en direction de la capitale et je quitte pour plusieurs jours la route 1 pour me diriger vers une des parties les moins fréquentées de l'Islande. Des vents très violents, une côte tout en den-

telle, cette route 61, lointaine parente de celle qui longe les Lofoten, me conduit jusqu'à Holmavík. C'est dans cette petite ville que je pensais passer la nuit, sous la tente... D'après Arni, il devrait y avoir deux épaves dans la région... Personne n'en a entendu parler ici... Finalement après quelques moments de réflexion, je prends la décision de poursuivre la route vers Reykjavík, pensant qu'il y aurait enfin de quoi me plonger dans mon élément favori... Je ne pensais pas si bien dire, en quelque sorte...





La route qui mène à la presqu'île de Reykjanes est un mélange de pistes et de routes asphaltées. J'arrive en cette fin d'après-midi dans un endroit sordide, sous un ciel de plomb, croyant trouver une minuscule ville. Il n'y a, en tout et pour tout, qu'une pompe à essence et un bâtiment qui rappelle affreusement... Les dislocations de l'école de recrue. J'ai envie de fuir mais il est tard et la fatigue de la route me contraint à passer une nuit ici. J'avais oublié: il y a une piscine qui fume, en plein air... Encore un de ces bouillons. A la «réception» on me conseille une petite trempette: «elle est vraiment très bonne». Bon, c'est décidé j'y vais. Plongé jusqu'aux oreilles, dans une eau à 35°, sous un ciel de tempête, le bonheur... Le plus dur, c'est d'en ressortir, après une heure, et de retourner au vestiaire en traversant vingt mètres de courant glacial.



A l'office du tourisme de Holmavik, on m'a parlé de plongeurs qui fréquenteraient la région de Reykjanes. Je vais essayer de trouver les renseignements nécessaires demain... Où? Je n'en sais trop rien. La prochaine ville doit être à quatre heures de piste d'ici... Aujourd'hui je viens de passer le 2000 ième kilomètre...



21 août 2001... 350 km de piste...

Après avoir, bien inutilement d'ailleurs, tenté d'obtenir de la réceptionniste des informations concernant d'éventuels plongeurs dans la région, je reprends la piste sous le soleil. Mon étape d'aujourd'hui passera par Isafjörður, Pingeyri pour rejoindre la route 54 vers la péninsule de Snaefellsnes, au nord de Reykjavik. Un peu plus de 500 km pour plus des trois quarts en piste. Au départ de Reykjanes la route traverse une série de fjords jumeaux en dentelle, lieux envahis de sérénité. Après plus de deux heures de trajet, je ne suis qu'à une vingtaine de kilomètres à vol d'oiseau de mon lieu de départ et j'ai pourtant déjà parcouru 80 kilomètres...

En arrivant à Isafjörður je profite de décrocher (deux fois en une journée) la voiture, une telle quantité de terre et de poussière s'est accumulée sur les vitres que j'ai de la peine à voir si un véhicule me suit. Une route asphaltée conduit à Thingeyri, plus au sud, traversant un long

moment un tunnel à une seule voie. Difficile de juger de la distance de celui qui vient en face tant le tracé est rectiligne et à niveau. On s'arrête quelques instants sur une place d'évitement afin d'effectuer le croisement à chaque fois. La route prend un peu d'altitude pour passer un col au sommet duquel un petit lac est déposé sur un lit de galets. Le mauvais temps gagne du terrain et je décide de pousser l'étape jusqu'à Búdardalur. J'y fais le plein de carburant mais impossible de trouver une place pour dormir. Pas de réseau, pas de téléphone, pas d'endroit où camper et se faire à manger... Un peu déprimé, je reprends la piste et je continue finalement jusqu'à Stykkisholmur, au nord de la péninsule de Snaefellsnes. Une nuit dans la voiture, un peu en dehors de la ville, chevauchant appareils de photo et bouteilles d'O₂. Confort relatif tout de même... j'ai dormi d'une seule traite pendant huit heures.



22 août 2001...



la péninsule de Snaefellsnes...

Un peu engourdi, je m'en vais de Stykkisholmur vers Olafsvik. Je crois que ce matin les éléments sont avec moi. Bien que le temps ne soit pas vraiment ensoleillé, il règne sur la péninsule une lumière qui tourne autour des paysages à la façon d'une

bougie qu'on déplacerait dans une pièce. Astucieux ce système qu'a trouvé le ciel pour me faire courir d'un endroit à un autre, n'étant pas toujours à la bonne place... Il faut avouer que les champs de lave que je traverse quelques kilomètres plus

à l'est, sont d'une présence absolue sous cette lumière. Instantanément les volumes changent donnant à l'ensemble une volupté à peine imaginable quelques minutes auparavant. Je voyage d'un site à l'autre, espérant en saisir le maximum.

Plus à l'est encore, on traverse quelques fjords, puis les derniers villages, Olafsvik, Rif et enfin Hellissandur. La suite... Encore de la piste. Après avoir quitté la route principale, je me dirige, par un chemin de montagne un peu difficile pour la voiture, vers Snaefellsjökull, glacier d'où Jules Vernes fit partir ses héros du «Voyage au centre de la terre». Une vingtaine de minutes de piste et je me retrouve face au glacier. Image brute et acérée à l'extrême. C'est donc d'ici que je pourrais atteindre le centre de notre terre... Une autre fois peut-être, je ne suis pas très bien équipé au niveau spéléo...

En longeant la côte je tombe sur un endroit idyllique, Dritvit. Plage majestueuse de petits galets noirs balayée par des vagues incessantes. On croirait, au bruit, un sac de billes géant roulant sur l'ourlet de cette grève à chaque retour de houle. Il y a aussi à Dritvit, un reste d'épave... Dommage qu'il soit en dehors de l'eau. De toute manière, vu les creux de plus d'un mètre qui s'écrasent à mes pieds, impossible de

tenter une entrée dans l'océan. Un bref moment d'inattention vient de m'inonder jusqu'à la moitié des mollets... Fin d'après-midi ensoleillée sur la route de Borgarnes. J'ai bien longtemps pensé à cette petite ville sans charme particulier... Nous sommes en 1936. Non loin de là une tempête fait rage. Le «Pour-

quoi-Pas?», navire du commandant Charcot, vient de s'abîmer au large, au retour d'une expédition polaire. Il n'y aura qu'un seul survivant. Passionné de longue date par tout ce qui touche aux expéditions polaires, je suis parti en Islande avec la ferme intention de pouvoir plonger sur cette épave. Arni m'en avait parlé dans un e-mail au début de l'année. Dans l'enthousiasme

extrême, pourquoi-pas.ch était né: site consacré à la photographie et à la plongée. Terme qui me plaisait d'autant plus qu'il donne toujours une réponse positive à des questions que l'on se pose, des projets que l'on hésite à mettre en chantier. Allons-y... Pourquoi-pas? Mais pour l'instant les temps sont un peu difficiles... Lors de notre entrevue à Reykjavik la semaine

dernière, Arni me disait qu'il serait «éventuellement» possible de plonger sur cette épave... Il ne resterait, très probablement, que la machinerie et une ancre. Cette plongée dépendra de l'occupation d'Arni et d'un bateau pour m'emmener. Ce facteur de dépendance à quelqu'un ou à quelque chose est un principe que j'essaie d'éviter autant que possible, mais je n'ai pour cette fois, pas d'autre solution... Température agréable pour une petite soirée-cuisine. A deux pas de Borgarnes, je plante la tente, trempée depuis deux jours. Un peu de calme, une nuit tranquille. Km 3000...



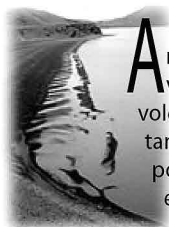
Borgarnes, Thorlakshöfn, Krysuvik

du 23 au 26 août 2001...

Au départ de Borgarnes, je pensais suivre l'itinéraire vers le sud, passant par Reykjavik. En cours de trajet j'ai finalement opté pour un petit détour par le lac Thingvallavatn dont j'ai beaucoup entendu parlé. L'eau y est, selon les dire, claire comme du cristal. Et c'est peu dire... Malheureusement cette région est une réserve naturelle, impossible de tremper un centimètre carré de néoprène sans une autorisation. L'endroit plongeable n'est certes pas très profond mais il ressemble étrangement aux

gorges du val Versasca. Légèrement plus étroit, le canyon a cependant la particularité d'être une véritable banque sous-marine... En effet, depuis fort longtemps, les visiteurs ont pris l'habitude de faire des voeux en passant à Thingvellir... Tiens, si j'en lançais une moi aussi de ces petites pièces, histoire d'obtenir cette fameuse autorisation... Un peu après Selfoss, une piste un peu difficile d'une trentaine de kilomètres me fait découvrir le lac Kleifarvatn et Krysuvyk entourés de mystérieuses fumerol

les. C'est un lieu de sources chaudes. Pas une seule habitation, un calme difficilement égalable. Seul le grondement des mares de boues vient nous rappeler que notre terre respire et que nous sommes en train d'avancer sur quelque alvéole pulmonaire entre les champs de lave recouverts de lichens. Il fait un chaud-froid agréable entre les odeurs soufrées.



A marcher sur le sol vibrant on croirait survoler d'une semelle hésitante une marmite de polenta, prête à vous expulser à tout instant une des ces larmes de maïs brûlant qui vous mar-

quent la chair à jamais. Je photographie très près des plaies de la terre, craignant que le déclencheur de mon appareil soit en synchronisation avec cette bouilloire géante. Je dois dire que l'idée d'une plongée dans le lac voisin, d'une température plutôt froide lui, m'ef-

fleure l'esprit. J'y reviens dans deux semaines, avec un ami photographe suisse, peut-être prendrai-je le temps d'aller voir ce qui se passe en dessous...



27 au 30 août 2001...

Keflavik, Stykkisholmur, Dritvit...



Retour à Dritvit...



Bref arrêt à Keflavik avant de prendre à nouveau la route pour la péninsule de Snæfellsnes. Quelques jours sans pluie me donnent l'envie de retourner vers cette fameuse plage de galets noirs de Dritvit, avant d'entamer la semaine prochaine, un tour complet de l'Islande par le sud et ses glaciers. Après quelques heures de route, puis de piste, j'arrive à nouveau à Stykkisholmur. Je n'ai pas très envie de passer la nuit dans la voiture, aussi je m'éloigne un peu du centre pour planter la tente aux abords d'un petit lac. La ville dispose bien d'un camping mais la situation de ce dernier ne donne guère envie de s'y arrêter. Aucune animation, comme dans la plupart de ces petites villes au bout des fjords. A voir les millions de macareux qui viennent chaque été passer leur vacances dans les innombrables îlots de la côte, on imaginerait débarquer dans des îles lointaines aux saveurs vanillées. Mais à chaque fois, c'est cette impression de fin de saison et d'abandon qui me traverse l'esprit. La ville est odorante et sans charme. Il y a une semaine, lorsque je suis arrivé dans cet endroit, il faisait nuit et la découverte du cimetière éclairé par quelques lamp-

dares oranges sous une pluie glaciale m'avait un peu achevé... Je ne m'arrête plus guère jusqu'à Dritvit. En fin d'après-midi, sous un ciel dégagé, je retrouve cet endroit magique, bercé d'une énergie phénoménale. Les pierres de lave qui tapissent le sol doivent avoir subi les températures infernales des éruptions du Snæfell. Maintenant elles s'abandonnent invariablement aux frottements polis qui leur donnent cet aspect si doux au toucher. Lors de ma première visite, j'avais enfoui dans le fond de ma poche un de ces petits morceaux de magma... Sans cesse, la recherche de chaleur aidant, je me surprenais à le caresser du bout des doigts pour y retrouver l'aspect d'une peau infiniment satinée... Les derniers rayons solaires sur Dritvit, filtrés par les embruns, donnent aux minéraux des volumes insoupçonnés. La lumière disparaît en quelques minutes derrière les falaises, à l'autre bout de la grève, livrant des ombres d'une douceur câline. Je ne dispose que de très peu de temps pour les photos, aussi je me concentre uniquement sur le moyen format en noir-blanc... Un peu de patience pour en découvrir un peu plus...

30 au 31 août 2001 ...

Borgarnes, Husafell,
Thingvellir et Reykjavik ...



Après avoir quitté la péninsule de Snaefellsnes, la route arrive à Borgarnes. Quelques petites courses et le plein. Tiens, en parlant de courses... Si vous avez l'occasion de venir en Islande, ne manquez surtout pas de goûter (avec modération...) aux pâtisseries locales. C'est vraiment sublime. En sortant du supermarché, un Islandais curieux me demande la raison du «pourquoi-pas.ch» sur la voiture. C'est un ancien plongeur

qui me parle passionnément du bâtiment de Charcot. Je lui explique un peu mon projet et il me dit qu'il connaît l'endroit du naufrage. Un de ses amis pourrait même m'y emmener. Je vais revenir à Borgarnes dans moins de deux semaines et je pense que cette fois le «pourquoi-pas» sera enfin mis dans la petite boîte à images.. Plus à l'est, après Husafell, une piste un peu difficile m'amène vers Thingvel-

ir. Cette voie n'est ouverte qu'en été et permet de longer des paysages somptueux. Ciel islandais pour cette matinée. Retour vers la capitale la plus septentrionale du monde (au nord du 64e parallèle), pour une petite visite d'un jour. J'aurai l'occasion de vous présenter prochainement cette ville de 120000 habitants, avec ses localités satellites, englobant plus de la moitié de la population islandaise.



1er et 2 septembre 2001...

vers Landmannalaugar...

En route vers le Sud et l'Est...

Un ami photographe de Fribourg me rejoint à Keflavik pour une semaine de voyage en commun. J'accueille Yves à l'aéroport, sous une pluie battante. Après avoir un peu difficilement placé son matériel dans la petite place que je lui mets à disposition dans ma voiture débordante, nous faisons route vers le sud. Par Selfoss nous arrivons à Hella. Je prends quelques renseignements concernant la piste vers Landmannalaugar, région située au nord du Myrdalsjökul. Il semblerait qu'aucun problème ne s'oppose à notre passage. Avec un peu de recul, ce fut sportif. Pas moins de vingt-deux guets, dont certains furent bien humides... Le Laugar constitue un des plus beaux massifs montagneux d'Islande. Nous longeons le mont Hekla, grand stratovolcan culminant à 1491m. L'église médiévale considérait cet endroit comme étant l'entrée de l'enfer. Son activité peut reprendre instantané-

ment, sa dernière éruption datant de 1991. Malgré le signal islandais «réservé aux 4x4» avec ce petit logo de voiture qui en dit long, nous décidons de nous engager sur la piste 225. Les premiers kilomè-

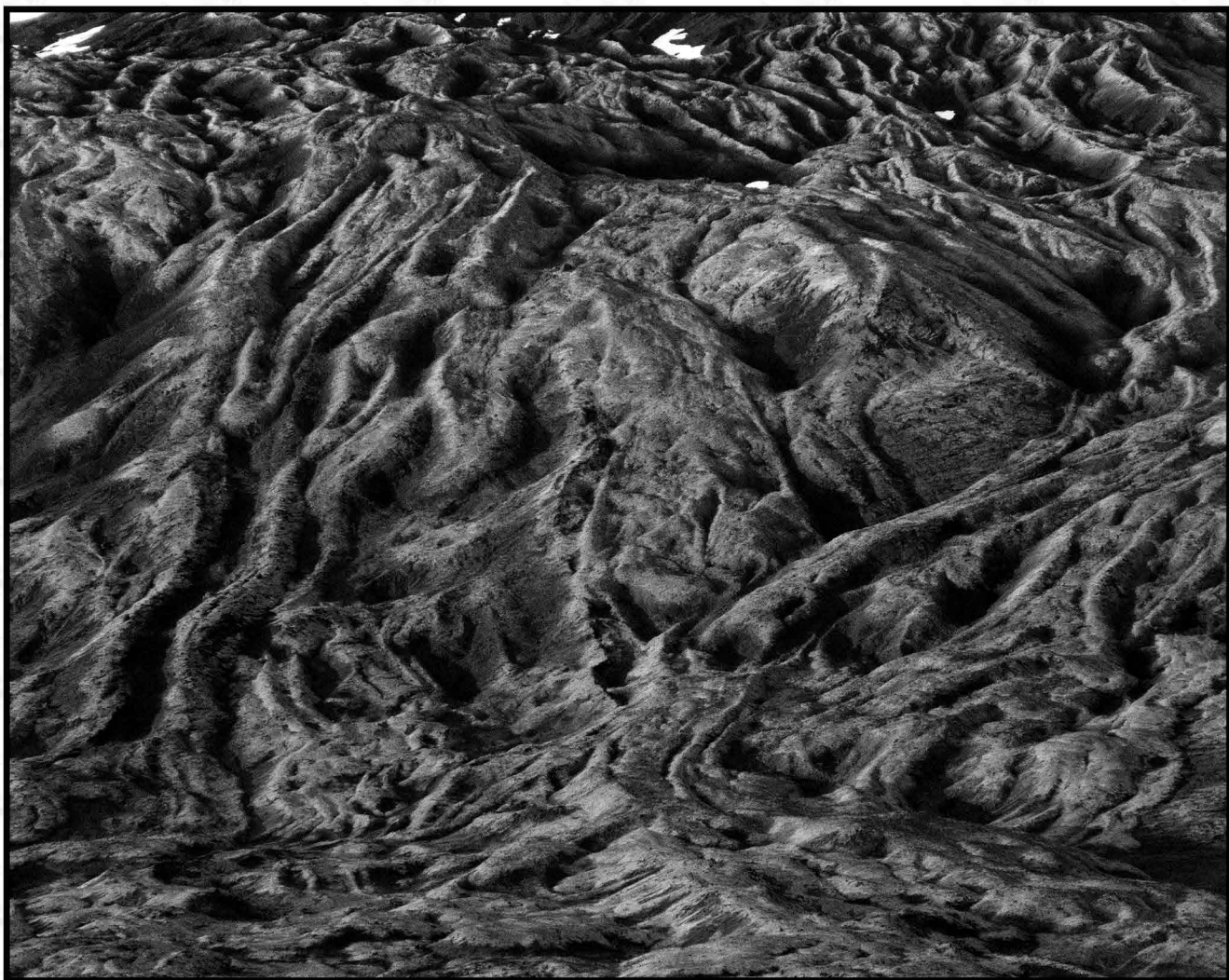
tres sont agréables... C'est une impression de navigation plus que de conduite qui prend le pas. Le sol est couvert de petits morceaux de lave très friables qui croustillent littéralement sous le pneu et sous le pas. Croquez quelques chips en suivant ce carnet de bord... Vous aurez le son en plus. La pluie a cessé et nous profitons du peu de lumière que le ciel a bien voulu épargner

pour voler quelques images de paysages lunaires. Espérant croiser une voiture «normale» en ce début de parcours, seuls quelques signes amicaux de chauffeurs surélevés me redonnent confiance. Nous passons deux guets peu avant l'endroit où nous camperons. Les premiers passages dans les rivières sont mêlés d'inquiétude et de jeu. Un fond de galets très



plat, fait en général office de tapis sur le lit de la rivière, pas vraiment de quoi s'inquiéter. A deux ou trois reprises cependant, l'eau remontant sur le capot, je suis saisi d'un doute quant à la poursuite de l'entreprise. Les paysages nous enveloppèrent définitivement, comme un rêve. Douceur aux subtilités monochromatiques, paysages déposés sur pellicule noir et blanc. Les couleurs, parfois, n'existent plus; leurs espaces, réduits à leur plus digne représentant, soudainement se sont défaits. Divorce laissant choir les voiles d'une mariée aux apparences flamboyantes sur de vastes plaines égrainées entre cols et cratères.





Les pentes du Mont Ekla, les portes de l'enfer, selon Jules Vernes.

114 km inoubliables. Nous n'en goûtons qu'une petite part, le brouillard en masquant une bonne partie.



Je pense y revenir... Me rassasier de ces délicates coulées de fraîcheur déposées sur lit de lave... Avec infiniment de doigté, la côte reprend ses aises, pétrissant les montagnes jusqu'à les aplatir. Nous sommes de retour sur terre; Kirkjubæjarklaustur, endroit de l'atterrissage.



Rester de glace...

3 et 4 septembre 2001...

Jökulsarlon,

plongée en eau trouble...



En quittant Kirkjubæjarklaustur ce matin, je n'ai aucune présomption de la journée que je vais véritablement vivre. C'est d'abord la découverte, kilomètre après kilomètre, des prémices de l'inlandsis du Vatnajökull. Une multitude d'arrêts vont jaloner notre parcours jusqu'à Jökulsarlon, lagune dans laquelle le Breidhamerkurjökull se disloque en icebergs.

Je suis très souvent ennuyé par le format de mon image 6x7. Les paysages ne peuvent prendre véritablement de volume que dans leur globalité, comme le mouvement naturel de notre vision embrassant par rotation l'horizon. Après une mise à niveau précise de mon trépied, je compose par multiples poses des images panoramiques,

prenant soin de repérer à chacun des mouvements rotatifs, le détail qui me permettra la composition finale à mon retour en Suisse. Les tests effectués avec le petit appareil numérique sont très concluants. Lors d'un précédent voyage en Norvège, j'avais eu la possibilité de travailler avec un appareil au format 6x18 de Fuji. Comparativement, avec mon système multipose je parviens à obtenir des angles plus intéressants, n'étant pas limité à l'angle de rotation, ni par la focale. Un peu plus de travail de recomposition de l'image par procédé digital, sera nécessaire à l'obtention du résultat final. La route qui effleure très adroitement les divers glaciers me donne subitement une idée photographique très panoramique. La décou-

verte des débordements du Vatnajökul se fait au fil du trajet. J'aimerais donner une vision totale sur 15 kilomètres de ce paysage sublime en m'arrêtant et en photographiant à intervalles de cinq-cents-mètres environ. Résultat de l'expérience dans deux semaines... L'arrivée à Jökulsarlon est tout entière teintée d'excitation. J'ai d'un seul coup devant moi ce que je cherchais; ces images glacées, mélanges d'une richesse absolue de transparence bleutée. Ils sommeillent tous dans un même lit translucide, bercés imperceptiblement. Il me faut très rapidement constater que le berceau de ces monstres cristallins n'est pas si trouble...



Une fois bien remués et disloqués par la chaleur, les icebergs s'en vont par la Jökulsá, étroit chenal qui les conduit vers leur lente fin. Quelques-uns agonisent encore sur le sable noir, d'autres basculent sans cesse au gré d'une marée qui tarde, jour après jour, à les fondre jusqu'au dernier cristal. Endroit parfumé de surréalisme, frontière sur laquelle il fait bon s'endormir pour sentir un peu l'existence... Je prends un peu de temps pour me renseigner techniquement pour la plongée auprès d'un homme qui possède un zodiac de surveillance. En combinaison thermique orange, il m'est très sympathique malgré sa déconvenue lorsque je lui parle de plonger. Il me raconte qu'un plongeur de la base américaine s'est tué ici il y a quelques années. Finalement il me donne quelques conseils utiles sur le meilleur emplacement et sur les règles de sécurité à observer. Ne pas s'approcher d'icebergs de grande taille car ils risquent à tout moment de se retourner ou de se briser sous l'effet de la fonte. Ne pas s'approcher du chenal qui conduit vers l'océan... Vu le courant qui défile, effectivement... Nous approcherons du lac par l'ouest. Nous découvrirons en plus une excellente place pour passer la nuit au frais. Prise de température, en combinaison étanche seulement pour commencer. Puis, après avoir fait joujou avec quelques bébés icebergs, je m'équipe pour une plongée de découverte. La visibilité n'excède pas un à deux mètres. La pente est très raide et je n'ose pas imaginer que la profondeur maximum du lac est de 200m. Je fais une descente jusqu'à -20m environ, la lumière a presque totalement disparu. Talus de boue très volatile et pierres forment une pente parsemée de plancton qui s'écarte au passage du faisceau des lampes. Température donnée par l'ordinateur durant la plongée: 0°C. La combinaison NDiver que j'ai reçue pour ces quatre mois est vraiment d'une efficacité absolue. Seules mes mains ont un peu souffert, recouvertes seulement de gants semi-étanches. J'avais équipé le caisson étanche pour quelques photos mais les conditions sous-marines n'étaient pas

suffisamment bonnes. Je profite tout de même de cette occasion pour tenter des prises de vues au ras de l'eau avec de la glace. Vu le volume et le poids de mon matériel de plongée, j'ai quelque peine à me prendre en photo... Aussi je remercie amicalement Yves qui s'est donné la peine de réaliser les images ci-dessus... Nous décidons avec Yves, après un petit thé, de partir en prise de vues. La lumière caresse tendrement la glace avec volupté ce soir et nous rentrons à la tombée de la nuit, chargés d'images. Tiens, il y a du mouvement à la surface de l'eau... Quelques oiseaux et puis un phoque... Je n'ose imaginer ma réaction si je l'avais croisé sous l'eau, dans ma concentration inquiète.



A la lueur de la lampe à gaz, devant une tasse de potage aux champignons, nous achevons une journée bien remplie. On entend au loin de l'eau qui goutte de mille endroits et, de temps en temps, les lourds grondements d'articulations glacées qui bientôt se briseront...





Jökulsarlon.

4 septembre 2001...



de Jökulsárlón à Faskrudsfjörður...

Les jours se suivent et ne se ressemblent pas. Pluie et brouillard rythment cette journée que nous vouerons à la poursuite de la route n°1 en direction de l'est. L'humidité constante qui règne dans la voiture m'inquiète un peu pour le matériel photo. 280 km plus loin, nous arrivons à Faskrudsfjörður où nous pas-

sons la nuit. Ce petit village a été fondé par les pêcheurs français qui y résidèrent jusqu'au début du siècle. Les noms de rues y sont inscrits en islandais et en français. Un cimetière dédié aux marins français disparus de cette époque... Quelques rues parallèles, une station-service, un hôtel... Un village au bout d'un fjord. Peu de vestiges authentiques d'une époque...

5 septembre 2001...

de Faskrudsfjörður à Thorshöfn



Serpentant les quelques petits cols en direction de l'est, il me revient à l'esprit l'épave de l'«El Grillo», un navire qui coula dans un des fjords que nous allions longer. Je prends des renseignements à Reyðarfjörður. L'épave se trouve dans le Seyðisfjörður, à une cinquantaine de kilomètres. Le service d'information étant fermé à notre arrivée, je me dirige vers une station-service qui me donne le nom d'un hôtel. Les équipes travaillant actuellement à la récupération d'huile sur l'épave y logent. Impossible de trouver quelqu'un qui puisse m'en dire plus pour le moment. Les plongeurs se relayent par cycles de deux fois douze heures par jour en continu. Le groupe qui

a terminé la nuit vers 7 heures ce matin se repose. Le gérant de l'hôtel me donne son numéro afin que je puisse contacter un ingénieur du projet dans la soirée. Une idée m'était venue durant le trajet: puisque je ne peux plonger avec Arni sur cette épave à cause des travaux, je pense pouvoir préparer un reportage sur le travail de ces plongeurs norvégiens sur l'«El Grillo». Le pompage doit se poursuivre durant tout le mois de septembre probablement, ce qui me laisse du temps pour terminer le tour de l'Islande avec Yves et revenir, s'il m'est donné l'autorisation de réaliser ces images. Impatiente attente... Vers l'est, sous un arc-en-ciel parfait, une minute avant d'atteindre

la côte tourmentée du Lónafjörður, l'esprit en ballade sur d'imaginaires images... Nous arrivons à Þorshöfn où nous passerons une nuit tempêteuse et fraîche dans une chambre en sleeping-accomodation.



6 septembre 2001... en passant par Dettifoss et le lac Myvatn...



Depuis hier soir déjà, il semble que l'automne tente d'imposer sa pluvieuse loi sur un été fort frileux. Les températures sont en baisse et les vents violents de ces derniers jours rendent les prises de vues moins fréquentes. Prenant ses appareils de fête quelquefois au fil du trajet, la lumière se dévoile, insoupçonnée l'instant d'avant. Humide jusqu'à la moëlle, nous découvrons Dettifoss, la plus puissante chute d'Europe. Pas vraiment étonnant que Eimskip (la compagnie de cargo qui a pris en charge le transport de la voiture jusqu'en Islande) ait baptisé l'un de ses navires de ce nom à la consonance abrupte. 195 m³ par



seconde, inutile de décrire le vacarme et le frisson qui plombent l'atmosphère de cette matinée... La température ne doit guère dépasser 5°C...

L'hésitation est longue sur la suite du trajet au croisement de la route n°1. Une petite incursion vers le lac Askja, plus au sud, nous fait rebrousser chemin. La route nous paraît praticable, la météo détestable. Impossible de trouver où

se loger dans cette partie du centre de l'Islande à cette période de l'année. Peut-être qu'une semaine d'attente me donnera l'occasion de revenir vers Askja pour voir ce fameux cratère, Viti. Vers 16 heures, nous prenons la décision de continuer vers le lac Myvatn, un peu plus au nord-ouest. Une lumière flâneuse nous invite à l'arrêt, pour quelques heures d'intenses odeurs soufrées.



Frissons d'automne...



7 septembre 2001 ...

Région du lac Myvatn...

Retour sur Akureyri

Commençons la journée par les mauvaises nouvelles... Je viens d'appeler le responsable des travaux sur l'«El Grillo», il ne veut rien savoir sur l'idée de faire des photographies des travaux sous-marins. J'ai un peu insisté... Rien à faire. «Sorry» d'un air peu ennuyé fut sa seule réponse; je la reçus comme une giffle au réveil, après avoir soigneusement balbutié mon anglais vacillant. Par bonheur, les paysages de cette matinée glaciale me font oublier ce petit désagrément de parcours pour quelques heures. Température extérieure à 1°C, sans compter le vent violent qui accompagne les flocons de neige qui commencent à tomber timidement. Il demeure en moi un sentiment un peu amer de n'avoir traversé aucun automne cette année. Les pro-

chaines semaines risquent d'être rudes... Les activités géothermiques dans la région du lac Myvatn, où je suis déjà passé il y a quelques semaines, sont impressionnantes. Troué de toute part, le flanc des collines déverse sans cesse sa lymphe bouillante. L'énorme tuyauterie rutilante qui mène cette vie vers la plaine semble trempée dans une liqueur miroitante, détachant d'énormes serpents sur un sable d'encre. Contraste écoeurant de l'odeur et de la vision. Chaud et froid se mélangent, vapeur et vent se marient, donnant aux paysages l'aspect d'une palette de peinture en recherche d'absolu. Une couleur déversée dans un cratère profond offre

au lac l'aspect d'une tache aux frontières bien étudiées. Sa profondeur semble à la mesure de son éclat au centre de cette terre écorchée. Il fait si froid que visage et mains s'engourdissent... Je me vois contraint de ruser, particulièrement pour changer un film. A chaque pas, le sol accompagne la semelle, formant à intervalles réguliers, des sabots débordant d'au moins cinq centimètres autour d'une chaussure qui s'alourdit. Je chasse maladroitement cette terre poisseuse de ma marche, de crainte de glisser sur les pentes raides qui m'accompagnent vers la chaleur de la voiture.



Retour à Akureyri...

8 septembre 2001...

Derniers jours avant la solitude...

...de Hveravellir vers Selfoss



En reprenant la route 1 partant d'Akureyri ce matin, le temps ensoleillé me donne l'envie de proposer à Yves un retour vers le sud par la piste 35. Ce fameux parcours, que j'ai déjà effectué au début de mon voyage, accompagné d'une météo peu engageante, nous fera gagner pas mal de kilomètres mais il nous faudra un peu plus de temps pour le parcourir. De plus, nous repasserons par Hveravellir qui reste un site très intéressant photographiquement. Nous nous engageons pour les 130 kilomètres qui nous amèneront à Gullfoss. La piste me semble plus acceptable. Etrange, il y a nettement moins de secousses. Je ne sais pas si cela vient du fait que le poids dans la voiture est mieux réparti avec deux personnes à bord ou si la pression des pneus est légèrement diminuée... Ceci dit, nous passerons 7 heures sur la piste, avec un arrêt d'une heure et demie à Hveravellir. La soupe d'aujourd'hui est suisse uniquement. En effet, nous avons craqué pour un de ces petits bains dont on ne se remet pas facilement. Le nombre de touristes a énormément diminué depuis le départ du dernier ferry pour Bergen, jeudi. On ne s'en plaint pas mais il y a dans l'air un odeur de fin de saison qui me fait un peu craindre pour le manque d'endroits où passer les nuits de ces prochaines semaines.



Nous arrivons à Selfoss où nous passons la nuit. Nous allons prendre la piste demain vers Grindavik. Si la météo le permet, j'aimerais tenter une petite entrée dans le lac Kleifarvatn aux abords duquel la terre laisse échapper d'innombrables vapeurs soufrées. Ce soir nous avons la chance de dormir dans un «petit chalet», du moins c'est l'impression que j'y ressens. Un petit avant-goût de Suisse qu'Yves rejoindra dès demain...

9 septembre 2001... pluie, vent, brouillard et retour à Keflavik...

L'arrêt que nous avions prévu à Krysuvik est de courte durée... Non seulement pluie et vent se sont donnés le lac comme énorme place de jeux mais un ami un peu lourd et pas très sympathique les a rejoints, le brouillard. Inutile de tenter quelques photos ou de se tremper. Je pense même que se perdre en allant vers le lac ne serait pas improbable... Nous arrivons à Keflavik en fin d'après-

midi où nous peinons à trouver un endroit pour passer la nuit. Parquée devant la guesthouse, une voiture attire mon attention car des autocollants de plongée sont placés sur la vitre arrière. Je me renseigne auprès de la personne qui nous loue la chambre. C'est sa voiture mais il ne plonge plus depuis bientôt un an. Il appelle un de ses amis plongeurs, et me passe la

communication. Rendez-vous demain vers treize heures au club. La belle affaire... Espérons que ce soit la bonne...



10 septembre 2001... Keflavik...

Vers les Grandes Marées...

Réveil un peu pénible ce matin. Nez bouché, oreilles qui sifflent... C'est parti pour un bon petit «rhume» de derrière les fagots. Après un dernier petit café, je dépose Yves à l'aéroport. Durant quelques instants je me trouve un peu perdu dans l'espace un peu vide de la voiture. Mais cette solitude ne va pas durer. A l'heure où j'écris ce carnet de bord, après une fin de journée bien remplie, j'ai fait la connaissance d'un plongeur, un vrai, Tomas Knutsson. Le personnage marquant qui se dévoile au cours de la conversation semble sorti des récits d'aventure de Cousteau. Je tente de lui expliquer mon projet pendant qu'il se déplace d'un endroit à l'autre cherchant je ne sais quoi... Le

sceau enfin trouvé! Il me tamponne le dos d'une photo en me la donnant. Recto, une image d'un canyon du lac Thingvallavatn, on nage en plein rêve. Visibilité minimum... Allons, peut-être 20 mètres ou plus... Comme nous sommes dans les échanges de carte, je lui tends une des miennes. Il s'empresse d'allumer son ordinateur pour voir «pourquoi-pas.ch», mais impossible de se connecter. Je prends le petit portable ibook qui me suis fidèlement depuis mon départ et je lui fais découvrir les

images de «Naufrage du Temps» que j'ai réalisées l'an dernier. Il change de cap en un instant, téléphonant à l'un de ses amis instructeurs pour m'emmener plonger. Il me propose sans que j'aierien demander d'entrer ma voiture dans le local afin que je puisse tout remettre en place.



Ce qu'il me dit d'Arni confirme le sentiment que j'ai eu lors de notre rencontre à Reykjavik le mois dernier. Je prends mes aises et profite d'être à l'abri pour remettre en état tout l'intérieur de la voiture. L'après-midi ne sera pas de trop pour évacuer un peu l'humidité qui s'est infiltrée ces dernières semaines. Voyant que je ne dispose pas d'endroit où dormir, il m'offre la possibilité de rester ici, à l'étage, dans un petit salon qui fait office de salle vidéo et de projection. Me sentant un peu redevable de tout ce qui m'arrive, je l'invite à manger ce soir au petit restaurant «Café Duus», tout à côté. Il accepte... En regardant la fenêtre en direction du port, il me demande: «Tu vois ce bateau là-bas?...» puis fixant l'horizon, il ajoute «Demain, si le temps le permet... Nous irons jouer avec les dauphins...», mais il faudra se lever tôt...



Sportkófúrnarskóli Íslands
Padi Dive Center S-5157
Grofin2 - 230 Keflavík
421-7100 & 897-6696
scuba@simnet.is

Le repas se déroule dans une atmosphère un peu décalée, mêlée d'islandais et d'anglais. Tomas partage la conversation avec les gens qui entrent et sortent et qu'il semble tous connaître et moi, je suis assis en face d'un homme qui me parle de ses expériences aux quatre coins du monde avec les plus célèbres plongeurs, notamment Jean-Michel Cousteau. Je reste parfois sans voix devant toutes ces images qui me traversent. Il a fondé voici quelques années «Blue Army», une association qui s'occupe du nettoyage sous-marin des ports de la région, se mettant à dos certains «pros» de la branche... Les auto-

rités le soutiennent évidemment dans cette entreprise et de nombreux articles et documents ont été publiés à ce sujet. Les magazines de plongée ont parlé de lui en Norvège, en Suède, au Danemark et même en Grèce. C'est dire la présence du personnage qui reste passionné de sa vie derrière ses demi-lunettes qu'il enlève et remet souvent d'un air furtif. Il m'achève en me disant que très probablement un de ses amis pourrait me faire voir le «Pourquoi-Pas?». Après un repas poissonneux et excellent, je rentre prendre un peu de repos.

Bientôt minuit et bien-sûr je ne dors pas...

Je trouve Tomas le regard fixant le lointain lorsque j'arrive dans l'immense local où sèchent les combis de leur plongée de la veille. Il m'annonce que nous allons préparer le zodiac pour aller rejoindre les dauphins... Mais d'abord, le petit déjeuner. La boulangerie dans laquelle il m'em-mène appartient à son frère. Dès notre entrée dans l'arrière-boutique c'est un jonglage incompréhensible de rires et de bousculades sous des atterrissages réguliers de pâtons que le patron pèse et lance avec attention. Je ne sais que choisir pour mon estomac tant le choix est varié. Finalement, nous retournons au club avec chacun un petit cornet rempli de délices... Nous emportons avec nous pour ces quelques heures de «ballade» maritime, une combi étanche, palmes, masque et tuba. Je prends également le caisson étanche au cas où les «petits de Tomas» nous inviteraient à nous mettre à l'eau. La remorque attelée nous partons et tout au fond de moi j'espère que cet instant que j'attends depuis tant d'années va se réaliser. Le zodiac mis à l'eau, les premiers instants sont sublimes. Des nuées d'oiseaux décollent à mesure

que nous avançons, rythmant à chaque secousse de l'embarcation un départ de centaines d'ailes. Il y a dans l'air une fraîcheur saline et poissonneuse traversée par un soleil timide. Après une demi-heure on aperçoit les premiers souffles... Tomas me propose de me placer au front du zodiac avec mon appareil. Il m'indiquera la direction où les dauphins approcheront. Poursuite effrénée sur les vagues, un dauphin passe à moins d'un mètre du zodiac. On les perd une première fois. Second groupe quelques minutes plus tard, puis un troisième. Impossible de circonscrire un groupe et l'amener à la curiosité pour jouer. De plus, avec la mer qui commence à s'agiter assez fortement, Tomas décide de retourner vers le phare où quelquefois des groupes de dauphins s'arrêtent. Le retour est lent, la mer se démonte. Une sonnerie de mobile et il me demande de prendre la commande de l'embarcation... C'était son frère à Keflavik. Je n'oublierai jamais l'expression que son

visage prend à cet instant. Il me regarde et m'annonce qu'il y a eu un attentat très grave à New-York. Le retour est direct. Arrivé devant le local de plongée, il laisse les portes de la voiture ouvertes et le moteur en marche et l'on court à l'étage consulter les nouvelles. Confus, je reste près de deux heures devant le poste en tentant de comprendre des images qui me semblent tirées d'un film-catastrophe. En début de soirée, je sors pour manger; je ne me rappelle pas avoir vu dans le seul regard des passants autant d'incompréhension. Une petite dame m'adresse la parole depuis derrière son échoppe comme si je la connaissais depuis toujours: «sad day...» me dit-elle en me rendant la monnaie. Je dois avouer que les jours qui suivront cet événement seront amers pour moi, comme pour beaucoup de monde je pense. Les e-mails que je reçois dès lors se teintent de solidarité et quelquefois de poésie. J'ai laissé un peu la rédaction du site prendre du retard, et j'en suis désolé.



BONHEUR...

*Le Bonheur c'est comme une tartine,
une tranche, une tranche de vie,
mangée vite et presque en sourdine,
le temps d'une «récré», le temps d'une vie.*

*Le Bonheur c'est d'aimer toujours,
de s'aimer sans s'appartenir,
de s'aimer plus jour après jour,
d'être homme et femme et d'en sourire.*

*Le bonheur, ce sont les enfants,
leurs rêves, leurs joies, leurs regrets,
leur droit à vivre maintenant
et à pouvoir grandir en paix.*

*Le bonheur c'est un coin de terre,
un coin du jour, un coin de la nuit,
mais pas un coin de cimetière,
ni un drapeau, ni un pays.*

Hervé Eigenmann

retour à
Landmannalaugar...



12 septembre 2001...



Tomas arrive avec le déjeuner ce matin. Il a repéré hier ce que j'ai mangé et a acheté le même «petit» croissant fourré. La télévision continua de fonctionner durant tout le repas, puis il me propose un petit «meeting» afin qu'il puisse organiser un peu par téléphone mes déplacements vers ses connaissances. Il est très occupé pour ces prochains jours, aussi je décide de partir marcher à Landmannalaugar jusqu'en fin de semaine. Je prépare la voiture et tout le matériel et juste avant de partir il me donne un petit billet avec son numéro afin que je l'appelle samedi pour prévoir la suite du programme. Je reprends la route en direction de Selfoss puis de Hella. Je fais une brève halte dans une petite pension pour confirmer que la piste est bien praticable pour ma voiture. Un ouvrier très sympathique me montre sur la carte la piste que je connais déjà et me rassure d'une tape amicale sur l'épaule.

Je m'arrête à maintes reprises au cours de la montée, séduit par une fin de journée exceptionnelle. Lors d'un de mes arrêts, j'entends ce petit cri qui m'est devenu familier depuis quelques semaines, celui des oies qui commencent à se regrouper. Moment très émouvant dans une plaine silencieuse. La place de camping sur laquelle nous nous étions arrêtés une semaine auparavant est déserte, tout est fermé. Je décide de passer une nuit dans la voiture, sur la banquette arrière que je libère tout spécialement. Les derniers rayons du soleil frôlant la crête de l'horizon lointain donnent naissance à un éclairage étonnant, tout enrobé de douceur. Je me glisse finalement au chaud. Un peu plié dans cet espace exigu, je me retourne un millier de fois durant la nuit pour trouver une position agréable....





13 septembre 2001...

Réveil courbaturé, baigné de lumière. Hier, lors de mon infructueuse arrivée au camping, j'avais décidé de redescendre de quelques kilomètres la piste afin de me trouver au bon endroit pour effectuer quelques prises de vues. Une chance pour ce matin, le temps est dégagé... J'avale en vitesse ce qui me passe sous la main, j'emporte le trépied et tout le matériel photo et je m'en vais gravir une petite colline et prendre un peu d'altitude. Depuis mon trône, je distingue de petits volcans, des champs de lave à l'infini et au loin, trempés d'ocre et de vert, des sommets pointus et arrondis en bon ménage.



L'arrivée à Landmannalaugar se fait par deux guets que je traverse avec plaisir. Je pars immédiatement en repérage avec le petit appareil numérique. En fait de repérage, je suis irrésistiblement attiré dans ma quête, d'un rocher à l'autre, d'une faille vers une fumerolle... C'est finalement deux heures de ballade que je termine presque sous la pluie. J'ai rencontré lors de cette vadrouille un couple de Suisses. Comme ils sont encore stationnés lors de mon retour, nous en profitons pour discuter un peu. Vient se mêler à notre conversation un couple d'Allemands. Lui est plongeur et il a repéré le mono de 18 litres sur le toit. La pluie et le vent dispersent chacun de nous et je me retrouve à lire jusqu'en fin d'après-midi sur le siège de la voiture...



Je décide de rester ici jusqu'à demain en espérant pouvoir refaire la marche que j'ai faite tout à l'heure avec mon matériel photo au complet. Je passe la nuit au petit refuge en compagnie d'Allemands avec qui je sympathise. 23h, extinction des feux, plus un bruit ne brasse l'air frais du dortoir, mis à part les gouttes de pluie qui cognent comme du sel lancé par poignées.

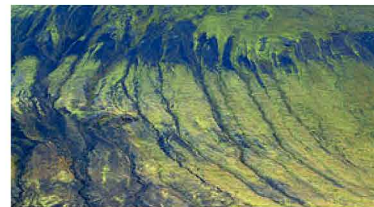
Les Grandes Marées...

14 septembre 2001... Landmannalaugar...



Comme la luminosité augmente au fur et à mesure des minutes dans le sombre dortoir, je décide de me lever. 7h30, petit déjeuner à la cuisine du refuge. Une pluie très fine m'accueille, comme de la brume qui tombe. Un rapide coup d'oeil au ciel et je me décide à embarquer tout le matériel et à partir tenter ma chance. Je regrette durant les deux premières heures d'être parti ainsi. Pluie et vent tentent de décourager mes efforts. Subitement, quelques rayons commencent à exposer les faces pelées de som-

rets avoisinants. C'est une matinée un peu rude pour le matériel et le moral. Elle est parsemée d'éclaircies venteuses et de pluie qui donnent aux paysages une saveur et un velouté que l'on aurait envie de goûter. Des monts arrondis à l'aspect de flan caramel aux parois tranchées vif d'éclats de chocolat, mon estomac et mes yeux sont rassasiés... Enfin surtout les yeux! L'estomac doit attendre le début de l'après-midi et mon retour à la voiture pour obtenir enfin de quoi satisfaire ses glossements interminables.



Je quitte Landmannalaugar vers 14h en direction de Hella. Je vais me diriger vers le sud pour une dernière visite au Jökulsarlon. Content du début de journée, je file un peu rapidement sur la piste lorsque je commence à ne plus trouver les paysages familiers, mais plus du tout... Des flaques de plus en plus nombreuses apparaissent sur la route et, malgré une météo un peu pluvieuse, j'ai peine à imaginer qu'elles aient pu gonfler de la sorte en une demi-journée. C'est un guet dont l'eau remonte bien au-dessus du capot qui me fait comprendre que je ne suis plus sur la bonne piste. Je n'ai croisé aucune



indication. Pour confirmer que je vais au moins, dans la bonne direction, j'enclenche le GPS mais celui-ci refuse de fonctionner. La bonne vieille méthode de la boussole et de la carte confirment que je me trouve bien dans la bonne direction. Une demi-heure un peu stressante et je rejoins, quelques kilomètres plus bas, la piste qui me ramène à Hella. Je suis la route vers Jökulsarlon où je passe une nuit frileuse dans la voiture après deux heures de rédaction pour le site. Je prends vraiment beaucoup de retard et il va me falloir consacrer un peu de temps au reportage de ces derniers jours.



15 septembre 2001...

Ce matin, en retournant vers l'ouest par la route 1, je tente de réaliser une prise de vues sur une trentaine de kilomètres. Cette idée m'avait traversé l'esprit lorsque j'avais pris cette route la semaine dernière avec Yves. A intervalles réguliers, en prenant des repères géographiques, j'aimerais pouvoir obtenir une vue «impossible» de l'ensemble de ce tronçon. La lumière de ce matin, venant du sud-est, est parfaite et je par-

cours ces kilomètres en m'arrêtant très fréquemment. Vers 9h, je rappelle Tomas. Il n'a pas encore réussi à joindre les personnes nécessaires. Il me demande d'attendre et de le contacter dans environ deux heures. Il fait beau, certes, mais la lumière, du point de vue photographique, n'est pas intéressante, aussi j'en profite pour rattraper mon retard sur «pourquoi-pas.ch». Tomas me propose de retourner à Keflavik pour organiser

la suite. Monter au nord à Husavik lui semble un peu tardif pour la saison, tout est fermé et les baleines sont probablement déjà parties. Demain, il s'occupe d'une initiation de plongée pour les enfants à la piscine. Je me suis mis à sa disposition pour l'aider à préparer le matériel. Il m'apprend, radieux, qu'il vient d'obtenir le droit d'être importateur de NDiver pour l'Islande.



30 km de route de Jökulsárlón en direction du Sud-Est. L'image multiple n'est pas très intéressante photographiquement parlant mais elle présente la diversité des paysages sur seulement 30 km.

16 septembre 2001...

Cet après-midi je suis arrivé au milieu d'une conversation. Tomas, l'un de ses amis et David, un des instructeurs... Sur l'écran de l'ordinateur: «pourquoi-pas.ch». A chaque fois que l'occasion se présente, il parle de mon site, qu'il m'a d'ailleurs conseillé de faire traduire, pour la troisième fois. Il veut en parler au ministère de l'environnement, dans les écoles.... Il faut dire qu'ici, en Islande, il connaît vraiment beaucoup de monde. Il semble apprécier la façon avec laquelle je mène les choses, par passion. Il fonctionne de la même manière, un peu de sagesse en plus. On discute un peu technique de plongée et informatique avec David. Comme ils ne comprennent pas le français, je leur fait découvrir certaines pages du site qu'ils n'avaient pas vues. Le projet au complet, le matériel photo, le budget... 22h45. Après une journée tempétueuse

à l'extrême, Tomas me demande la carte du gars que j'ai rencontré à Borgarnes il y a deux semaines et le contacte pour l'organisation d'une plongée. Lorsqu'il réapparaît de son office, quelques minutes plus tard, il m'appelle et, me tendant la main, il m'adresse: «Manu, you've touched the jackpot...». Effectivement, c'est la personne qu'il fallait trouver. Il connaît tout à propos du «Pourquoi-Pas?» et a plongé sur cette épave des dizaines de fois. Il attendait mon coup de fil.

Pourquoi-pas...

17 septembre 2001...

Petite journée tranquille à Keflavik... Tomas me propose d'aller à la piscine. Rien de très particulier, si ce n'est qu'en Islande les nombreuses piscines publiques sont alimentées en eau chaude naturelle. Le premier passage dans les vestiaires ressemble au jour où l'on passe son permis de conduire. Des indications partout sur les murs et des consignes à suivre à la lettre. Enlevez vos chaussures ici, déshabillez-vous là, veuillez-vous laver ici, là et là. Ensuite seulement, après avoir enfilé votre costume de bain, vous accédez à la piscine. Il y a le bassin principal à 25°C, le jacuzzi à 32°C et enfin un bassin à 42°C. Tomas me montre encore une porte avec un nom imprononçable, c'est le sauna. Allons-y, j'essaye le tout. Les deux dernières étapes sont un peu brûlantes. La sortie est égale à l'entrée... suivez les panneaux...

Tiens, j'avais oublié de vous parler d'un événement à Keflavik. Je ne lui ai prêté qu'une importance toute relative, mais vue que la presse et la télévision en ont parlé... Une baleine de 6m environ s'est échouée près du port. Les raisons de sa mort sont pour l'instant inconnues mais des chercheurs sont venus récupérer la carcasse à des fins scientifiques. Ce soir, c'est la remise des diplômes aux divers plongeurs de la région. C'est l'occasion de faire un peu connaissance avec les



islandais. Ma voiture devient curieusement une attraction. Il ont entendu que j'avais un compresseur et n'en croient pas leurs yeux lorsqu'ils le découvrent, caché sous la combi. Je leur demande si le fait de voir un suisse au mois de septembre avec tout son matériel de plongée et un compresseur est une chose étrange. Les regards que se lancent ces plongeurs et que j'accompagne d'un éclat de rire confirment sans un mot. Ce n'est vraiment pas courant.



18 septembre 2001... Borgarnes, tentative sur le «Pourquoi-Pas?»...

Ce matin, de bonne heure, Tomas arrive avec le déjeuner. Il téléphone ensuite à Svanur Steinarsson qui est en fait son oncle. Vu ma curiosité à ce sujet, il m'explique que sa famille comprend plus de six cents membres. Je comprends mieux dès lors, qu'il ne se rappelle pas de tout le monde. Je me rends donc à Borgarnes pour le rencontrer à son office. Il travaille dans le domaine de la photographie et dispose d'un petit studio dans lequel il prépare des reproductions... Des plans du «Pourquoi-Pas?», qu'il a reçus de France. Il me montre une incroyable collection d'images du bateau, de photos de plongée sur l'épave et de correspondance qu'il a depuis des années avec de nombreuses personnes passionnées par le «Pourquoi-Pas?». Il retrouve dans ses dossiers plusieurs images de la Calypso qu'un ami, que je vais certainement contacter à mon retour, lui a offertes. Je suis fasciné. Je reste sans voix lorsque les duplicatas de documents qu'il me prépare commencent à s'empiler sur le bureau. Suite à ce pur moment de délice, il me demande de le suivre. Nous quittons la route principale pour une quinzaine de kilomètres de piste vers le Straumfjörður. Au bord d'une petite plage de sable clair nous nous arrêtons. Pendant que j'équipe ma bouteille et que je me glisse dans la combi, il s'en va chercher le zodiac. Je prépare également le caisson pour l'appareil photo, l'entourant de mille précautions. Cette occasion-là ne doit pas se solder par un problème technique...

Durant le trajet sur l'eau, Svanur m'explique les conditions du naufrage et l'histoire qui suivit. Il prend position sur ses amers, l'un d'entre eux se trouve masqué par le brouillard, mais en bon navigateur, il en trouve un de réserve. Je m'équipe, il me conseille d'aller faire un repérage. Je me jette à l'eau... Descente dans un brouillard parfait... Visibilité, environ 50cm. A 8m de profondeur, c'est la nuit complète. Je remonte, il est inutile d'insister. Svanur me regarde, un peu désolé. Il vaudrait peut-être mieux attendre la fin de la semaine. Il y a eu une tempête violente il y a quelques jours et il faudra du temps pour que l'eau retrouve sa clarté. Un peu déçu mais pas découragé pour autant. Je reviendrai en fin de semaine. Sur le retour on effectue une boucle par une petite baie afin de replacer un bateau qui a voyagé sur une cinquantaine de mètres à cause des vents violents. De retour à la voiture, il appelle son épouse pour lui annoncer l'arrivée d'un petit Suisse pour la nuit. Je suis en plus invité à manger avec eux ce soir. Soirée sympathique après un repas succulent. Il me montre quelques photos d'oiseaux qu'il a prises ces dernières années. Il a vraiment des images impressionnantes de bébés rapaces en très gros plan. Je leur fait découvrir le site. Dessert dans le vaste salon meublé avec beaucoup de goût. Je passe un moment très agréable avec des gens qui me semblent déjà être des amis.



19 septembre 2001... retour à l'histoire du «Pourquoi-pas?»

Accueil agréable ce matin, une odeur de pain grillé se ballade dans la chambre dès mon réveil. Après le petit déjeuner, je rejoins Svanur à son travail et je lui pose encore quelques questions sur l'histoire du «Pourquoi-Pas?». Il me propose de me montrer le musée de Borgarnes qui possède quelques éléments et des photos. Théoriquement, l'ouverture a lieu en début d'après-midi. Il sonne et explique mon projet. Je suis reçu avec beaucoup d'attention par une employée du musée, puis par le conservateur. Ils me montrent une des boussoles du bateau que Svanur a découverte lors d'une de ses plongées, ainsi que divers objets. On m'apporte une petite boîte contenant des copies de photos d'époques. J'obtiens même l'autorisation de reproduire ces documents et de les utiliser pour le site. Je me mets donc au travail. Une personne m'apporte trois photocopies sur lesquelles

je trouve, en français, le rapport des dernières heures du «Pourquoi-Pas?» écrit par le seul survivant du naufrage, Eugène Gonidec. Je m'en vais en fin de matinée, complètement ému par ce qui vient de m'arriver. Je retourne à Keflavik pour préparer la plongée de demain. Deux heures de



route pour rejoindre ma «base». A peine suis-je arrivé que Tomas me propose d'aller voir les dauphins. La mer est d'un calme absolu. Nous préparons le zodiac et, le temps de le mettre à l'eau, le vent s'est levé. Nous partons tout de même, un peu secoués, en espérant trouver de quoi satisfaire notre curiosité. Pas un aileron ne nous apparaît durant plus d'une heure. On sauve cependant un oiseau pris dans un filet. Les coups de bec qu'il tente de

donner pour se défendre nous forcent à enfiler nos gants de plongée. Quelques minutes plus tard, il s'en va effrayé par sa mésaventure. Retour au port. Je croise David qui me propose une plongée de nuit dans deux heures... Journée bien remplie mais j'accepte. 21h30, dans la nuit nous préparons le matériel. Petite plongée mais je fais cependant une expérience vraiment inoubliable avec le plancton. Nous sommes environ à 8m de profondeur. Il suffit d'éteindre quelques minutes les lampes, d'habituer les yeux à la nuit et ensuite d'agiter mains ou pieds. Le mouvement produit une luminescence du plancton par excitation. C'est vraiment impressionnant. Des milliers d'étoiles éphémères qui naissent en quelques secondes puis s'éteignent aussi subitement.



Sur les traces du «Pourquoi-Pas?»

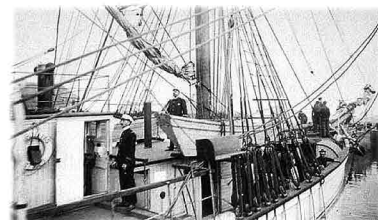
article de Jean-Yves Blot, magazine «Cols Bleus n° 1847, mai 1985
de Rockall au Straumfjörður...



Le 29 juin 1921, deux marins du trois-mâts-barque «Pourquoi-Pas?» mettaient le pied sur un rocher isolé à quelques centaines de milles au nord-ouest de l'Irlande: Rockall. Ce rocher constituait alors, depuis plus de vingt ans, une énigme pour la science. Le navire océanographique de Jean-Baptiste Charcot avait appareillé de St.-Malo dix jours plus tôt pour tenter de trouver la clef de l'énigme. La mission avait été préparée au ministère de la Marine et tenue confidentielle en raison des difficultés pratiques qui entouraient l'opération. L'affaire «Rockall» avait commencé au siècle précédent: deux bâtiments de la marine de guerre britannique, l'Endymion puis la Porcupine, parvinrent, à des années d'intervalle, à faire débarquer sur ce rocher abrupt constamment balayé par les embruns plusieurs de leurs hommes; ceux-ci rapportèrent, à titre de curiosité, quelques fragments arrachés au rocher.

Des années passèrent...

Un jour, le savant britannique Judd examina les échantillons et, à sa stupeur, constata que la roche ne ressemblait à aucune autre connue en géologie. Judd adressa à son collègue américain Washington la moitié d'un des précieux échantillons, dix-sept grammes exactement. L'Américain confirma la conclusion de son collègue britannique: la roche était unique au monde. On lui donna le nom de rockallite.



Par la suite, Alfred Lacroix, un professeur du Muséum d'Histoire Naturelle de Paris analysa lui-même un fragment de cet étrange rocher perdu au milieu de l'Atlantique Nord et constata, comme ses prédécesseurs, qu'il n'en avait jamais observé de semblable. Deux expéditions britanniques, parties rejoindre le rocher à la fin du XIXe siècle, échouèrent du fait des conditions de mer. Le mystère s'épaissit encore quand le professeur Alfred Lacroix, en 1915, découvrit finalement une roche très semblable à la rockellite mais non identique, de l'autre côté du globe, à Madagascar. La roche-soeur de la rockellite reçut le nom de *fasibilikite*. Entre-temps, Rockall avait provoqué la



mort de huit cent personnes lors du naufrage du paquebot norvégien Norge qui avait heurté le rocher à pleine vitesse, par temps bouché, le 31 juillet 1904. A plusieurs centaines de kilomètres des côtes les plus proches, les naufragés n'avaient eu aucune chance de survie.

Jean-Baptiste Charcot, dans plusieurs articles passionnés, a raconté les péripéties de la mission du Pourquoi-Pas? de l'été 1921 qui allait, servie par la chance, mettre fin à l'énigme de Rockall et régler son compte à la rockallite: on s'aperçut en effet cette fois-là, que la rockallite n'était qu'une veine dans la masse granitique du rocher. Charcot avait résumé les résultats de la mission par une boutade: «la rockallite est le grain de beauté de Rockall». (1)

Quinze ans plus tard, au retour d'une autre mission, au Groenland cette fois, le Pourquoi-Pas? était drossé sur les rochers de la côte Sud-Ouest d'Islande lors d'une tempête restée depuis dans la mémoire des habitants de l'île. Le naufrage coûta quarante morts. Parmi les victimes se trouvait Jean-Baptiste Charcot, docteur en médecine, pionnier des explorations antarctiques françaises et de la recherche océanographique. Un scaphandrier islandais, dépêché sur les lieux de l'accident, put, par moins de quinze mètres de fond, reconnaître les vestiges du navire et dresser un plan de l'épave. Charcot et ses hommes eurent des obsèques nationales. L'Islande, dans le deuil, enrichit sa légende. L'endroit précis du naufrage fut oublié jusqu'au

jour de 1961 où la presse annonça qu'un plongeur de Reykjavik venait de retrouver l'épave du Pourquoi-Pas?.

La nouvelle entraîna une protestation qui vint du fond du Finistère: «On n'a rien retrouvé du tout pour la bonne raison que j'ai toujours su où le Pourquoi-Pas? s'était perdu». Celui qui parlait ainsi était le maître timonier Eugène Gonidec, unique rescapé de l'accident qui avait fait quarante victimes au petit matin du 16 septembre 1936. Gonidec, au bord de l'évanouissement, avait eu la chance d'être recueilli par un paysan d'une ferme isolée sur la côte du Staumfjörður, près du lieu du naufrage.

Le 13 juin 1984, un voilier mixte aux allures de bâtiment de pêche reconverti, la Galatée, quittait St-Malo à destination de

l'Islande. Il emportait une plaque d'acier de dix-neuf kilos remise quelques jours plus tôt par le président du Yacht Club de France. Charcot avait été président de ce club pendant vingt ans, jusqu'à sa mort. La plaque était gravée à sa mémoire. L'équipage de la Galatée avait pour mission de la placer sur Rockall si l'état de la mer permettait d'approcher le rocher.

Avec la complicité d'un anticyclone bien placé et le complément de chance que l'opération supposait, la Galatée put faire débarquer l'un de ses équipiers sur Rockall, au tout début de juillet. La plaque du Yacht Club fut hissée et scellée près du sommet. Sauf cataclysme; elle s'y trouve encore et peut être aperçue par les bâtiments qui approchent de la roche par le Sud-Est. Une autre, beaucoup plus petite, en bronze que l'air marin a verdie, rappelle aux oiseaux qui blanchissent le sommet du rocher la souveraineté britannique qui règne en ces lieux. En dépit de ces signes gravés par l'entêtement des hommes, Rockall n'a, en définitive, guère changé et, dans sa nudité de granit, le rocher mieux que d'autres lieux rappelait à ceux de la Galatée l'épopée du Pourquoi-Pas?

Rockall, depuis la mission de Charcot en 1921, avait changé. Les instructions nautiques y signalent une balise lumineuse, souvent en panne, à vingt mètres au dessus de l'eau. Etant donné la situation stratégique des eaux entourant le rocher qui intéressent autant militaires que pêcheurs et pétroliers, la Grande-Bretagne a pris pos-

session de ce territoire de quelques dizaines de kilomètres carrés en 1955.

En Islande, en revanche, à cinq cent milles de là, les parages du Staumfjörður restent muets. Les témoins qui pensaient connaître l'emplacement de l'épave s'étaient trompés. A force de se répéter, la tradition s'était embrouillée. Andri Heidberg, le plongeur qui avait retrouvé l'épave en 1961, était mort sans laisser de piste précise. Seul un rocher, Hnokki, où la quille du Pourquoi-Pas? avait talonné et pivoté, fournissait un repère sûr à un mille de la côte. Il fallut chercher.

Le 14 juillet 1984 à un demi-mille du point de départ des recherches, hélice bipale, chambre des machines, chaudière, étaient en place, alignés comme sur un plan d'architecte.

Au musée national de Reykjavik, quelques débris de bronze, une bouteille de vin et son bouchon couronné d'une algue, portant sur son flan le sceau d'une brasserie de Rennes, un indicateur de barre bloqué par les concrétions calcaires en position «droite toute», une plaque de bronze du sondeur (conçu dans les années 1920 par le capitaine au long cours Warluzel), des balles de fusil de guerre, une poignée d'épée de cérémonie d'officier de marine, scellent désormais en images la légende que depuis longtemps l'Islande à faite sienne -celle d'un grand voilier français de recherche polaire perdu avec son équipage breton, son chef et la poignée de scientifiques qui les accompagnait, sur la côte froide et grise du Staumfjörður.

(1) Marthe Oublié: «Jean Charcot». Paris 1937
Bibliographie:

Marthe Emmanuel: «Tel fut Charcot». Paris. Beauchesne 1967

J.B. Charcot: «Les croisières du Pourquoi-Pas? en 1921», in: «La Géographie». T.XXXVII, Mai 1922, pp473-492

Quelques années après le drame, le Morgunbladid, journal de Reykjavik, recueillit le témoignage de Kristjan Thorsolfsson. Agé alors de dix-huit ans, il travaillait à la ferme de Straumfjörður et sauva Gonidec, le seul rescapé du naufrage du Pourquoi-Pas? «La passerelle s'en allait à la dérive, vers la terre, avec ces hommes, mais ils s'épuisèrent en route et glissèrent dans l'eau, tous sauf un. Ce dernier disparut quand la passerelle fut très près de Höllubjarg. Je suis persuadé que Gonidec restait le seul en vie quand je l'aperçus pour la première fois. [...] Pourtant, il était cons-

cient quand il est arrivé à proximité de Höllubjarg, car il a lâché la passerelle en me voyant sur le rocher et il s'est laissé porter par le flot, seulement soutenu par la ceinture de sauvetage, jusque dans une crique rocheuse qui s'appelle Hölluvor, et se trouve au Nord-Ouest du rocher. S'il avait atterri dix mètre plus à l'Est, il se serait assommé sur les récifs.»

Le Commandant Charcot, lors du naufrage, eut la présence d'esprit de libérer de sa cage la mouette apprivoisée, mascotte du Pourquoi-Pas?



Seul un fragment de la cloche du Pourquoi-Pas? a été retrouvée après le naufrage.

Rapport sur les circonstances du naufrage du «Pourquoi-Pas?»

Reykjavick, le 21 septembre 1936

Maître timononier GONIDEC à Monsieur le Capitaine de Frégate MARZIN, commandant l'Audacieux,
J'ai l'honneur de vous adresser ci-après le rapport que vous m'avez demandé sur les circonstances du naufrage du POURQUOI-PAS.



Le 15 Septembre: 2 météo nous parviennent: Angleterre et Islande. 13 heures, appareillage de REYKJAVICK, mer très belle, vent nul. Entre 14 et 16 heures le loch accuse 15 milles 5.

Quart de 16 à 18 heures. Faisons route pour doubler SKAGI, la pluie commence à tomber, temps très bouché, vent S.E force 3. Aperçu plusieurs chalutiers et bateau à moteur. Vers 17h15 doublons la bouée située à l'W de SKAGI et changeons de route. Nouvelle route S.S.E. Vent augmente progressivement, nous nous approchons de terre. Vers 17h45 le baromètre descend à pic et ne voulant pas franchir RECKJANES, les Commandants se concertent et décident de rallier un mouillage dans le S.E. de SKAGI. A 18 heures en quittant le quart, faisons demi-tour; suis remplacé par le Maître Principal pilote FLOURY.

Le 16 Septembre: Quart de 0 à 4 heures. Apprends que de 23 à 24 heures le loch accuse 0 milles 5. Position de 0 heure, 13 milles à 14 milles dans l'W de GROTTA ordre venir à droite de la route. Mer 8, vent S.E. force 12. Me tiens au porte voix. Se trouve sur la passerelle: Le Commandant CHAR-

COT, le Commandant LE CONNIAT, le Maître Principal FLOURY et 1 homme. Le vent soufflé avec une violence inouïe. Le bateau gouverne très mal. Le cap au compas varie de 130 au 160. La machine tourne environ 100 tours. Vers 1h30 apercevons les feux de 2 bateaux à vapeur par babord avant (routes coupantes). Vers 2 heures, obligés de passer sur l'arrière du 2ème chalutier qui devait se déranger lui-même. Amené la brigandine pour abattre et appuyer la manoeuvre par sifflet. Le POURQUOI-PAS gouvernant très mal, la barre bloque durant 1 ou 2 minutes fait le signal par sifflet. Evitons le bâtiment et continuons notre route comme auparavant. Rehié la brigandine; Le vent ne diminue pas. Le bateau roule et tangue. Entre 2h.30 et 3 heures, apercevons par intermittence un feu que personne ne peut identifier. Supposons cependant que c'est AKRANES. Aussitôt le Commandant LE CONNIAT donne l'ordre de sonder (sondes successives 30.35.45). En même temps essayons de changer la cape vent devant. Cette manoeuvre est impossible, le bâtiment ne franchissant pas le lit du vent. Changeons la cape lof pour lof.

Jusqu'à 4 heures le vent ne faiblit pas du tout mais le baromètre commence à monter à pic. La brigandine est mise en loques et la corne qui va au roulis abattue. A 4 heures, remplacé par le Maître Principal FLOURY, je descends me changer et me reposer. Durant mon absence, vers 4h.30 le mat de flèche d'artimon se casse entraînant l'antenne T.S.F. toute communication extérieure interrompue l'état de la mer ne permettant pas de réparer l'antenne.

A 5 heures exactement, le petit jour étant venu, je me lève et remonte sur la passerelle. Le Commandant LE CONNIAT me prie alors de descendre dans l'abri de navigation pour y prendre la carte de la côte NW de l'Islande. Fouillant la chemise 74, j'entends un cri provenant de la passerelle. Je sors et me rends compte que nous sommes au milieu de rochers à fleur d'eau que le temps très bouché nous avait caché jusqu'à lors. Le Commandant donne l'ordre d'augmenter. Je cours au panneau de la machine. Le quartier maître mécanicien PIRIOU me répond que nous tournons à toute vapeur. Le Commandant essaye de manoeuvrer pour quitter ces écueils.

A 5h.15 le POURQUOI-PAS talonne à deux reprises. La vapeur fuse de la chaudière, la machine est devenue inutilisable. Une vague énorme balaye le pont, changeant de place le grand canot et le crevant. La petite vedette à moteur est envoyée à l'eau, la rembarde tribord est brisée. Le premier maître de manoeuvre LE GUEN est projeté à l'eau. Le quartier maître VAUCELLES est blessé à la figure. En quelques minutes le bâtiment franchit ce seuil et flotte à nouveau mais à un cap opposé. Le quartier maître électricien BILLLY fait une ronde dans les cales et rend compte au Commandant qu'elles sont vides. Les deux rondes suivantes donnent le même résultat. Le Commandant fait réveiller tout le monde et capeler les ceintures de sauvetage. Il se rend compte qu'il est dans l'impossibilité de tenter de sauver LE GUEN. Il donne l'ordre de hisser les huniers et les focs. Seuls peuvent être établis le petit foc et le petit fixe. Vers 5h35 le Commandant donne l'ordre de mouiller, babord, puis peu après tribord. Cet ordre ne s'exécutant pas, les chaînes défilent rapidement. Le bâtiment évite un peu mais vers 5h45 vient s'écraser sur un rocher, à 1 mille 5 environ de la terre que nous apercevons par instants. Le Commandant fait mettre les doris et les embarcations restantes à l'eau. Venant de la passerelle, part cette exclamation «Mes pauvres enfants». Le docteur PARAT vient chercher la ceinture de sauvetage du Commandant LE CONNIAT mais ne la trouve pas. Ce dernier répond «Ca ne fait rien». Le bâtiment s'enfonce rapidement par l'arrière. Essayons de pomper, peine inutile. L'eau gagne trop vite. Vers 6 heures l'eau arrivant au milieu du pont, en poussant le grand canot, je tombe à l'eau. Se trouvaient alors sur la passerelle les deux Commandants, le Maître Principal pilote, le docteur PARAT. Je grimpe dans un doris à moitié rempli d'eau où se trouvent déjà le matelot JAUEN et le quartier maître de manoeuvre POCHIC. A 30 mètres du bord le doris s'enfonce sous nos pieds. Je saisis un chantier d'embarcation et me laisse emporter en même temps que le matelot JAUEN. En arrivant aux crêtes des lames, j'aperçois la terre et une maison. J'encourage le matelot JAUEN, mais il ne peut me suivre. Bientôt je rattrape le quartier maître PERON qui a une bouée couronne. Nous nageons de conserve vers une planche de débarquement que nous apercevons devant nous. L'échelle rattrapée, nous nageons vers la terre de plus en plus proche. Au bout de



La petite plage du Straumfjörður...

5 minutes, PERON devient violet, pousse deux ou trois «Hou, hou» lève les bras au ciel et coule immédiatement sous mes yeux. A demi conscient, j'arrive enfin à toucher terre où je m'évanouis.

Recueilli par un jeune paysan islandais vers 9 heures, je reprends mes sens vers 12 heures, après avoir été soigné de façon admirable par toute la famille.

Je téléphonai aussitôt au Consul de France à REYKJAVICK pour lui apprendre le naufrage et me faire connaître. Dès que je pus sortir je me rendis sur la côte d'où l'on apercevait encore le grand mât du POURQUOI-PAS. J'aidai un moment aux recherches et à soigner les noyés puis je fus obligé de me recoucher. Un Docteur de BORGANES vint me voir le lendemain 17 Septembre. Le Consul de France arrivait peu après et complètement rétabli, je fis l'identification des cadavres au nombre de 22.

A cheval, en auto, puis par le garde côte danois «HVIDBJORNEN» je rejoignais REYKJAVICK le 18.

Logé au Consulat où je reçois les meilleurs soins et de nombreuses marques de sympathie.



Equipe qui aida au sauvetage les jours suivants



Eugène Gonidec et la famille qui le recueillit



La ferme du Straumfjörður

Thingvellir and the whales...

20 septembre 2001... Thingvellir, plongée sur la lune...



Photo:Tomas J.Knutsson

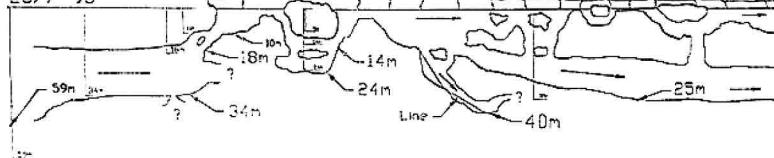


Petite note: le mot silfra (nom de cette faille) se traduit par argent. Effectivement, l'eau étant d'une telle pureté lorsque l'on expire l'air du détendeur et que l'amas de bulles se dirige vers la surface on croirait voir une volumineuse poignée de monnaie lancée dans la lumière du soleil; d'une surprenante beauté...

Ce matin je pars en direction de Reykjavik chercher David, un des instructeurs de Tomas. Nous prenons la direction de Thingvellir. C'est le lac le plus grand d'Islande, et certainement le plus clair. Une petite heure de route et nous arrivons dans un paysage de lichen et de buissons, entrecoupé de fractures. C'est dans l'une d'elles que nous allons plonger. Thingvellir est une région historique. Dans cet endroit un peu étrange se réunissaient, il y a plus de mille ans, les divers chefs de tribus vikings. Nous nous préparons à quelques mètres d'une faille. Vue de l'extérieur, elle ressemble à une flaque de 15m de long et peut-être 5m de large. Mais attention... La première gouille est percée de passages et de grottes. Mise à l'eau... Je dois avouer n'avoir jamais plongé dans quelque chose de semblable. Visibilité à l'infini, aucune particule dans l'eau. La première cuvette donne accès par une grotte à une seconde puis à une troisième faille, pour finir dans un lagon indescriptible. Nous passons la première grotte à 12m de fond environ. Je repère en passant qu'une faille est ouverte dans cette grotte et qu'elle a l'air profonde. J'essaie d'éclairer pour tenter de voir le fond... Impossible. Renseignements pris par la suite, la profondeur avoisine les 50m, mais il reste énormément à explorer et les profondeurs maximales ne sont pas encore définies. Dès l'entrée dans la deuxième chambre nous longeons un canyon d'environ 20m de profondeur. Notre excursion du jour est un survol de la faille afin de repérer les meilleurs endroits à photographier. Et il y en a... Je pense qu'il va me falloir plusieurs plongées pour travailler sur les différents paysages qui défilent devant mon masque. La fin de la dernière faille (cf. photo de Tomas) débouche sur un talus d'une consistance lunaire. Chaque coup de palme trop proche du sol lui donne un mouvement de va-et-vient semblable à un morceau de gélatine que l'on agiterait sur une assiette. Arrivés au sommet de la pente, nous sortons jusqu'à mi-hauteur de l'eau, histoire de réchauffer un peu les mains. L'eau est vraiment très froide. Elle n'arrive pas dans le lac par voie extérieure, mais diffuse au travers de microfissures dans le sol, si bien que les algues se meuvent comme si elles étaient soufflées par en-dessous. Nous repartons en direction du lagon. Paysage lunaire où cratères et lave se sont figés dans le froid d'une eau de cristal. Le lagon est profond de quelques mètres seulement mais la lumière qui le traverse lui donne un volume si étrange qu'il semble échapper à toute mesure. Arrivés à l'extrémité de cette faille nous sortons de l'eau frigorifiés.

Silfra Thingvellir

Bragi Reynisson
25/7 '95



Une petite maladresse de ma part au moment de ma mise à l'eau a laissé entrer quelques litres d'eau très pure dans ma combi. Je barbotte dans un fond de combi détrempée. Ne voulant pas gâcher la plongée, je n'ai rien dit à David. Mais en me changeant, il constate que l'on devra se contenter d'une plongée pour aujourd'hui. Pour la petite histoire qui fera rire certains: en remettant la clef de la voiture dans mon sous-vêtement de plongée, une dizaine de centimètres de fermeture-éclair étanche sont restés ouverts, juste à la hauteur de la cuisse. Heureusement que l'accès au site se fait par étages, de cette façon les dégâts ont été limités. Imaginez: vous sautez avec tout votre barda là où vous n'avez pas votre fond. Le temps de refermer la «petite» ouverture, vous êtes inondé de la tête au pied... C'est arrivé à d'autres et cela m'a toujours fait beaucoup rire... Alors ne vous gênez pas.

De retour à Keflavik je n'ai qu'une chose en tête: repos absolu. Mais Tomas n'est pas de cet avis et il me propose d'aller voir dauphins et baleines encore une fois. Ils sont tous là ce soir, il les sent. On saute dans le zodiac, et c'est sans regret que l'on file à toute allure sur une mer plate. Dix minutes après, premier aileron à la surface. On manoeuvre l'embarcation de manière à susciter la curiosité, et l'on attend. Et celle-ci était curieuse... Une baleine d'environ 5 mètres tourne autour de nous pendant près de 10 minutes. Instant magique, Tomas saute de joie dans tous les sens. Nous reprenons notre route et suivons quelques jeunes dauphins. Imposable de leur donner envie de jouer, ils sont encore petits et la peur du moteur les fait fuir. Nous croisons un chalutier près duquel Tomas s'arrête pour un brin de causette dont je ne comprends décidément pas un seul mot. Peu après, deux des membres de son club nous rejoignent en jetski. Petite séance photo puis ils s'en vont à tout allure sous les sourires de Tomas qui me lance «Tu sais, Manu, dans chaque homme il y a un petit enfant qui sommeille, et un jouet...». Il regarde les deux minuscules silhouettes de ses amis à l'horizon, puis son zodiac et ajoute: «Ca, c'est mon jouet...». Retour au port, je suis transi; ma combinaison de plongée étant trempée de ce matin, je suis parti en mer en jeans avec une veste et un coupe-vent. A chaque retour de mer, Tomas prend un soin énorme à nettoyer son «jouet», afin d'enlever le sel et autres algues coincées parfois dans l'hélice. Même tarif pour les jetskis qui viennent d'arriver. Inutile de dire que je ne rêve que de dormir... Mais cela ne suffit pas. «Allons à la piscine» me propose-t-il. L'eau chaude du jacuzzi à 32°C a raison de moi... Je rentre en tenant juste sur mes jambes. Bonne nuit.

Thingvellir, un peu d'histoire

Ce parc national résume à lui tout seul l'histoire tant géologique qu'humaine de l'Islande. Site historique où les premiers colons vikings, en quête d'une liberté qu'ils avaient perdue en Norvège sous le règne d'un roi unificateur tyrannique, établirent en 930 le premier parlement au monde, l'Althing. Grande leçon de démocratie donnée par ces vikings souvent violents et ivrognes, alors que sur le continent régnaient les intrigues et assassinats de l'époque féodale. Ces assemblées furent supprimées à la fin du XVIII^e siècle lors des dominations norvégienne et danoise. Mais c'est à Thingvellir que fut proclamée en 1944, l'indépendance du pays. Le site de Thingvellir est situé sur la jonction des plaques eurasienne et américaine, dans une large faille d'effondrement parallèle au rift volcanique. Contrairement à ce que l'on pourrait croire, les paysages sont assez reposants. Il s'agit d'une grande plaine verdoyante dominée par un vaste amphithéâtre naturel, le mur de lave limitant le fossé d'effondrement. Le lac Thingvallavatn et ses 83 kilomètres carrés (pour 114 mètres de profondeur maximale) semble déposé sur ce décor délicat de lichen et de lave. Au-delà de la rivière Öxara, un petit pont franchissant la Flosa, cette fissure emplie d'eau froide à quelques degrés. Elle est issue d'un trajet sous-terrain l'amenant du Langjökull, glacier situé plus au sud. Sous ce petit pont des milliers de pièces de monnaie reflètent la lumière de la surface. Autant de vœux réalisés, espérons le...



21 septembre 2001... «Pourquoi-Pas?», deuxième tentative...

Réveil douloureux ce matin. Les genoux me font mal à cause de la position que j'ai prise hier dans le zodiac pour faire les photos. Il faut dire que les courses poursuivies sont souvent très rapides dans un premier temps et l'embarcation fait des sauts avant de se calmer une fois l'attention des dauphins attirée. Des courbatures comme après un marathon... Je suis à peine levé que Tomas arrive avec le déjeuner. Je com-

mence à prendre goût au service parfait... Il s'en va ce matin vers le Danemark et me laisse les clefs du club, dans lequel je peux loger jusqu'à mon départ la semaine prochaine. Je ne sais comment le remercier de toutes ces magnifiques découvertes qu'il m'a offertes. Dès mon retour en Suisse, je lui enverrai de quoi se faire une bonne crise de foie avec du Toblerone, c'est son chocolat préféré.

Merci Tomas, du fond du coeur. Grâce à toi, j'ai découvert une Islande nouvelle, par les yeux d'un passionné de la mer et de la vie. Impossible de marquer plus profondément l'âme que par l'amitié et la générosité dont tu as fait preuve envers ce petit Suisse perdu sur «la lune».



12^{h30}, je reprends cette route qui m'est si familière maintenant, direction Borgarnes. Je viens de téléphoner à Svanur, il pense qu'une tentative serait envisageable sur le «Pourquoi-Pas?» cet après-midi. Malheureusement, le temps change rapidement en Islande. Environ 1h30 de trajet et nous devons renoncer. On discute un peu à son office et il me demande quand je quitte l'Islande. Il enclenche son ordinateur pour consulter la météo. Demain: pluie et vent.

22 septembre 2001...

entre corvées et repos...

Les jours suivants sont imprévisibles mais avec la supposition que le vent ne soit pas trop fort en début de semaine, une dernière tentative serait possible mercredi... Il faut en effet attendre au moins trois jours pour que l'eau redevenue «claire» dans cette partie du fjord. Il ne reste plus qu'à se tenir les pouces...

Malheureusement, la vie d'aventurier ne se déroule pas sans l'inévitable corvée... Aujourd'hui, c'est mon jour de lessive. Comme le temps est venteux à l'infini, j'en profite pour terminer la rédaction de certains articles du site et préparer le matériel pour les prises de vues à Thingvellir. Un peu de repos sera également bienvenu.

23 septembre 2001... Thingvellir, prises de vue sous-marine...



Km 10000...

départ de la plongée, on accède à la suite de la fissure par un réseau sous-marin de grottes

C'est une nuit toute de petits morceaux de sommeil appondus que je viens de passer. Le club de plongée où je passe les nuits est situé non loin d'un café, semble-t-il assez fréquenté le samedi soir. Finalement, vers 2 heures du matin tout s'est gentiment calmé. Vers 8 h30, le matériel est préparé. Le temps semble assez clair pour tenter une plongée-photo à Thingvellir. Je prépare le caisson étanche avec l'appareil moyen-format et un grand-angle (correspondant environ à 21mm). Je charge un film 220, (400ASA HP5, de Ilford) dont l'autonomie est de 21 photos... C'est malheureusement le maximum de prises de vues dont on dispose sur ce type de matériel professionnel. Cependant, j'enfouis dans une poche intérieure de mon sous-vêtement de plongée un film de rechange, la tige d'ouverture du boîtier et, petite chose à ne pas oublier, un linge bien sec. Je referme ma combinaison étanche, en espérant que la mauvaise surprise de la dernière descente ne se reproduise pas. Sous les yeux émerveillés d'un petit garçon, que sa maman tient fermement par la main afin d'éviter une chute sur ce sol instable, je me glisse doucement dans l'eau. Mon masque de plongée semble le fasciner.



Un petit signe de la main et je disparaiss dans le premier bassin... C'est toujours cette même impression de flotter dans l'air. L'eau est d'une clarté absolue. J'accède par une grotte d'une dizaine de mètres de profondeur au second bassin. Début des prises de vues, le soleil vient timidement frôler la surface, c'est un instant vraiment sublime. Devant moi, le premier canyon. Le sol est à une vingtaine de mètres de profondeur, mais de là j'aperçois l'entrée de plusieurs grottes dont les profondeurs sont très nettement supérieures. Je traverse, entre-deux eaux, le second canyon et j'arrive dans un petit lac, peu profond (photo ci-dessus). Dernière prise de vues déjà. Je m'approche de l'îlot qui me fait face, enlève ma bouteille et me hisse hors de l'eau. Changement de film un peu difficile, mais j'évite avec cette petite astuce de devoir retourner à la voiture à travers ce dédale d'îles et de fissures. Le changement effectué, je referme la combi et me remets à l'eau, continuant mon trajet, j'atteins le dernier talus avant le lagon... Impossible de décrire un endroit tel que celui-ci, qui ne ressemble à rien de terrestre. Je me laisse prendre au jeu et malheureusement, j'arrive au lagon en ayant terminé le film. Je n'ai pris qu'une bobine

de rechange. Vu le problème lié à l'humidité et au froid, un second changement de ce type est à éviter. Lors du chargement précédent déjà, il m'a fallu beaucoup de patience et de doigté pour éliminer la totalité de la buée qui se dépose instantanément sur les parties en verre dès l'ouverture du caisson. Mais il me reste suffisamment de jours pour effectuer encore quelques découvertes dans cet endroit hors du temps et de l'espace... J'ai pensé, voici quelques semaines, que l'Islande était passée d'un été frileux vers un hiver pluvieux sans laisser le temps à l'automne de manifester ses couleurs flamboyantes. Je me suis trompé... Une fois le matériel remis en place, je m'arrête quelques instants un peu plus en amont, près d'un petit pont, duquel s'envolent chaque jours des centaines de pièces de monnaie portées par des vœux. Au milieu de cette nature aux appareils de fêtes somptueuses, chaque centimètre carré de sol revêt une multitude de couleurs aux saveurs si profondes qu'on aimerait y goûter. La lumière a changé depuis longtemps, mais le caractère de chaque plante, de chaque arbuste, conserve en lui la chimie d'une couleur qui se veut différente pour chacun. Complicité et harmonie naissent de cette diversité, d'une main d'artiste... Automne.



Arrivée dans ce petit lac. L'accès au lagon se fait ensuite par le côté gauche, par une succession de bassins

Thingvellir, espace et temps...

24 septembre 2001... photographie toujours...



Ce matin, tout comme hier, je retourne à Silfra pour continuer mes prises de vues. J'emprunte un autre chemin sous-marin pour accéder au canyon, une autre grotte. J'emporte à nouveau avec moi le petit film de réserve dans ma poche ainsi que le linge et la clef de fermeture du boîtier. Matin moins chanceux. Le levier d'armement du caisson me fait des misères. Lors de l'avance du film, vers la douzième photo, il lui prend l'idée de dépasser le levier d'armement interne, ce qui m'oblige à réouvrir le boîtier et à replacer le levier en bonne position.

Après deux échecs, je retourne à la voiture, furieux, avec seulement 20 images réparties sur deux films. Il me faudra quelques outils précis pour effectuer une réparation de fortune. Tomas, dans son ordre et son organisation doit avoir une caisse à outils digne de ce nom...



... rencontre à Reykjavik...

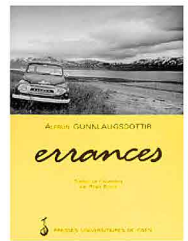
Je dois dire avec grand plaisir que le système de e-mails couplé au site «pourquoi-pas.ch» m'a donné l'occasion de faire la connaissance de beaucoup de monde en Suisse, en France, au Portugal... Au fur et à mesure du trajet, des personnes ont commencé à m'écrire et nous avons fait connaissance. D'autres fois, lors de rencontres, je me suis permis de laisser une carte de visite qui, quelques semaines après, a donné lieu à des échanges de courrier électronique. J'ai reçu par e-mail l'adresse d'un écrivain de Reykjavik, professeur de littérature à l'université. J'ai contacté cette personne très rapidement et nous avons pris rendez-vous ce soir pour aller

manger ensemble. Rencontre magnifique avec Alfrun Gunnlaugsdottir. Je me sens immédiatement à mon aise et nos discussions vont bon train jusqu'à l'heure du repas. Nous mangeons au Homarhus, la maison du homar, dans la vieille ville de Reykjavik. J'oubliais un détail important, Alfrun parle le français d'une façon parfaite et son humour me fait éclater de rire à plusieurs reprises au cours de la soirée. Délicieux repas de poisson avec un très bon verre de vin blanc de la maison. Nous quittons le restaurant pour une visite du «old Reykjavik by night». Nous passons de petites rues sur lesquelles je découvre les plus anciennes demeures de la ville, puis le

parlement, les ambassades. L'ambiance de toutes ces fenêtres, laissant percevoir au passant l'intérieur des maisons jusque tard dans la nuit, illumine une ancienne ville au caractère serein. Les explications sur l'histoire et le mode de vie des habitants qu'Alfrun me décrit me plongent un instant dans toute la saveur du passé islandais. Après une bonne heure de ballade nous rejoignons la voiture et nous terminons la soirée par une visite de «pourquoi-pas.ch». Alfrun m'offre un de ses romans, traduit en français. Je la remercie très sincèrement de cette très agréable soirée et je prends congé d'elle... Retour à Keflavik, «by night» également, il est passé trois heures du matin.

Rencontre avec Alfrun Gunnlaugsdottir...

tiré de l'avant-propos de «Errances», traduit de l'islandais par Régis Boyer
Presses universitaires de Caen 1996, collection nordique



«Le cas d'Alfrun Gunnlaugsdottir est tout à la fois assez exceptionnel et caractéristique. L'Islande est un pays hors du commun où tout peut arriver, de ce qui ne se rencontre guère ailleurs. Ainsi, les très graves et très savants professeurs d'Université y sont volontiers, en même temps, de grands poètes: on en a au moins trois exemples particulièrement prestigieux, depuis trois quarts de siècle, avec Jon Helgason, Einar Olafur Sveinsson et Sigurdur Nordal, tous autorités éminentes en philologie et en histoire littéraire, tous poètes de haut vol.

Alfrun Gunnlaugsdottir, sans connaître une notoriété comparable, appartient à la même espèce. Elle est née en 1938, elle a fait d'excellentes études en Islande, en Espagne et en France, elle est grande spécialiste de littérature médiévale «française» sur le compte de laquelle elle a publié des ouvrages fort savants ou des articles de revues spécialisées. Ainsi, en espagnol, *Tristan en el Norte* (*Tristan dans le Nord*) qui date de 1978. Cela lui a valu une chaire d'histoire littéraire générale à l'Université de Reykjavik, avec accent sur les langues romanes.

Et puis, un jour, elle a eu envie, comme on dit à présent, de s'adonner à la fiction. Donc, elle a commencé en 1982 par un recueil de nouvelles, *Af manna völdum* (*Fait de mains d'hommes*), qui a tout de suite imposé son nom: qualité de l'écriture, finesse de la sensibilité, élégance de la *Weltanschauung*, il y avait là tout ce qu'il fallait pour consacrer un grand écrivain. Et le livre suivant, en 1984, un roman, *Thel* (*Humeur*), valut à l'auteur un prix lit-

téraire islandais fort envié. Il s'y agissait, encore, d'analyser aussi subtilement que possible les élans du cœur et les mouvements de sensitive que suscite une difficile communication entre les consciences: très scandinave en cela, mais aussi très pudique. Mais la considération sans réserve devait venir en 1987 avec *Hringsol*, que je traduis par *Errances*; mais on aurait aussi bien pu penser à *Vagabondages* ou *Approximations* ou encore, comme on le verra, *Effleurements*, et qui valut à l'auteur d'être proposée par son pays pour le Prix du Conseil Nordique - qu'elle n'obtint toutefois pas. Depuis *Hvatt ad runum* en 1983 (approximativement *Tête-à-tête*, qu'on peut traduire aussi par *Confidentiellement*) ne fait qu'approfondir la veine magistralement exploitée dès le début. C'est un curieux récit, fait, en réalité, de trois histoires entrelacées [...] qui font constamment interférer passé et présent sur un fond où désir et trahison constituent une sorte de basse continue. [...]

Depuis qu'elles existent (XII^e siècle), les lettres islandaises sont, avant tout, une réflexion sur l'écriture à laquelle elles ont toujours été attentives jusqu'à la manie. L'œuvre d'Alfrun ne déroge pas: on peut aimer *Errances* pour les émouvantes histoires que le livre nous relate ou pour les personnages de chair et de sang qu'il nous présente. Mais l'amateur de haut goût retiendra avant tout un mode de rédaction proche de la virtuosité tout en respectant notre besoin de nous laisser prendre.»

25 septembre 2001... plongée dans les vœux...

Ce matin j'ai pour premier «travail» de rendre opérationnel le caisson étanche afin de pouvoir continuer les prises de vues. Je ne suis pas très efficace vu les heures de sommeil... Finalement, après une heure de «bidouillage», l'ensemble à l'air de fonctionner à nouveau correctement. Dès mon retour en Suisse je vais devoir faire préparer quelques petites pièces de maintien et de serrage pour l'intérieur du caisson afin que tout soit à nouveau en parfait état. Le petit incident d'hier n'est qu'un «incident mécanique», préférable à un problème d'étanchéité. J'ai souvent parlé de la plongée dans cette faille à Thingvellir comme d'une expérience inoubliable dans un autre rapport espace-temps. On dit très fréquemment que le temps c'est de l'argent. Si l'on allait jusqu'à l'extrême du raisonnement, à Thingvellir, dans cette fameuse réserve de pièces de monnaie sous-marine, entendez par-là cette «fontaine aux vœux», qu'advierait-il de l'argent jeté par les multiples mains dans cette eau sans épaisseur? Je n'avais qu'une envie... Y aller voir. Début d'après-midi sur la place en amont de la faille, je me prépare très vite et me glisse dans l'eau avec mon caisson étanche. Je tiens à éviter toute équivoque concernant l'argent durant ma



visite photographique, d'autant plus que la combinaison N Diver dispose sur la jambe droite d'une poche qui me permettrait de faire quelques volumineuses économies pour les années à venir. Aussi ai-je intentionnellement laissé bien en vue le matériel photo lors de ma préparation et de ma sortie de plongée. Apparemment aucune interdiction n'a été formulée quant à la visite sous-marine de ces lieux, mais il est vrai qu'une plongée pourrait se révéler controversée. Il faut imaginer que ce ne sont pas que quelques pièces mais bien des amas de milliers de disques d'argent qui reflètent le soleil. Le canyon est d'une clarté absolue. Après le passage sous le pont, je continue vers le nord, la faille se resserre pour ne rester qu'une fissure infranchissable par endroits. La partie qui m'intéresse pour la prise de vues se limite aux pièces, le canyon restant très semblable à celui de Silfra, en plus étroit. Pour conclure la petite histoire temporelle et argentée, je constate que -finalement c'est d'une logique implacable- le temps reste vainqueur quoi qu'il arrive... Les pièces jonchant le sol sont devenues objets de mystère, miroirs, perdant leur aspect de convoitise, elles deviennent les pièces d'un décor, nourriture indigeste des algues.

26 septembre 2001... faux départ...

J'ai rendez-vous avec Svanur à Borgarnes, ce matin vers 11 heures. Je décide de m'arrêter à Reykjavik, sur mon chemin, afin de confirmer mon départ d'Islande pour demain soir. J'arrive aux bureaux d'Eimskip vers 9h30 et je me dirige vers la réception. Première surprise: le Detifoss ne part pas à 17 heures demain comme prévu, mais à 13 heures. Cela risque d'être un peu la course demain matin, pour tout préparer et faire les quelques derniers petits achats en ville, mais je n'ai pas le choix. Lorsque la réceptionniste m'annonce que je dois laisser la voiture aujourd'hui avant 15h30 pour le chargement, je suis pris d'une angoisse incontrôlable. Comment faire en si peu de temps un aller-retour à Borgarnes, une plongée, retourner à Keflavik, charger le reste du matériel et préparer le tout pour le départ? Je me vois contraint d'abandonner, avec regret, la plongée sur le «Pourquoi-Pas?», quand bien même le temps est calme depuis trois jours. Je retourne très vite à Keflavik. En route je fais une courte halte pour ouvrir toutes les robinetteries des bouteilles afin de les vider

pour le trajet en bateau. J'allume également toutes les lampes de plongée pour décharger les accumulateurs. J'arrive à Keflavik vers 11 heures dans un stress incroyable et je tente de récupérer et de



grouper tout ce dont j'ai besoin pour le voyage d'une semaine en cargo - notamment le matériel photo, le matériel de développement, plus tout le matériel informatique et mes affaires personnelles - et simultanément de préparer la voiture. Une question me traverse alors l'esprit: peut-être serait-il possible de prolonger mon séjour d'une semaine?

Je rappelle la réceptionniste d'Eimskip qui me donne un numéro d'agence à Reykjavik. Malheureusement, impossible de rester seulement une semaine, il n'y a pas de place pour le retour. Par contre il y a un départ le 11 octobre pour la Norvège. J'ai rendez-vous à Narvik avec un autre ami plongeur, François Mauron, le 28 octobre, ce qui me laisserait du temps... Alors que je ne sais pas très bien que faire, planté au milieu d'un amas de matériel divers. Une douce petite voix venue de Suisse me convainc finalement de rester encore un peu en Islande afin de ne pas manquer le «Pourquoi-Pas?»... Je ne réussis toujours pas à atteindre Svanur, et c'est finalement lui qui me rappelle. Il me dit de ne pas m'inquiéter, le temps devrait être calme demain. En début d'après-midi, je retourne à Reykjavik pour signer les papiers pour le départ en octobre et sur le retour je m'arrête pour remplir les blocs de plongée et recharger les accus des lampes. Je pense qu'une journée qui se termine si bien, cela se fête... Une petite «soup-in-bread» au café Duus couronne cette victorieuse décision.

Encore deux semaines de sursis....

27 septembre 2001... «Pourquoi-Pas?», pourquoi-pas?



Svanur, départ vers notre tentative fructueuse...

Préparation méticuleuse, contrôle de chaque rouage de la machine à images et du matériel de plongée. Le temps est calme. J'arrive à Borgarnes vers 9h15, toutes les conditions sont réunies pour le «Pourquoi-Pas?». Seul élément déterminant, la clarté de l'eau... Nous gagnons rapidement le Straumfjörður. Je me prépare pendant que Svanur s'empresse d'aller chercher le zodiac. Le vent

souffle de la côte vers la mer, c'est très bien pour nous. Je charge le mono de 18 litres dans l'embarcation, les palmes, le masque, le caisson... Et je recompte mentalement la présence de chacun de ces instruments au moins cent fois. Nous prenons le large et en moins de dix minutes nous sommes sur les amers. Je me prépare pour le repérage et je saute à l'eau. Je ne respire qu'une fois sur deux, je finis

par toucher le fond... La visibilité est «parfaite». Environ 5 à 6 mètres, bien plus que je n'aurais pu espérer. Je prends la boussole, direction ouest, l'épave étant placée sur une ligne sud-est, je devrais forcément finir par la couper avec ma trajectoire. 10 mètres plus loin je découvre la chaudière, et je hurle de joie dans le détendeur. Quelques minutes pour refaire surface et me charger du matériel de prise de vues.



photo: Svanur Steinarsson

A quelques mètres de la chaudière, une partie du moteur, je passe un peu de temps dans ses environs et je commence les photos. Je suis obligé de donner un peu d'éclairage pour faire ressortir les volumes. Je perds ensuite un peu de temps à chercher d'autres parties du bateau. Cela fait déjà 40 minutes de plongée et j'ai oublié de prévenir Svanur de la durée totale de l'immersion. Mon manomètre m'indique encore 100 bars, j'ai largement de quoi explorer. Malheureusement, il n'en est pas de même pour le nombre de photos. Je dois bientôt arriver en fin de film. Je ne peux qu'évaluer le nombre de prises de vues effectuées car le caisson ne dispose pas de renvoi du compte-vues. Finalement, en suivant une pièce de bois qui devait être le fond

du «Pourquoi-Pas?», j'arrive sur la partie arrière, haute de quelques mètres et sur l'hélice. Je viens de terminer le film... J'en profite tout de même pour observer un peu l'arrière du bâtiment, vraiment très abîmé. 40 bars, je décolle et regagne lentement la surface. Je viens de passer 63 minutes avec le «Pourquoi-Pas?». Je rejoins le zodiac, Svanur commençait à s'inquiéter un peu. Je lui donne tout d'abord le caisson puis je gonfle le gilet et me déséquipe dans l'eau. Nous rentrons, heureux... Lui d'avoir pu ouvrir cette dernière porte vers un rêve, et moi d'y être entré. Arrivée sur la petite plage de sable clair... Compresseur en marche pour remplir les bouteilles d'air pur du Straumfjördur... Regard irrésistiblement attiré vers cet endroit, devenu vagues à l'horizon... Je viens de toucher du bout des doigts une légende. Je reste un long moment face à l'océan, dans un état d'émotion intense. L'instant m'appartient, à jamais.

Il est des souvenirs qui jamais ne s'effaceront, des tranches de vie qui marquent l'être tout entier jusqu'à l'infini. Merci Svanur pour ton amitié et ta générosité. Tu cultives la fascinante passion du «Pourquoi-Pas?», merci d'avoir partagé avec moi un instant de ma vie qui m'a ému aux larmes. Ainsi se réalise un rêve...

Après un repas avec Svanur, je prends congé, lui promettant que je reviendrai la semaine prochaine pour lui montrer les négatifs des photos de cet après-midi. Je rentre, la tête dans les nuages, vers Keflavik... La route ne m'a jamais semblée si courte et étrange... Je n'ai toujours pas réussi à atteindre Tomas pour le prévenir que j'étais encore en Islande. Il va avoir une drôle de surprise. Il rentre demain



soir de son voyage... Arrivé au club, il me faut moins d'une heure pour débarrasser tout mon matériel du sable qui s'est agglutiné sur toutes les surfaces. En voulant développer le film de cet après-midi, je constate qu'il me manque... Un thermomètre pour ajuster la température des bains. Je suis certain d'en avoir emporté un avec moi mais je suis incapable de mettre la main dessus. Je pense un instant utiliser celui de la pharmacie, mais ce dernier commence à 30°C et il me faut une mesure à 21°C. Tant pis, j'irai en acheter un demain, à Reykjavik.

28 septembre 2001... Reykjavik et développement...

Grâce à un contact que Svanur m'a préparé hier, j'ai rendez-vous aujourd'hui avec le représentant islandais de Pentax, qui souhaiterait, après avoir vu le site internet, faire ma connaissance et surtout voir le caisson. Je n'ai guère fait de publicité jusqu'à présent pour le matériel photographique que j'utilise pour la simple raison que la maison Pentax Suisse m'a retourné mon dossier de partenariat, au mois de juin, quelques jours après l'avoir reçu, sans vouloir entrer en matière pour une éventuelle aide «financière» du projet «Pourquoi-pas». Reste que ce matériel est d'une qualité irréprochable tant au niveau de la solidité - notamment la résistance à l'humidité - qu'à celui des objectifs et des boîtiers. Je dispose pour mon

travail de quatre boîtiers: un Pentax 6x7II, de la dernière génération, un boîtier de secours et deux boîtiers transformés pour le caisson étanche. Au niveau des optiques, sept différentes focales fixes allant du 45mm (équivalent à 24mm en 24x36) au 300mm. Le caisson étanche est prévu pour recevoir des boîtiers d'anciennes générations avec un 45mm ou un 55mm. Je passe un bon moment avec le responsable et l'on discute photographie, évidemment. C'est un laboratoire photographique couplé à un magasin qui s'occupe de la représentation. Résultat équivalent avec Pentax Islande, mais je tenais à présenter mon travail à ces gens. C'est la première fois qu'ils voient un 6x7 sous-marin... Je fais les frais d'un ther-

momètre, n'ayant toujours pas mis la main sur celui que j'ai emporté... Je téléphone à David et nous passons un moment au café, près de l'université. Peut-être, me dit-il, pourrions-nous plonger ensemble dimanche... Cela me ferait vraiment plaisir. Nous passons un peu de temps sur l'ordinateur et, après un court moment d'absence pour retourner chez lui chercher un CD, nous regardons les images sous-marines qu'il a faites sous les tropiques. Vraiment magnifiques, il a vraiment du talent. Je pense qu'il devrait exposer ces images mais il me rétorque que c'est juste pour son plaisir. La presse locale lui a déjà consacré plusieurs articles et a publié un grand nombre de ses photos faites en Thaïlande.



Une des deux ancrs du «Pourquoi-Pas?»

En fin d'après-midi, je retourne à Keflavik, Tomas devrait rentrer ce soir. Le voici, à peine suis-je arrivé. Il me demande ce qui s'est passé, pourquoi je ne suis pas déjà en Norvège. Je lui raconte l'histoire et il semble très heureux que je sois resté encore quelques jours. Je prépare ensuite les développements du film du «Pourquoi-Pas?». Le résultat est concluant, l'exposition est correcte, la netteté est bonne... Que demander de plus, si ce n'est... Une seconde plongée sur cette épave...



27.09.01 - 1/60 sec - 5.6 - 55mm -

« Pourquoi - Pas ? »



Jour de tempête à Keflavik. Impossible de prévoir une sortie ou des photos en extérieur. Je décide de révéler quelques images. Tomas, à mes côtés, me regarde m'agiter avec la cuve. Il doit probablement penser que le petit Suisse qu'il héberge est vraiment tombé de la lune. J'ai transformé les toilettes du club en laboratoire, si, si, c'est possible! Il me suffit de disposer d'une cinquantaine de centimètres carrés pour procéder aux opérations. On entend parfois dire que l'on est blasé après tant d'années devant les cuves mais je reste, à chaque fois, très impatient de voir «la gueule» que tire mon film. Ce sont les prises de vues de Thingvellir, il y a une semaine en arrière. J'ai effectué un développement poussé; le film de 400 ASA HP5 d'Ilford de sensibilité nominale a été traité à 1600 ASA, soit une vingtaine de minutes de développement, réparties en deux bains. Le résultat semble correct...

Pour pouvoir présenter ces images sur le site, je n'ai besoin que d'une fenêtre, avec un ciel clair en arrière-plan, sur laquelle je place la bande de négatif, et du petit appareil numérique. Son optique me permet de remplir complètement l'image en reproduisant un carré de 6x7 cm, soit la grandeur d'une photo sur mes films. Le document produit est ensuite préparé dans Photoshop, un logiciel de traitement d'image qui me permet d'obtenir un positif et de l'intégrer au site. Bien évidemment, ce «bricolage» n'est utilisé que pour l'internet, ces images seront numérisées sur des scanners d'impression, à très haute résolution, en vue d'expositions...

But, that's the future...

29 et 30 septembre 2001... rien de neuf

sous la tempête...



Attente, entre force 6 et 9...

1 octobre 2001... Contre vents et marées...

Rien à faire, le vent violent continue de plus bel ce matin... Je décide tout de même de préparer une plongée à Thingvellir pour cet après-midi. Hier soir Tomas, incroyable Tomi, a réussi à atteindre le maire de Seydisfjörður, à obtenir une autorisation de plongée sur l'«El Grillo», et à trouver une sécurité de surface... En moins d'une heure. Bingo! C'est la ligne droite pour cette nouvelle épave... Il ne reste que la météo... Depuis trois jours des vents extrêmement violents balayent toute l'Islande. Impossible de tenter une sortie en mer. Je suis de toute manière condamné à



attendre au moins trois jours après la fin de la tempête avant de mettre quoi que ce soit en route. L'épave de l'«El Grillo» se trouve sur la côte Est. Environ 12 heures de route pour y parvenir, autant dire que je dois attendre que les conditions soient vraiment idéales. De plus, la visite de cette épave est soumise à des autorisations strictes, probablement dues à sa position au milieu du Seydisfjörður et à sa profondeur. N'oublions pas que nous sommes

en mer froide, avec des conditions de courant et de température relativement difficiles à gérer. Quelles

belles dernières images emporterais-je de l'Islande avec une plongée sur l'«El Grillo» et une sur le «Pourquoi-Pas?! J'oubliais de dire que, depuis mon retour du «Pourquoi-Pas?», Tomas n'a qu'une idée en tête, c'est de plonger avec moi sur cette épave. J'attends impatiemment que les vents tournent... En fin de matinée, je me retrouve à Thingvellir, le temps est couvert. Il faisait pourtant beau à Keflavik il y a un peu plus d'une heure... C'est l'Islande. J'attends une heure dans la voiture et je m'endors. Les volumineux nuages qui voyagent très vite par-dessus le lac ne me laissent aucune chance pour effectuer mes images. Je rentre bredouille à Keflavik.

2 octobre 2001... Attente toujours...

Rien de nouveau sous le «soleil»... Sous le vent. C'est l'attente d'une mise en place des éléments contre lesquels on ne peut que s'armer de patience. Je profite de cette journée pour travailler un peu la maquette du livre pour l'an prochain et je développe quelques films, spécialement ceux concernant les prises de vues sous-marines de Silfra. Je me vois contraint de «distiller» un peu ces images sur le site car j'aimerais en garder l'exclusivité pour l'exposition, à mon retour. J'en dispose tout de même quelques-unes sur les pages du site, histoire d'exciter je l'espère, la curiosité. En début d'après-midi, le vent semble s'estomper un peu... Force 4 ou 5. C'est toujours l'attente. Tomas téléphone en début de soirée à Seydisfjörður, la météo est vraiment infernale dans le Sud-Est. Il me propose de mettre l'«El Grillo» en réserve pour la fin de la semaine ou le début de la semaine prochaine.



3 et 4 octobre 2001... plongées à Silfra...

Deux jours consécutifs de plongée à Silfra. Le vent s'est considérablement calmé, il faut maintenant patienter deux ou trois jours afin que la mer retrouve sa clarté. Une tempête d'une violence extrême a des torrents de boue et la coupure Impossible d'atteindre la ville. Pas de vent pas de ma visite. Il reste cependant une tentative sur le «Pourquoi-Pas?» fait rage sur le Sud-Est, provoquant de la route menant à Seydisfjörður. chance... Décidément, l'«El Grillo» ne donnant une chance pour une nouvelle plongée à Borgarnes. Arrivé à Thingvellir, je passe près de deux heures dans la voiture à attendre que la lumière veuille bien se faire un peu plus présente. 3 octobre, 15h30. Impossible de tenter des prises de vues. Je m'équipe cependant pour une exploration en grotte dans la partie précédant la faille.





J'emporte quelques précautions... Quatre lampes sur accus, indépendantes les unes des autres, montées sur un casque et un fil d'Ariane sur dévidoir. Je prépare le bi 2x 12 litres et je m'engage dans l'ouverture d'une largeur d'environ 3 mètres. Entrer dans une telle fracture, c'est pénétrer dans un monde sans pareil, formé d'un seul coup de hache. Au premier resserrement, je croise des fils accrochés aux rochers. Je ne sais pas de quand date la dernière bulle d'air sortie d'une bouteille, mais cet endroit n'est guère fréquenté des plongeurs. J'ai entendu parler d'un groupe de plongeurs allemands, venus à Thingvellir pour faire de l'exploration, il y a peut-être trois mois. Serait-ce là des restes de fils de leur recherche? Je continue ma descente, en prenant soin, tous les 3 ou 4 mètres, de me retourner pour voir si je perçois encore la lumière du jour. Il n'y a presque aucune vie dans cette eau limpide... Quelques jeunes truites effrayées par les éclairages, qui très probablement rejoindront le lac une fois l'âge adulte atteint. Je crois apercevoir le sol, crevé d'une ouverture au centre de la faille. L'accès à deux petites salles, quelques mètres plus bas, solde l'exploration. La vision de la fissure vue d'en bas me fait sursauter... Je n'arriverai jamais à repasser par là... Il y a manifestement un véritable trompe-l'oeil car l'entrée de la faille semble si étroite qu'un instant j' imagine le scénario d'une lourde pierre qui aurait glissé sur mon passage. Ce n'est qu'illusion. La sortie est bien là et je regagne la lumière, jetant quelques

coups d'oeil ici et là pour voir si d'autres galeries se cachent. Observant la surface depuis 3 mètres de fond, je constate que la pluie m'attend de pied ferme. Sur le chemin du retour, je m'arrête à Reykjavik pour la soirée. La date de mon départ ayant été repoussée, j'ai saisi l'occasion pour passer un moment de plus avec Alfrun Gunnlaugsdottir, écrivain et professeur à l'université de Reykjavik, dont j'ai fait la connaissance la semaine dernière. Restaurant chinois ce soir



éclats de lave au fond du lagon...

Je découvre ensuite le Reykjavik et l'Islande du siècle passé au travers d'un livre de photographies qu'elle me fait découvrir. En plus de cent ans, certains villages de trois maisons sont devenus les grandes villes de l'Islande. Passionnante, cette découverte de la vie que devait avoir ce peuple perdu au bout du monde. Il y a aussi l'histoire de ce Pasteur de Kirkjubæjarklaustur, dans le Sud, qui raconta

au XVIII^{ème} siècle, la vie des gens et surtout la plus gigantesque éruption volcanique que l'Islande ait connue. Une fissure volcanique de près de 40 kilomètres de long. Dommage, ce livre n'existe qu'en islandais... Petit détail: je viens de m'offrir un petit dictionnaire français-islandais. 4 octobre... J'ai le plaisir de pouvoir enfiler ma tenue de plongée au sec. Pas de pluie. Il y a même un petit rayon de soleil, celui-là même qui me fait me hâter pour tenter quelques prises de vues. Pour une mise à l'eau qui ne devait durer que 35 à 40 minutes, finalement je sors de Silfra après une heure et demie de plongée à faible profondeur. La lumière a bien évidemment changé au cours du trajet dans la faille. L'aller semble facile car le courant vous emporte. Seuls les moments d'arrêt pour les photos sont un peu difficiles. Régler la mise au point et le cadrage, palmer à contre-courant pour tenter de rester en place et s'équilibrer pour ne pas descendre ou remonter, voilà beaucoup de temps consacré à une seule image, que l'on abandonnera parfois. Arrivé au troisième canyon, je rebrousse chemin afin de voir le paysage dans l'autre sens. Je suis à contre-courant... Je regagne l'endroit de ma mise à l'eau, mes mains vont garder la forme des poignées du boîtier étanche pendant de longues minutes. Inutile de dire que l'on n'est pas très bavare en sortant d'une eau à 4°C. Mais cela valait la peine une fois de plus. Je crois que même une centaine de plongées dans ce site fascinant n'arriveraient pas à me lasser...



Derniers jours d'automne à Thingvellir...

5 octobre 2001... le lagon de Silfra...



le lagon de Silfra...



Ciel presque sans nuage, légère brise sur l'océan. La journée s'annonce vraiment belle. La route qui part de Reykjavik vers Thingvellir dévoile quelques sommets dont les arêtes sont écorchées de neige. En premier lieu, nous avions prévu une plongée sur le «Pourquoi-Pas?», mais le vent est encore un peu fort et je vais attendre demain ou dimanche pour une autre tentative. La météo, pour autant qu'elle puisse se prévoir deux jours à l'avance, annonce un week-end «ensoleillé». Aujourd'hui, me dit Tomas, c'est le jour parfait pour Thingvellir. Il me redessine le plan du site, sur 250 mètres de longueur. La fin de la faille débouche sur le lac ou sur un lagon... J'avais eu la possibilité de visiter cet endroit voici quelques semaines, avec David et je m'étais promis un retour pour faire des prises de vues... C'est chose faite. Je pars du premier lac de la faille, entre dans la grotte, débouche sur le second lac. Les rayons du soleil sont d'une netteté absolue au-delà de 20 mètres. Je profite de cette lumière magique pour prendre d'autres accès pour arriver au dernier canyon avant le lagon. Le passage à très faible profondeur qui y mène peut être contourné par une petite grotte. Tomas me l'a décrite comme étant vraiment très étroite. Confirmation! C'est vraiment très étroit. Je suis parti cet après-midi avec le bi de 2x12 litres sur le dos et le caisson étanche sur le ventre et ça passe en raclant à plusieurs reprises. Mon choix concernant les doubles bouteilles n'est pas dû à une question de quantité d'air, le mono-bouteille de 18 litres aurait amplement suffi; mais à une question d'équilibre. Deux bouteilles sur le dos me donnent une stabilité vraiment agréable pour photographier, contrairement à une seule bouteille qui «roule» un peu sur le dos. Il faut aussi dire que la position lors de la prise de vues en général se fait en pleine eau, évitant ainsi tout remous qui troublerait l'eau. Les dépôts sur le sol sont si fins qu'un seul coup de palme suffit à déplacer des milliers de micro-particules et à empêcher toute prise de vues pendant de longues minutes. Le courant entraîne particules et plongeur vers le lac. A plusieurs reprises je me suis dit que j'allais rapidement au lagon et que je me contentais de travailler uniquement sur ce site d'environ 20 mètres de diamètre. Mais à chaque fois, je suis

arrêté en chemin par des lumières profondes et je m'«égare» quelque peu... J'arrive au lagon après 40 minutes de plongée. Ce dernier doit avoir une profondeur moyenne de 3 ou 4 mètres. Avec le soleil et l'inertie de la plongée, on se trouve sur la lune. Décor de cratère et de lave vraiment surprenant. J'y reste jusqu'à la dernière prise de vues, 20 minutes plus tard. Silfra et son lagon restent pour moi une des plus merveilleuses expériences de ma vie de plongeur, hors du temps, hors de l'espace. Reste que ce fameux lagon se mérite un peu, 250 mètres de palmage en aller simple. Le plus dur reste à faire... Vous avez le choix du retour par l'eau, soit la même longueur à contre-courant, ou sortir de l'eau et marcher, avec tout le matériel, sur des lichens et des rochers. Physiquement, les deux solutions se valent, après comparaison... Après avoir rangé le matériel je m'accorde une petite pause d'une heure... Le temps que la lumière prenne la saveur flamboyante d'un des derniers soirs d'automne. Je me mets en route pour quelques instants de prises de vues, sous un ciel chargé de braises que l'Islande m'offre pour mon départ qui s'approche... Avec regret.



partie Est du lac...



petit lac à l'Est du Thingvallavatn

6-7 octobre 2001... retour à Borgarnes... pourquoi-pas?



Je passe la journée du 6 octobre à attendre que la météo veuille bien m'accorder encore une chance pour le «Pourquoi-Pas?». Du courant assez fort a agité la mer durant la nuit de samedi à dimanche. Une de ces nuits faites de demi-sommeil où le vent siffle sous toutes les fenêtres et fait grincer les coques des navires. Le premier coup d'oeil que j'ai ce matin est une vision définitivement désespérée. Un ciel gris et bas empêchant de voir les montagnes à l'horizon. Tomas et Svanur se sont téléphoné hier soir et je suis attendu en fin de matinée à Borgarnes. J'emporte tout le matériel de plongée et de prise de vues, mais je reste vraiment sceptique quant à la clarté de l'eau. Je prends également les négatifs développés de la dernière plongée sur l'épave pour que Svanur puisse se faire quelques agrandissements. Pourtant, cette journée couverte va se révéler comme «la» journée du «Pourquoi-Pas?». Après une heure de route, à la sortie du tunnel qui passe sous le fjord peu avant Akranes, le ciel commence à dévoiler, par petites déchirures, de minuscules coins de bleu. C'est loin d'être suffisant mais, chemin faisant, le gris finit par se faire chasser plus violemment. Dès mon arrivée je suis accueilli par Svanur, son épouse et une de leurs petites filles. Devant un café, la discussion va bon train concernant la situa-



tion de l'épave et de ses deux fameuses ancrs. Je n'ai pas pu les trouver la dernière fois et pour assurer le bon déroulement de cette plongée, Svanur téléphone à l'un de ses amis qui lui livre quelques informations. C'est un plongeur qui, me dit-il, connaît relativement bien l'épave. Il me fait un croquis et là je découvre que les ancrs sont à plus de cent mètres de l'avant du navire.

Lors du naufrage, le «Pourquoi-Pas?», après avoir heurté un rocher nommé «Hnokki», avait apparemment posé ses deux ancrs à fond, mais la violence des vents et des courants les entraîna. Pour retrouver ces deux immenses pièces, il me faut trouver l'avant du navire et «simplement» suivre les chaînes. Le déroulement de la plongée est une suite de coups de chance qui me permettent de trouver enfin ce que

je convoitais. L'ami de Svanur lui avait indiqué une direction Sud-Est pour l'avant du bateau et, théoriquement, je devais trouver dans cette direction les deux chaînes. Après avoir atteint les amers, je me prépare pour descendre en répérage. Je constate avec rage que ma boussole est inutilisable et reste bloquée. En espérant trouver la machine plus une autre pièce du «Pourquoi-Pas?», je devrais réussir à me diriger, suivant une ligne droite, dans la bonne direction. Svanur a posé l'ancre du zodiac à environ 5 mètres du moteur, fantastique. Je remonte chercher le matériel



photo. J'oubliais... La visibilité est comparable à la dernière plongée, curieusement... Comme il semblerait que le moteur soit proche de l'hélice, je mets en quête d'une image de cette dernière en premier lieu, avant de partir dans l'autre direction. En me dirigeant dans la direction supposée de l'arrière du navire, je tombe sur... Deux chaînes. C'est à ni rien comprendre. Elles se trouvent dans la direction inverse de ce qui m'a été indiqué. Je doute un moment que ce soit celles qui amènent aux ancrs, mais je prends finalement la décision de les suivre. Si par hasard ce n'était pas les bons maillons, je devrais arriver sur l'hélice. Je commence à suivre ce fil conducteur rouillé, incrusté parfois dans le sol. Tout au long de mon déplacement, je me bats littéralement pour passer au travers de ces «arbres» qui jonchent par milliers les abords de ma route. Je trouve la première ancre, cassée au milieu, à environ 50 mètres de mon point de départ, dans la direction Sud-Ouest.



Je continue à suivre la seconde chaîne. La progression se fait plus difficile compte-tenu de la densité de la «forêt». Je dois me concentrer pour ne pas perdre mon chemin car certains maillons ont été brisés et recouverts de végétation ou de concrétions mais finalement je trouve, 50 mètres plus loin, la seconde ancre. Des plantes ont poussé de part et d'autre de cette dernière, semblant être la raison de cet arrêt si brusque. Je termine mon film à cet endroit et refais surface. Le zodiac est bien loin et Svanur s'empresse de venir me récupérer. J'enclenche le GPS pour relever la position de la dernière ancre. Cela pourra toujours servir pour une prochaine expérience...Pour

ce qui s'était présenté comme une mauvaise journée, je crois qu'il n'y a pas lieu de se plaindre ce soir. En arrivant à la ferme de Straumfjördur, Svanur me montre le fumoir à viande et à poisson de son père. Il prépare quelques oiseaux qu'il vient de chasser en mer sous mes yeux un peu impressionnés. Nous retournons ensuite à Borgarnes pour effectuer quelques agrandissements de la première plongée sur le «Pourquoi-Pas?». Je quitte Svanur vers 19 heures, un peu pressé de rentrer développer le film de la journée...



En quittant l'Islande...

8 et 9 octobre 2001... préparation au départ...

Temps magnifique, ce matin du 8 octobre. Idéal pour une plongée à Silfra me dit Tomas, en rigolant. Il sait que je vais passer la majeure partie de la journée à préparer la voiture pour le départ. Je dois tout sortir et prévoir également le voyage sur le Detifoss pour une semaine durant laquelle j'aimerais développer un maximum de films. Tomas est pressé de voir les ancres du «Pourquoi-Pas?». Je lui présente les négatifs sur la fenêtre. «Impressionné» doit être le terme que je dois utiliser pour décrire son expression. Il me regarde et me dit, d'un air tout à fait naturel: «Manu, do you want to have an interview with a journalist of the Morgunbladid?». Il ne me manquait plus que cette opportunité pour terminer en beauté mon voyage en Islande... Le Morgunbladid est «le» journal de l'Islande et il est lu par la majorité des Islandais. Tomas se fait un malin plaisir en se tortant de rire devant moi, il vient de me surprendre encore une fois. Il ne lui faut évidemment que quelques minutes pour me passer le journaliste sur son natel. Rendez-vous demain matin avec Gudjon Gudmundsson, journaliste au Morgunbladid, 10 heures

à Reykjavik. Après-midi de nettoyage, de rangement et d'organisation pour repartir «tout neuf» vers la Norvège. Tout ceci en plein soleil, en tee-shirt, pendant que de nombreux amis de Tomas défilent en combinaison pour aller se ballader en jetski ou en zodiac sur une mer d'huile... J'enrage tout en rigolant et me remémorant tous ces bons moments que j'ai aussi vécus. J'ai ouvert tous les boxes sur le toit de la voiture afin de puiser dans mes réserves d'alimentation, de films, de révélateurs et libérer ainsi un peu de place pour les «petites» choses que j'emporte d'Islande. Dans ces quelques souvenirs se trouvent une certaine quantité de pierres magnifiques de Dritvit, des morceaux de lave du mont Hekla, quelques «Puffins», entendez quelques macareux, en statuettes, trois ou quatre livres. J'avais prévu ces instants de rangement dans mon programme, dès l'organisation de mon voyage. Si le temps avait été beau, je me serais arrêté en bord de mer pour faire tout le nécessaire. En cas de pluie... Le gigantesque parking sous-terrain de Kringlan, le plus grand espace commercial d'Islande, m'aurait dépanné. Mais quelle chance tout de

même d'avoir à disposition le local du club pour tout préparer. Je termine vers 19 heures les rangements du véhicule, il ne me «restera» que la préparation du matériel que j'emporte sur le cargo. Revanche de la pluie ce matin, 9 octobre, et c'est la tempête... La route de Keflavik à Reykjavik est balayée par un vent si violent que j'ai peine à maintenir la voiture en ligne droite. J'arrive au Morgunbladid à l'heure prévue. J'oubliais... Hier soir Tomas m'a dit qu'il serait aussi là pour voir un autre journaliste. Dès l'entrée dans le hall, il se précipite vers moi en me disant que c'est le jour de la victoire. Il semble heureux comme jamais. Il m'explique brièvement ce qui vient d'arriver. Le gouvernement islandais vient de reconnaître enfin l'enseignement PADI pour la plongée. Jusqu'ici aucune reconnaissance n'était accordée, aucun statut au niveau des professionnels de la branche. Maintenant il va enfin pouvoir utiliser toutes ces ressources qu'il a si bien engrangées ces dernières années. Son école de plongée, «Ecole de plongée d'Islande», peut devenir une société qu'il va coupler avec diverses activités, notamment celles de «Blue Army».



Nous sommes accueillis par le journaliste, puis Tomas s'en va en me rappelant que c'est son jour de victoire. Je vais passer près d'une heure et demie à répondre aux questions relatives à mon voyage et à présenter le site internet «pourquoi-pas.ch». On parle également de la plongée en Suisse. En abordant le site, il me demande si les gens en Suisse payent pour l'accès aux images. Je lui réponds que l'entrée est gratuite. Bien évidemment les photos du site sont soumises à mon copyright mais elles sont cependant à disposition pour des usages privés. Reste que cela lui semble drôle que l'on puisse faire tout cela gratuitement. Grâce à cela, je pense qu'un nombre important d'Islandais viendront également visiter le site. J'ai emporté avec moi les négatifs du «Pourquoi-Pas?» et des diverses plongées à Thingvellir. Je mets à disposition, pour un article, les images du site ainsi que deux prises de vues sous-

marines en noir et blanc. L'article paraîtra dimanche prochain, c'est le meilleur jour de la semaine au niveau du nombre de lecteurs. Tomas me promet d'en envoyer quelques exemplaires en Suisse dès la semaine prochaine.

En fin de matinée... Dernière chasse aux «puffins» à Kringlan... Tomas me téléphone et me propose de rentrer dès que possible à Keflavik pour me faire visiter quelques endroits avant de partir. Je termine donc ma visite à Reykjavik un peu précipitamment. Je sais que très probablement je disposerai d'un peu de temps demain, après avoir donné la voiture à Eimskip. A peine suis-je arrivé au club que nous embarquons dans son 4x4. Petit arrêt à l'aquarium qu'on ouvre tout exprès pour nous. Puis nous atteignons l'extrémité de la presqu'île Sud-Ouest de l'Islande. Le vent souffle violemment et il fait vraiment froid. Un cargo croise à l'horizon. Tomas m'explique qu'il y a sur la côte une quantité invraisemblable d'épaves. En effet, à cet endroit précis,

le Gulf Stream se sépare en deux, fendu par la péninsule de Reykjanes. Il donne naissance à deux gigantesques courants tournant le long de la côte. Dans ce paysage également, on voit apparaître le début de la fissure terrestre allant vers Thingvellir. Très certainement, me dit-il, il doit y avoir dans la fissure sous-marine qui continue vers le continent américain, une quantité d'épaves impressionnante qui ont gentiment glissé vers les fonds. Impossible d'y plonger, forcément... Après une courte, mais vraiment très courte, montée au phare, nous prenons la route de Grindavik, en direction de Blaa Lonid, Blue Lagoon.



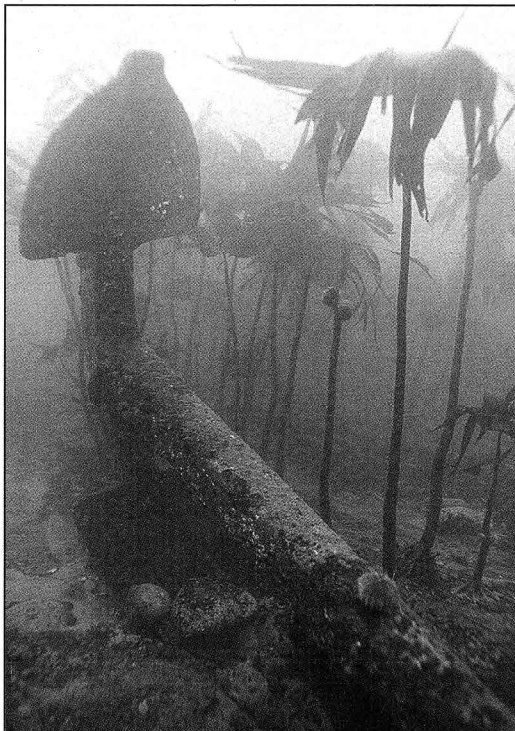
Blue Lagoon and... Tomas

Il a insisté très souvent durant ces dernières semaines pour que j'aie m'y baigner. Voyant que je n'y suis finalement jamais allé, il me fait comprendre que c'est un «must» et que tout voyageur séjournant sur l'île comme je l'ai fait, doit s'y rendre... Eh bien c'est fait. Tout à fait exceptionnel. Entrée gratuite pour le petit Suisse, évidemment. Une baignade dans une eau bleue à 40°C environ, au pied d'une centrale géothermique plantée

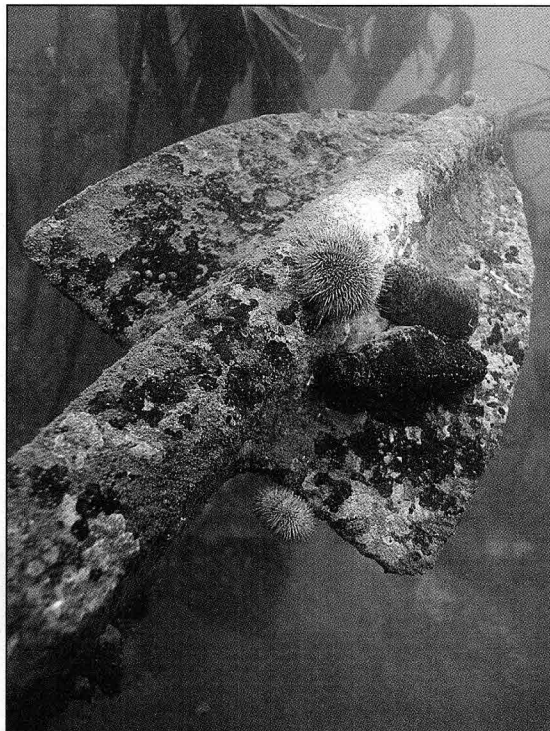
au milieu d'un désert de lave. L'eau salée provient de sources à plus de 1800 mètres sous terre. Après avoir alimenté la centrale et perdu de sa chaleur, elle est rejetée dans le lagon. Sa forte minéralisation lui confère un pouvoir curatif pour certaines maladies de la peau. Blue Lagoon a été créé de façon artificielle et involontaire en construisant la station géothermique fournissant du sel. Les boues et l'eau déversées sur le champ de lave cons-

tituèrent un lac à faible profondeur où les eaux chaudes permettent la baignade. C'est le soir, à la tombée de la nuit, lorsque des tours de la centrale émane une lumière blafarde, et quand la brume se mélange aux volutes de vapeur, que le bain revêt un aspect fantasmagorique. Il est sans danger, même pour les enfants, puisque la densité de l'eau empêche de couler.

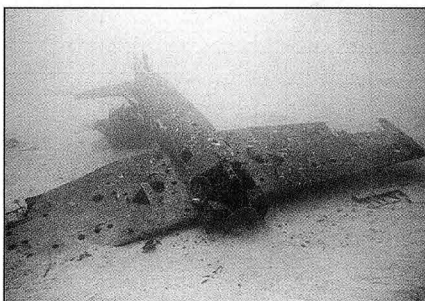




Paraskógur og tröllaukið ankeri Pourquoi pas?



Ankerið úr Pourquoi pas? hefur safnað á sig hrúðri.



Messerschmitt-orrustuvél á 45 m dýpi út af Marseille.

Kafað niður að Pourquoi pas?

Emmanuel Gavillet, 33 ára Svisslendingur, hefur átt sér þann draum í mörg ár að komast í snertingu við Pourquoi pas?, skonnortuna sem hvílir á botni sjávar úti fyrir Mýrum. Gavillet var á ferð hér á landi fyrir nokkru og kafaði þá niður að skonnortunni og náði myndum af flakinu.



Í gjánni Silfru.

SVISSNESKI ljósmyndarinn og kafarinn Emmanuel Gavillet hefur verið á ferð hériendis síðastliðna tvo mánuði og tekið ljósmyndir meðal annars af flaki frönsku skonnortunnar Pourquoi pas?, sem hrakti upp á Mýrar í aftakaveðri og fórst 16. september 1936. Gavillet, 33 ára, sem sérhæfir sig í neðansjávarmyndatökum af skipa- og flugvélaflökum, segir það lengi hafa verið draum sinn að mynda flak Pourquoi pas? sem hann hafi heyrt sögur um strax í æsku.

Gavillet er fæddur í Fribourg í Sviss 1968. Hann lærði ljósmyndun í hinum virta EAA-listaskóla í Vevey og starfar sjálfstætt að ljósmyndun. Hann hefur haldið fjórar sýningar í Sviss. Hann tekur mest í svarthvítu og nánast eingöngu í náttúrulegu ljósi. Hann viðurkennir þó að hafa þurft að styðjast við lýsingu við myndatöku í djúpnum þar sem skyggni er oft ekki mikið. Mikill áhugi er meðal almenninga í Sviss, einkum eldra fólks, á myndum af skipsflökum. Þetta gaf honum þá hugmynd að fara til Íslands og mynda Pourquoi pas?

„Ég gerði fjórar tilraunir til að kafa niður að Pourquoi pas? og það tókst tvisvar sinnum. Það er mjög erfitt að kafa á Íslandi. Veðrið er svo sibreytilegt hér á landi og oft blása sterkir vindar sem gera mér erfitt fyrir að mynda neðansjávar“, segir Gavillet.

Hann hefur stundað köfun í vötnum í Sviss og einnig byggði hann heila ljósmyndasýningu á myndum af skipsflökum undan strönd Suður-Frakklands.

Skrifar dagbók á Netinu

Gavillet hefur lengi undirbúið Íslandsferðina og hann skrifar dagbók og ferðalýsingu á Netinu og birtir þar myndir af ferðalagi sínu. Slóðin er www.pourquoi-pas.ch.

„Ég heyrði fyrst um Pourquoi pas? þegar ég var tíu ára gamall. Ég var mjög hrifinn af Cousteau skipstjóra og það var mikilvægt fyrir mig að kafa niður að skipinu – ekki vegna þess að þetta er skipsflak heldur vegna sögu skipins. Skyggnið þarna niðri var ekki nema um 20 cm þegar ég komst fyrst niður að því. Þarna eru líka miklir straumar og erfitt að halda sér kyrrum til þess að taka myndir. Í seinna skiptið gat ég snert skipið og það olli mér talsverðri geðshræringu því ég hef lagt mikið á mig til að komast niður að skipinu.“

Gavillet kafaði einnig í gjánni Silfru sem liggur inn í Þingvallavatn og víðar. Héðan heldur hann til Noregs, nánar tiltekið Lofoten, þar sem fleiri ævintýri bíða hans. Þegar heim kemur stefnir Gavillet á að koma ferðasögu sinni frá sér á bók auk þess sem til stendur að sýna myndrænan afkastur ferðarinnar á sýningu í Sviss.

De retour au club, nous tentons d'atteindre David. J'aurais plaisir à prendre un café avec lui avant mon départ. Je dois le rappeler demain. En attendant, ce sont encore quelques préparations pour le départ et quelques recherches... Mon passeport a disparu. Tomas est plus inquiet que moi... Il me propose de tout ressortir de la voiture... Il n'en est pas question. Si je ne parviens pas à mettre la main sur ce petit livret de malheur, les douaniers se contenteront d'une des photocopies que je garde toujours avec moi. Ce sont des copains pour moi les douaniers, maintenant... J'avais demandé à mon cher ami Islandais qu'il me prépare un petit texte sur son fameux combat de ces dernières années pour la reconnaissance de la plongée en Islande, il me l'a transmis et je me fais un point d'honneur de le glisser sur une page du site. Je prends tristement congé de lui, en fin de soirée. Nous allons bien sûr garder contact. Je lui fais un dernier petit cadeau... Du chocolat suisse que j'avais soigneusement gardé en réserve sur le toit de la voiture, afin d'éviter que je ne le dévore en cas d'urgence...

10 octobre 2001... départ...

Voici donc le matin que l'on ne voulait jamais voir arriver. Je termine le chargement de la voiture, ferme la porte du club et, après une minute d'hésitation, je laisse glisser la clef dans la boîte aux lettres. Je m'en vais de Keflavik et le trajet vers Reykjavik ne me paraît pas bien long. Tant de souvenirs me-

11 octobre 13 heures..

blent les bords de route, et rien pour m'arrêter. A chaque croisement, les indications semblent m'attirer pour une dernière, toute dernière, visite. Mais on ne part jamais ainsi... J'emporte dans mes bagages des souvenirs inoubliables, des images plein les poches et des amis plein la tête. Tomas, en me serrant la main chaleureusement hier soir, m'a dit que le club lui semblerait bien vide après mon départ. J'ai l'impression de me perdre dans ce minuscule espace que j'emporte avec moi depuis maintenant deux mois. Mais ainsi va la vie. Je pars désormais vers d'autres rencontres dont certaines seront d'autant plus intéressantes qu'elles sont le fruit de contacts que Tomas a préparés pour moi. Je règle les affaires douanières en quelques minutes... Tout est possible en Islande, d'autant plus que je viens de retrouver le fameux passeport, bien rangé à sa place. Je me dirige ensuite vers le Dettifoss où ma cabine est prête. J'y dépose deux sacs remplis de travail, à savoir, des films à développer, un site internet à compléter, du courrier à traiter et... De la lessive... Le Dettifoss quittera Reykjavik demain après-midi vers 13 heures. J'ai réussi à atteindre David et nous passons encore quelques instants au Café Paris, au centre ville. Nous parlons plongée entre deux averses de fine grêle. Il me reconduit en fin d'après-midi au cargo. J'organise un peu ma cabine et je retrouve à nouveau ces sensations étranges de la vie sur l'eau, bercé par un léger roulis et par le ronronnement du moteur du Dettifoss, 7 étages plus bas.



Quitter l'Islande...

11 au 14 octobre...
à bord du Dettifoss...



11 octobre 13 heures, des vibrations plus fortes se font sentir, le Dettifoss appareille, dans toute sa puissance. J'ai fait une dernière visite rapide au centre ville ce matin, afin de déposer encore un peu de courrier à la poste. Maintenant l'Islande défile sous mes yeux... Nous quittons Reykjavik en direction du Sud, croisons en toute fin d'après-midi au large de la péninsule de Reykjanes... Très exactement là où nous sommes allés hier avec Tomas, près du phare. Vers 18 heures nous apercevons les îles Vestmann à tribord. C'est finalement dans une quasi-obscrité que je prends les dernières photos de Heimaey avant de regagner ma couchette.



au large de la péninsule de Reykjanes...

My fight for... justice...



In 1991 I gave up all diving after some big- with the prodivers had to swallow their more time, and I had diver put to jail after my divegear into the then simply taking under- res. I became an PADI instruc- tor in 1991 and I have been trying to convince Icelandic authorities about PADI and before me a good friend of mine and divebuddy of many years and my confounder of my school, he had tried from 1986, and always no luck. We could never get them to change the law so that we could be recognised as professionals in our field. Yet I have more diplomas than most of prodivers combined, but I had decided in 1976 that I would continue my fight until they would have to change the law.

I started diving in 1974 and got certified in 1976. Was in a rescue squadron in my hometown (wich my father established amongst others) from 1974, and as today I am still on their call list for rescuediving. In 1980 I had already 400 dives, mainly rescue practices and sportdiving, but also serving the boats with inspections and cutting nets out of their propeller. In 1976 a law was established by the government that all those who could proof that they had been diving and got paid for that all those receive a diploma as professional divers. I applied for one but was denied, because the man who was in charge of providers was from my hometown and did not want me in. He was afraid of loosing jobs. In 1980 I applied again but the same story, and in 1985, 1987, 1990... but no, no, no, no. In all these years I was diving as an inspector for all the fishfarming companies in Iceland and everyone knew I was illegal but they never stopped me. I even helped the prodivers when they needed a help.

To day I celebrate oct.9, 2001 as the day when «Imagine» by John Lennon was played on the radio to celebrate his 61st birthday and I celebrate because I became a PRO according to Icelandic law and that PADI was recognised in Iceland. I am proud to have this date to remember, this day will be in my mind THE DAY WHEN THE JUSTICE WON.

Manu! Save trip to all your dives, thank you for your inspiration, keep in touch, take care, always yours in Iceland, Tommi.

Lors de ma réservation pour ce voyage en cargo, j'avais reçu quelques consignes m'informant que ce séjour était déconseillé aux enfants et aux personnes âgées. En allant vers l'Islande, je n'avais pas compris pourquoi. C'est maintenant clair: depuis que nous avons quitté le Stakksfjörður, où se trouve Reykjavik, et

avons passé la péninsule de Reykjanes en direction du Sud sur l'Atlantique, l'océan devient très agité. Rien de ce que j'avais rangé dans ma cabine n'est resté en place. Impossible de travailler sur l'ordinateur plus de deux minutes sans prendre des nausées infernales. Je dois me résigner à me coucher, sans pour autant pouvoir

dormir. Je suis ballotté à gauche et à droite durant toute la nuit. Au petit matin du 12 octobre le calme semble revenu. Nous faisons halte pour quelques heures dans le Sud-Est de l'Islande, à Eskifjörður. Mais une fois le Dettifoss à nouveau sur sa route vers les îles Féroé, c'est reparti pour une seconde nuit sans sommeil.



en quittant l'Eskifjörður...

13 octobre. Un peu de calme pour quelques heures aux îles Féroé. J'en profite pour aller marcher un peu car j'ai vraiment besoin d'air. Une courte ballade en ville me fait redécouvrir le bruit du vent dans les arbres et les feuilles mortes. L'Islande a très peu de forêts, quelques-unes dans le Sud-Est et très peu d'arbres sur le reste de l'île. C'est en entendant ce frémissement que je me rends compte que cela m'a beaucoup manqué. Avec du soleil en plus, cela me donne une toute petite saveur de cet automne qui ne m'aqu'effleuré... Dès mon retour sur le cargo, j'entame les premiers développements avec quelques petits problèmes techniques. La température des révélateurs est à 24°C, m'obligeant à effectuer des corrections sur les temps d'immersion. Impossible de refroidir les chimies car l'eau du robinet sort à presque 26°C. Ce qui me gêne dans cette façon de procéder, c'est d'arriver à des temps de traitement très courts qui peuvent poser des problèmes d'uniformité sur les surfaces et changer la granulation du film. Après deux films traités, je conclus que tout se

passera correctement... Maintenant j'attends d'être en haute mer pour voir si le tangage n'est pas trop violent pour me permettre de travailler... En milieu d'après-midi, je prends le «tea-time» avec le capitaine et l'on discute un peu de photographie et de vie à bord... Il semble très intéressé par l'achat d'un appareil numérique. Je vais lui présen-



ter demain matin tout le travail que j'ai réalisé sur le site «pourquoi-pas.ch». Lorsqu'il se lève pour rejoindre son poste de commandement, je lui demande si les employés qui travaillent à bord du Dettifoss arrivent à se «reposer» dans les conditions de mer de ces dernières nuits. Vu la réponse qu'il me donne, et qui me rassure un peu, je ne suis apparemment pas le seul à ne pas dormir à cause des colères de l'océan...

Dimanche 14 octobre. L'océan semble se calmer un peu. Je rattrape mon retard de ces derniers jours pour la mise à jour du site internet. Un peu de lecture et du repos, enfin. Hier soir, après le repas je me suis motivé pour aller à la salle de gym du Dettifoss... Ma motivation fut de courte durée. Après quelques exercices de levage de fonte et dix minutes de vélo sur les vagues j'ai dû remonter à ma cabine en urgence pour me coucher. Reste que l'impression que l'on a en bicyclette, dans l'axe de la houle, est assez comique. Cheminant sur une route imaginaire on a vite fait de gravir de minuscules côtes pour en redescendre aussi promptement. J'ai eu, durant ces «quelques kilomètres», le sentiment d'appartenir à un film de Charly Chaplin.

En route vers la Norvège...

15,16 et 17 octobre...

Rotterdam, Hambourg...

Arrivée à Rotterdam, pour quelques heures, je décide de poser le pied sur terre hollandaise, pour la première fois de ma vie. Je quitte le Dettifoss et je tente de trouver la direction pour me rendre en ville. Après avoir pris, à plusieurs reprises, des renseignements, force est de constater que je vais devoir m'y rendre en bus, puis en métro, car c'est vraiment très loin. Alors que je tente de trouver un arrêt

de bus, mon téléphone sonne... Curieusement un numéro interne s'affiche. Un employé du Dettifoss me demande de revenir en urgence au bateau car quelqu'un m'y attend. Par chance, je suis très proche du port et quelle n'est pas ma surprise d'être attendu... Par la police... Décidément tout va bien avec mon passeport. Après l'avoir retrouvé, je l'ai laissé dans la voiture, dans le container. Selon la loi en vigueur sur les mers, je n'ai pas l'autorisation de quitter le bateau avant leur visite. Je ne peux que leur fournir des photocopies qui, finalement, me sortent d'affaires. Je demande si je suis tout de même autorisé à «quit-

ter le navire» pour quelques heures. Plusieurs téléphones de la part de ce policier, bien rasé comme moi, et c'est enfin bon. Il me faut près d'une demi-heure pour atteindre le centre ville et là quel choc après tant de temps passé si loin des grandes villes. Je ne me



panoramique, 200°,
du sommet du Dettifoss...

sens pas vraiment rassuré dans ce bain de foule. Vraiment, c'est surprenant qu'autant de monde puisse se ballader dans la rue. Je rentre très vite au bateau. Nous appareillons dans la nuit dans le dédale du port de Rotterdam. Moment fascinant que le départ du Dettifoss au milieu de ces canaux. Nous semblons naviguer, avec une lenteur extrême, au centre ville, illuminé de toutes parts. Imaginez: douze semi-remorques alignés les uns à côtés des autres, dans la longueur vous en mettez neuf environ, vous obtenez, à peu près, la surface du navire... Uniquement la surface. En hauteur, pour la partie du pont avec la cale,

vous devriez pouvoir en «empiler» huit. Le cargo traverse pendant près d'une heure des canaux qui ne semblent pas dépasser de deux fois sa largeur. Spectacle surprenant d'habileté d'un éléphant traversant un magasin de porcelaine. Pas une assiette n'est égratignée...

16 octobre 14 heures. A l'heure où j'écris ces quelques lignes nous entrons dans le port d'Hambourg. J'ai déjà relevé mon courrier et deux messages me sont parvenus d'Islande, un de David et un de Tomas. J'ai peine à imaginer ce que seraient ces quatre mois sans ce moyen de communication. Mieux ou moins bien? Que dire?...



Dès l'arrêt du moteur, je descends en salle des machines pour travailler un peu les prises de vues du moteur. Lors de ma première visite, il y a bientôt deux mois, je n'avais pas de trépied pour le voyage. Pour ce trajet je l'ai emporté, mais je ne suis

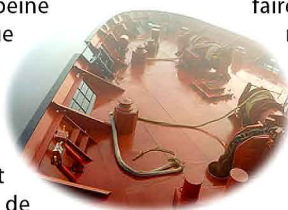


pas sûr de régler le problème complètement. Je peux stabiliser mon appareil sur le pied mais un problème de vibration, due à des moteurs auxiliaires, m'inquiète un peu pour la netteté de l'image. Je me ballade librement dans les trois étages nécessaires à la place du cœur du navire. Je ne

puis m'empêcher de faire à chaque fois cette comparaison avec l'organisme humain dans toute sa complexité et ses merveilles de fonctionnement. Du sang noir dans les veines pour propulser ce géant de 20128 chevaux...



Réveil brutal, 4 heures du matin, 17 octobre. Je viens de sursauter à cause d'un grincement, sans importance probablement... Je jette un coup d'oeil par le hublot. Nous naviguons dans un brouillard épais. J'ai peine à distinguer la première grue de déchargement, 10 mètres devant moi. A l'heure du déjeuner la densité brumeuse reste tout aussi inquiétante. Le navire ne s'est apparemment pas inquiété de ce filtre opaque. De plus, nous avançons sur des canaux depuis notre départ d'Hambourg et leurs étroites lignes me font penser aux minuscules routes percées dans nos cols et sur lesquelles tout croisement semble téméraire. A intervalles réguliers le navire envoie un signal sonore puissant, de l'avant, prévenant de son arrivée d'autres usagers du canal. Le brouillard semble déposé sur le paysage sur une vingtaine de mètres en hauteur. Je monte jusqu'au sommet du Dettifoss, à la limite du soleil et c'est un matin d'hiver ensoleillé... Trois étages plus bas, l'automne... Après ces quelques instants de décalage saisonnier étagé, je me rends en automne pour déjeuner. On devine par-delà la fine tranche d'eau qui nous sépare du bord, la silhouette éphémère de quelques arbres filiformes. En longeant la coursive babord, je me rends à l'avant du Dettifoss. Le bruit cyclique du moteur fait place au clapotis de l'eau touchant la coque. On perçoit le chant des oiseaux dans ces spectres d'arbres qui lentement défilent sous le bastin-gage. J'accède par une série de «portes» ovales découpées au chalumau dans les tôles du navire, au spectacle somptueux d'une proue fendant un canal incertain, lourd de mystère. Place à l'imagination, au monstre d'«Amsterdamned»... Je me monte une histoire à dormir debout. Second réveil brutal, par la balise «musicale» du bateau. Il s'en faut de peu pour que je bascule par-dessus bord. Je suis à moins de 10 mètres du départ du coup... Et cela s'entend à des kilomètres. Je vais y avoir droit à plusieurs reprises et l'effet est garanti, à chaque fois... En fin de matinée le brouillard se dissipe. J'imagine que les têtes se reposent enfin dans la tour du Detti-



foss. J'ai pris l'habitude de rencontrer un ou deux employés de la compagnie au poste de pilotage. Ce matin ils sont quatre. Le capitaine m'assure qu'avec les nouvelles technologies le navire peut faire route par tout temps, mais des yeux vigilants restent cependant irremplaçables...

18 octobre... dans le port d'Arhus...

Journée de développement... Depuis que nous avons quitté la haute mer et que le calme s'est installé dans notre vie à bord, je me suis mis au travail de «révélation» des images. Je termine aujourd'hui le traitement du 26 ème film. 22 heures... Nous quittons Arhus pour la Suède. Après une marche arrière pour s'extirper de sa «place de parc», le Dettifoss pivote sur lui-même et s'aligne face à la mer. Laisant derrière nous les lumières d'une ville danoise... nous venons de vivre le dernier appareillage de nuit avant mon débarquement, demain à Fredrikstad.

avec un infini respect, jamais brusqué. Je crois que ce dernier nous rend bien la pareille, émotionnellement. C'est un monstre vraiment, mais un monstre qu'il m'est difficile de laisser s'en aller. Nos chemins divergent maintenant mais je garderai de ces deux semaines à bord, une toute petite tranche de son existence, au fond de mon coeur. Je tenais à garder une trace de ce navire, hormis les photographies. Il me tournait dans la tête une idée depuis fort longtemps mais je n'avais osé demander quoi que ce soit... Finalement au dernier «tea-time» de cet après-midi, je me suis lancé. J'ai demandé à la cuisinière s'il m'était possible d'acheter un set de table complet du navire... Petit liseret bleu posé sur la porcelaine, signé Eimskip. Fourchette, couteau et cuillère gravés au nom de la compagnie. Elle eut plus de plaisir à m'offrir ces objets que moi à les recevoir. Souvenirs d'un passage inoubliable, ils prirent des places d'honneur, emballés de mille précautions, dans mes lourds bagages. Dans deux heures nous devrions appareiller à Fredrikstad. Une nuit dans la voiture m'attend probablement, sur la route d'Oslo. 21h 30, nous arrivons à Fredrikstad. Je finis d'emballer toutes mes affaires et descends l'ensemble sur le pont A. Je discute quelques instants avec le Capitaine qui me dit qu'il va parler à Eimskip du site internet. Je leur ai fait un peu de publicité et il pense que ces derniers pourront m'aider lors d'un prochain voyage...

19 octobre... dernier jour sur le Dettifoss...

Aurais-je pensé que de devoir quitter le Dettifoss me ferait autant de peine. Je dois dire que je comprends un peu mieux l'attachement que l'on peut avoir pour un bateau. Une fois que l'on a mordu dans cette vie sur l'eau et que l'on a partagé l'âme de cet endroit, il est très difficile de s'en détacher. C'est un peu quitter son foyer, chaleureux... Mais plus que cela, il y a une véritable vie humaine dans ce géant, chacun s'occupant à le nourrir, à le soigner, à l'aider dans ses déplacements... Objet de mille attentions de la part de tous, traité

Arrivée en Norvège...





20,21 octobre... Oslo...



Dès mon arrivée à Oslo, je prends contact avec Morten, un ami que je connais depuis trois ans maintenant et qui passe chaque année ses vacances en Suisse. Lors de leur dernière visite, cet été, avec son épouse Hilde et sa fille Kristina, ils m'avaient dit de les appeler lorsque je serai arrivé. Quel plaisir de les retrouver! Je vais passer le week-end en leur compagnie, dans leur maison aux charmes norvégiens. Nous discutons longuement de l'Islande. Dans l'après-midi nous faisons une petite visite d'Oslo, à la recherche d'une boussole de plongée. Je pense qu'il sera plus évident d'en trouver une ici que sur mon chemin plus tard. Le prix de ce matériel est exorbitant, environ 50% plus cher qu'en Suisse. Je ne comprends pas qu'un «bout de plastique» puisse avoir une telle valeur, mais comme je n'ai pas le choix... En fin de journée, je tente vainement d'atteindre Kai Garseg, le rédacteur de Dykking. Nous passons une soirée très agréable après un délicieux repas. Morten me fait une théorie sur le sommeil du dimanche matin. Défense de se lever avant 11 heures. Impossible bien évidemment de respecter ses consignes. D'ailleurs je ne suis pas le seul... Trois amies de Kristina sont venues passer le week-end chez eux et, apparemment elles sont du même avis, si bien que vers huit heures je me lève, repus de sommeil. Après le petit déjeuner durant lequel Morten nous a rejoints, nous partons pour une visite du musée Viking d'Oslo. Il se trouve sur la péninsule de Bigdoy, tout près du centre ville, plusieurs musées importants dont j'ai fait la visite ces années passées. Le musée de la Marine, le musée Fram, consacré au bateau d'Amundsen, le musée Kon-Tiki, autant de «pièces» consacrées à l'histoire de la Norvège

en relation avec la navigation. La péninsule revêt ce matin ses plus belles parures d'automne malgré un temps gris. Des feuilles mortes jonchent le sol partout... Semis coloré d'un jaune vif illuminant ruelles et places. Le musée Viking rassemble plusieurs bateaux datant probablement des années 890. Impressionnant tant au niveau des lignes des embarca-



tions d'un design surprenant de modernité, qu'à celui de leur conservation. En fin d'après-midi, je réussis à atteindre Kai Garseg. Je vais le rencontrer demain matin à la rédaction... Chez lui. Je redescendrai un tout petit peu vers le Sud, à Holmestrand, à une heure environ d'Oslo. Morten m'a proposé de faire la mise à jour du site directement depuis sa ligne téléphonique, en communication locale. Quel plaisir de voir les pages envoyées en quelques secondes alors que cela me prend plusieurs minutes sur le téléphone mobile. En moins d'une minute j'effectue la mise à jour avec les images. Un repas fantastique et une nuit au chaud solderont ces deux jours de repos merveilleux. Demain, après ma visite à la rédaction de Dykking, ma route continuera vers Stockholm, en espérant que je puisse avoir un contact avec un plongeur de la région. Pour l'instant, aucune réponse à mes divers e-mails...

22 octobre... rencontre avec

Kai Garseg...

Une heure de route vers le Sud me suffit pour atteindre Holmestrand ce matin. Dès mon arrivée, je me dirige vers la poste pour retourner en Allemagne un hublot défectueux du caisson étanche. Il me sera retourné en express aux Lofoten, chez Steinar Larsen, un ami. J'appelle ensuite Kai Garseg qui passe me chercher à la gare. Nous arrivons chez lui et je suis extrêmement surpris de constater qu'il travaille seul à la rédaction du magazine. J'ai découvert «Dykking» voici bien des années et je fus immédiatement emballé par ce mensuel qui contient énormément de reportages sur les épaves. Les textes sont évidemment incompréhensibles, en norvégien, mais peu importe, je suis extrêmement attaché à la lecture de l'image. Je passe une heure et demie en sa compagnie et il me prépare quelques contacts pour Narvik où je dois me rendre dans moins d'une semaine. Il téléphone à quelques amis afin de me préparer un peu le chemin. Cela m'évitera de perdre à nouveau des jours précieux sur place. Nous parlons également de différentes épaves dans le Nord, vers Kirkenes. Malheureusement je ne pense pas avoir le temps d'y aller. Il me faudrait environ trois jours de route... Il me propose, lors de mon retour vers le Sud, de faire halte à Kristiansand. Il se trouve non loin de là une épave absolument majestueuse, à ne manquer sous aucun prétexte. De plus, je peux rejoindre le Danemark directement depuis cette ville du Sud.

En route vers le Nord...



Je déciderai de l'itinéraire de retour au départ des Lofoten, d'ici quelques semaines. Pour l'instant je reprends la route du Nord, non sans avoir remercié Kai et lui avoir souscrit un abonnement à son fameux magazine... Introuvable en Suisse. En route, je prends mon courrier électronique pour voir si j'ai des nouvelles de Stockholm... Rien. En milieu d'après-midi, je passe la frontière Norvège-Suède vers la capitale et je bifurque vers le Nord. J'abandonne l'idée de Stockholm, n'ayant aucune nouvelle. Je roule tard dans la nuit, impossible de trouver un logement. La température a considérablement chuté et je me glisse au plus vite dans mon sac de couchage sur la banquette arrière de la voiture. Que mes très fidèles lecteurs me pardonnent le manque d'images de ces derniers jours. Mon rendez-vous de Stockholm étant tombé à l'eau, j'ai décidé subitement de me diriger vers Kirkenes et je passe mes journées sur la route. J'ai reçu ce matin seulement le e-mail que j'attendais. Malheureusement je me trouve maintenant à plusieurs centaines de kilomètres de la capitale suédoise. Au départ d'Oslo, plus de deux mille kilomètres par la route de l'Est me séparent de Kirkenes. Une partie importante de ce trajet aurait été effectuée de toute manière pour aller à Narvik.



23 octobre... 1000km...

Au réveil ce matin, il me faut près d'un quart d'heure pour dégeler les vitres de la voiture... A l'intérieur. Complètement raide, je m'arrête dans le premier café pour me réchauffer un peu et traiter mon courrier. Une journée sur la route; paysage de forêts et de lacs défilant invariablement sur plus de mille kilomètres. On croise à intervalles réguliers, sur la côte suédoise, des panneaux indiquant la température. Je vais de surprise en surprise au fil du trajet. Le thermomètre ne cesse de baisser au fur et à mesure que mon anxiété augmente. Pour ajouter du

piquant à la situation, vers 15 heures mon téléphone se bloque, faisant apparaître une icône inconnue sur l'écran. Cela n'a l'air de rien, mais si je n'ai plus de moyen de communiquer, je devrais dire au revoir aux e-mails et surtout à la mise à jour du site. Je fais plusieurs tentatives pour atteindre, depuis une station-service, quelqu'un en Suisse qui pourrait m'aider. Apparemment le réseau suisse fonctionne et mon appareil est capable de lire tous les opérateurs locaux... Mais impossible de les charger. Une crainte me saisit en pensant à un erreur de la puce. Finalement en fin de soirée, en obtenant une communication vers la Suisse depuis un téléphone fixe, ma liaison se rétablit. Plus de peur que de mal. Ce genre de pannes électroniques me donne des sueurs froides rien que d'y penser car elles peuvent compromettre une partie de mon projet. Pour l'ensemble du travail, je dispose de solutions de rechange mais certaines me feraient vraiment perdre énormément de temps. D'autre part, j'ai rendez-vous avec François d'ici cinq jours et je ne vois pas de moyen plus aisé pour se donner rendez-vous et se communiquer les dernière nouvel-



les. Il va emprunter la route que je suis actuellement puis bifurquer sur la Norvège. Quant à moi, je partirai de Kirkenes en suivant la E6, passant par Alta. Le rendez-vous devrait avoir lieu le 28 ou le 29 octobre. Une centaine de kilomètres avant Umea, sur la côte Est de la Suède, je m'arrête pour une seconde nuit dans la voiture, faute d'avoir trouvé mieux. En cherchant dans mes affaires, je trouve l'objet de mes rêves pour passer la nuit... Une bouillote jaune avec un petit canard cousu sur le dessus. Cela fera sûrement rire... Peu importe. Je fais cuire un peu d'eau et j'en remplis le précieux objet et... Je me plie en deux sur le siège arrière de la voiture avec une douce chaleur que je déplace tantôt sur le ventre, tantôt sur les pieds... C'est le bonheur... Je me suis arrêté sur une aire de repos et quelle ne sera pas ma surprise demain matin de disposer de WC chauffés et d'eau chaude pour ma toilette...

24 octobre...

en route vers la Finlande...

7h30... La bouillote est encore tiède... Je glisse un bras hors du sac de couchage et je tente d'atteindre le manche de vitesse. Je mets la boîte au point mort et j'enclenche le moteur. Je ne sortirai de ce petit «nid» que quand la température sera montée de quelques degrés. Il doit faire -10°C ce matin. Le soleil se lèvera vers 9 heures. Je téléphone à Kai, en Norvège, pour lui demander de me donner les coordonnées d'un contact dont il m'a parlé à Kirkenes. Malgré les trois numéros de téléphone de ce plongeur de l'extrême Nord, impossible de l'atteindre. Ma route se poursuit et vers midi je passe la frontière finlandaise, puis une autre ligne, imaginaire... Le cercle polaire. Imaginaire... Pas tant que cela. Dès Rovaniemi, ville du Père Noël, la route commence à présenter des plaques de glace par endroits. Je croise les premiers troupeaux de rennes en liberté brouillant dans une lumière blafarde. Dès midi on croirait vivre la fin de la journée, tant la lumière est rasante. Cent kilomètres plus loin je roule sur une route enneigée. Les paysages sont couverts de blanc et pas un lac qui ne présente un miroir parfaitement gelé. J'avais pensé à la probabilité de routes dans cet état en partant de Suisse, c'est d'ailleurs pour cela que la voiture est équipée de pneus d'hiver et que je dispose de chaînes pour les cas les plus désespérés. Vers 16h30 la nuit tombe lentement. La conduite devient un vrai cauchemar entre chien et loup, à chaque croisement de poids lourds super éclairés. Dès le moment où je me décide à faire halte dans une pension et à y mettre tous mes espoirs, deux heures me sont nécessaires pour trouver l'objet de mes rêves. Mais c'est fait, 50 km avant Ivalo. Ce soir, je dors au chaud, je recharge toutes les batteries, y compris les miennes. Demain, je devrais atteindre Kirkenes, à la frontière de la Russie...

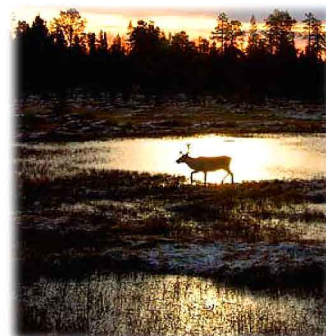
Km 15000...



25 octobre..
d'Ivalo à Kirkenes...

Buffet pour le petit déjeuner... En face de moi, le soleil commence à illuminer faiblement l'horizon. Forêts de neige à perte de vue. On croirait un matin de Noël. Solidement restauré, je reprends la route 75. Il me faudrait environ 6 heures pour rejoindre Kirkenes, selon les dires du réceptionniste. Après une bonne heure de navigation sur de la glace pure, la route se dégage lentement. Je devrais rejoindre la voie principale qui traverse la Norvège du Sud au Nord, cette fameuse E6, mais subitement je croise un doute sur mon trajet. Un panneau indicatif au milieu de

nulle part, avec une ligne notée: «Norje». Après consultation de la carte, je vais gagner environ 200 km par ce chemin. Je roulerai cependant plus lentement durant quelques heures en raison de l'état de la route. Ce raccourci me permettra de faire quelques haltes photographiques que je n'ai pu effectuer ces derniers jours. Je tente de capter sur les ondes une radio en anglais pour suivre les informations mais je constate, sur les fréquences moyennes, que le russe envahit de plus en plus. La frontière doit se trouver à moins de 40 km vers l'Est.



Je commence à croiser des indications de destination en Russe et finalement, j'arrive à Kirkenes. Je me dirige vers le centre de cette petite cité pour tenter de trouver un centre d'information. Quelques tentatives et je réussis à joindre Lars, un plongeur dont Kai m'avait donné le numéro. Possibilité de plonger demain après-midi... Je m'éloigne un peu du centre et je procède aux préparations du matériel, les pieds dans la neige. Je

gonfle le mono de 18 litres et recharge les lampes pour les prises de vues.



A l'office du tourisme on m'a donné une adresse pour passer la nuit. Je m'y

rends ensuite. Une très gentille dame âgée me reçoit et me montre la chambre. Il y règne une douce chaleur qui me réconforte un peu. Je crois que je suis en train d'attraper un vilain rhume. 16h30... Il fait presque nuit. Je retourne en ville pour quelques courses. Il me faut quelques vitamines... Quelques mandarines et des tomates. Je me couche très tôt pour récupérer et un tour d'horloge remettra les pendules à l'heure...

26 et 27 octobre... plongée à Kirkenes...

Je dois dire que j'ai été vraiment bien accueilli à Kirkenes, les gens sont aimables et la petite dame qui me loue la chambre m'a préparé un petit déjeuner copieux. Elle ne parle que le norvégien mais je découvre parfois au fil de la conversation quelques termes en allemand. Après quelques instants, je constate qu'elle maîtrise parfaitement la langue. Ceci nous permet de nous comprendre un petit peu mieux, avec mes vagues connaissances scolaires. Je lui explique que je suis venu pour plonger à Kirkenes et que je ne sais pas encore la suite de mon programme. Elle me donne cependant la clef de sa maison car elle s'en va quelques jours plus au Sud. Si je désire rester ici cette nuit, je peux disposer de la chambre. Elle me montre encore où se trouve le pain, la confiture pour demain matin et un pot de fleur à l'extérieur, où je n'aurai qu'à glisser la clef à mon départ. Je reste surpris et ému d'une confiance si spontanée. Je m'en vais en ville afin d'organiser la suite du programme. Les ruelles ne sont pas dégagées et je fais les tristes frais d'une magistrale «gamelle» au coin d'une rue. L'ordinateur, que je tenais serré contre moi, n'a rien. Par contre, un de mes genoux, moins chanceux, a maintenant de la peine à se plier. Un homme s'est précipité pour m'aider en voyant la scène mais bien-sûr, dans ces cas là on est toujours plus vite debout qu'à terre... Lars ne pourra pas plonger avec moi aujourd'hui mais il m'a trouvé un compagnon. Je pars en direction de la frontière russe, à environ 20 km de Kirkenes. En quittant la E6, je suis la route 886 en direction de ma destination. On ne peut rêver plus beau dépaysement. Posées avec une infinie douceur sur l'ourlet du fjord, les maisons bousculent mes plus belles pensées de Norvège. La lumière y dessine à l'instant le volume de basses collines bordant l'ensemble du paysage. La neige ajoute encore à la féérie. J'arrête la voiture en deçà d'une raide pente et je descends pour demander mon chemin. Entouré de bois



fraîchement coupé, un homme arrêta sa tronçonneuse et se dirigea vers moi.

C'est Lars Petter. On discute longuement puis je lui demande s'il serait possible de trouver un logement plus proche que Kirkenes. «Of course...», me fait-il, «la maison du plongeur»... En lieu et place de la maison du plongeur, un petit «chalet» dans la pente du fjord. «Arctic-Dive resort», «adventure under the midnight sun and the northern lights»... Petite carte de visite qui en dit long sur l'atmosphère du lieu. Le club est très fréquenté durant presque toute l'année... Sauf maintenant. C'est la première fois qu'un plongeur Suisse s'aventure ici paraît-il. Pour les réservations de vos prochaines vacances... www.arctic-dive.no Magnifiquement construit... Ambiance chaleureuse de la montagne que l'on trouve dans nos refuges. A ma disposition: cuisine, douche, salon, chambres... L'endroit me touche particulièrement... Je serais prêt à mettre le prix fort pour louer une petite merveille comme celle-ci en Suisse. Je dois juste ne pas oublier de redéposer la clef dans le pot de fleur à Kirkenes... Demain. Il me faut un petit moment pour retomber sur terre... Lars me présente-

Trond, un de ses amis avec lequel je vais faire la visite de l'épave d'un avion, un Curtiss P-40 Warhawk. Nous partons de l'autre côté du fjord en voiture. Le site est atteignable à la palme. Nous nous préparons dans la neige et, après une descente un peu délicate sur un chemin d'herbes gelées, nous nous glissons dans l'eau... Quelle chaleur! Vraiment. A cette époque, l'eau fait 7°C, bien en-dessus de la température ambiante et je me «réchauffe» rapidement en palmant



vers la bouée, 100 mètres au large. Sur le fond, la lumière ambiante reste si faible que je suis condamné à fournir un peu d'éclairage. L'avion est posé délicatement sur un sol terreux qui se dérobe au moindre mouvement brusque. Je me dirige en premier vers le poste de pilotage, la cabine a été vidée. De nombreux pirates pillent les épaves en Norvège, paraît-il. A part ce petit désagrément, le reste est dans un état convenable après plus de cinquante ans passés sous l'eau. Trois mitrailleuses sous chaque aile semblent avoir définitivement pris leur retraite avec les Steinbits. Un de ces fameux poissons-chats bleutés se trouve d'ailleurs caché sous une des ailes, dans un trou. Je l'ai aperçu bouger il y a quelques instants mais je me concentre d'abord sur les photos de l'avion avant de tenter une approche de ce drôle d'animal. La visibilité est vraiment médiocre;

me plaçant face au moteur, je distingue à peine la partie arrière de la cabine. Je n'aperçois pratiquement pas Trond durant toute la plongée, et il me dira en sortant de l'eau, qu'il voulait me laisser travailler sans brasser autour. Je me dirige enfin vers cet étrange poisson et je lui dresse le portrait. Il n'a pas l'air vraiment confiant, pas plus que moi... La bouche de cet animal est capable de broyer un oursin, aussi je le tiens en respect avec le caisson mais son regard me donne quelques craintes. Une petite tape sur l'épaule me fait sursauter: Trond me fait signe, il est sur la réserve et nous quittons l'épave. 16 heures, le jour s'achève calmement. Je regagne «mon» chalet pour la nuit en face d'un fjord qui s'endort bercé par le ronron lointain d'un chalutier.

27 octobre. Lars n'arrive que vers midi... Il me propose une plongée sur l'épave du Johan Faulbaum, un cargo d'environ cent mètres de long, sur l'autre versant du fjord. Il prépare le zodiac et nous filons à vive allure sur une mer plate. 250CV...Trois minutes plus tard nous atteignons l'autre rive. Nous nous amarrons à la bouée, à une centaine de mètres au large. Derniers préparatifs et mise à l'eau. La visibilité est un peu meilleure qu'hier, je pense que l'on aperçoit les formes à une dizaine de mètres en face de nous. L'épave est vraiment très belle, très bien conservée. Elle date de la seconde guerre mondiale, coulée suite à un bombardement. Nous descendons vers l'avant du navire. A la surface du pont, des impacts

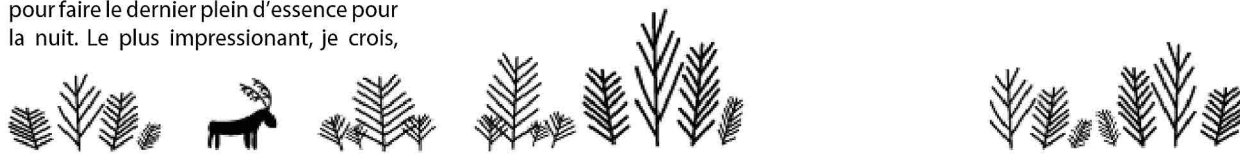
de bombes. La partie centrale du navire est magnifique, avec son mât toujours pointé vers la surface et ses cordages dont le volume s'est appaîssi au fil du temps, par la colonisation de différentes espèces. Nous terminons à la proue avant de remonter le côté babord. De nombreux cordages jonchent le sol, dessinant de multiples lignes: on croirait survoler un bas-relief avec cette lumière filtrée. Un volume léger se libère de cet ensemble gracieux. Je viens de terminer le film et nous regagnons la ligne de la bouée pour la décompression. De retour, je prépare la voiture pour le départ vers Narvik, cette nuit. Je quitte mon ami en début de soirée finalement et je m'engage sur la route E6 pour quelques kilomètres....



nuit du 27 au 28 octobre...
en route vers Narvik...

On m'a conseillé, afin de gagner environ 200 kilomètres, de quitter la E6 en direction de la Finlande puis de rouler par de petites routes en direction de Kiruna. Je quitte donc la Norvège, roule quelques heures en Finlande avant de rejoindre la Suède. Je réussis à contacter François qui se trouve à 50 kilomètres de Kiruna. Il attendait de mes nouvelles mais je me suis trouvé sans réseau durant ces deux derniers jours. Mon étape pour cette nuit, si le sommeil ne se fait pas trop impatient, 650 kilomètres. Je pars confiant dans cette entreprise mais après quelques minutes de conduite plus qu'hasardeuse sur de la glace vive au début de la route finlandaise, je remets en question la chose. Je continue ma route lentement et cette nuit va me faire les plus graves misères météorologiques mélangées que je n'aie jamais connues. Après la glace sur la route, la Finlande avait décidé de compliquer le jeu en ajoutant du brouillard. Brume sur une dizaine de mètres d'épaisseur que l'on traverse ou non, suivant l'altitude. Très désagréable pour la concentration. Vers 22 heures, je m'arrête pour faire le dernier plein d'essence pour la nuit. Le plus impressionnant, je crois,

c'est de ne croiser personne, aucune maison habitée, durant des heures, dans une nuit totale. Après le passage de la frontière suédoise, j'essaye pendant près de deux heures une tempête de neige. 3 heures du matin, j'arrive enfin près du point de rendez-vous. Je n'ai plus le courage de préparer la banquette arrière pour dormir, aussi je me glisse dans le sac de couchage sous les quarante centimètres restant entre la surface des bagages et le toit, les pieds contre la vitre arrière. Réveil vers 8 heures. J'appelle François. Il se trouve à une vingtaine de kilomètres plus au Sud. Nous fixons le rendez-vous sur la première aire de repos en direction de Kiruna. C'est vraiment un moment assez surprenant de se retrouver ainsi après des milliers de kilomètres. Il fait froid ce matin et nous décidons de nous arrêter dans la prochaine ville pour le petit déjeuner et pour bavarder. Plus d'une heure de halte à Kiruna. Je tente d'atteindre à Narvik un plongeur dont le nom est Frank Bang. Malgré ses trois numéros de téléphone...Impossible de le joindre.





Il ne nous reste que 170 kilomètres de route pour atteindre enfin notre base de plongée pour la prochaine semaine. La route qui part de Kiruna vers Narvik est enneigée. Au fil du trajet, le temps gris de Suède fait place au soleil de Norvège. En arrivant à Narvik notre premier soucis est de trouver un logement. J'ai finalement atteint Frank, il va nous recevoir dans la soirée. Il m'indique une pension proche du centre, Spor 1, guesthouse ouvert depuis peu. L'accueil y est vraiment chaleureux. Il n'y a presque personne dans la maison et nous disposons d'une cuisine complètement équipée, douche, sauna... Nous décidons de réserver la chambre pour une semaine, sachant que Narvik est une région absolument immanquable au niveau de la plongée-épave



Notre rencontre avec Frank est également très réussie. Il nous montre, chez lui, divers films qu'il a réalisés ces dernières années sur des épaves de Narvik, ainsi que son site internet également consacré à sa passion. Deux semaines de plongée complètes ne suffiraient pas à faire la visite de l'ensemble des sites de la région. Sous-marins, destroyers, avions, cargos... Le choix est tout simplement surprenant. Frank nous prépare un programme pour les prochains jours; il dispose d'un petit bateau en aluminium et se met à notre disposition pour nous faire découvrir les sites qui nous intéressent. Face à ce passionné d'épaves nous restons persuadés que nous sommes à la bonne adresse. Demain, première plongée dans la région du port de Narvik, rendez-vous 10 heures.

30 octobre...
après l'attente...
sous la neige...

Frank nous a appelés hier vers 9 heures pour nous dire que la plongée était annulée pour des raisons de sécurité. La neige est tombée sans cesse et la visibilité dans le port ne devait pas excéder une cinquantaine de mètres. Avec sa petite embarcation, les risques seraient trop grands de «croiser» un cargo sans être vu... Nous avons ainsi pris notre mal en patience... Et aujourd'hui nous partons avec le soleil en direction d'un site surprenant. Il nous rejoint au port avec l'autorisation pour les plongées. Ce papier, valable deux mois, lui permet de naviguer dans les eaux portuaires. Pour la première fois, nous plongerons sur deux bateaux à la fois, des destroyers de 116m de long, le «Z 21 Wilhelm Heikamp» et «Z 22 Anton Schmitt», coulés en avril 1940. Côte à côte au fond, l'un d'eux est resté dans sa digne position de navire, son voisin s'est couché sur le côté. Suivant les indications que l'on nous a données, nous commençons par le plus malade des deux, sur le flanc. Il doit y avoir à peine 10 mètres d'écart entre l'un et l'autre. Je commence rapidement les prises de vues avec un petit problème de buée collée sur une face du prisme. Difficile de faire la mise au point et de cadrer. Finalement, avec la température, ce petit désagrément disparaîtra après quelques minutes. Nous suivons la partie tribord, et, au fur et à mesure de notre avance, nous retrouvons un peu plus de lumière.



Narvik...

L'inquiétante position de l'épave lui donne une ligne très fine sous laquelle on peut se ballader, à la proue. En suivant cette courbe avant, nous arrivons à l'avant du second vaisseau. En pleine eau, je tente de prendre quelques photos de la ligne de la coque depuis dessus. La visibilité n'est pas très bonne et, malgré le soleil à la surface, je suis contraint à l'ouverture complète du diaphragme et des vitesses basses pour chaque image. Mes lampes d'appoint ne me servent qu'à révéler quelques détails dans les ombres.



le «Z 21 Wilhelm Heikamp»



photo: Frank Bang

Sur le pont, de nombreuses chaînes entassées, puis plus bas, dans une brisure de la coque, nous découvrons les sanitaires. Notre visite s'arrête ici. 53 minutes de plongée. Frank nous attend, au froid. Il nous aide à remonter à bord de sa minuscule barque qui tangue au moindre mouvement. Cou-

chés sur le «pont», nous regagnons le port, complètement gelés, mais heureux...

Je prépare les révélateurs afin de développer ce soir le film d'aujourd'hui ainsi que ceux que j'ai faits à Kirkenes. Je suis contraint à environ 6 heures d'attente avant d'utiliser les chimies. En début de

soirée, je décharge le caisson étanche et... Surprise, le film n'a pas été transporté. Je m'empare un peu... Bon, disons beaucoup. Je suis fâché et François me rassure en me disant que mon caisson aurait aussi pu être plein d'eau. Le calme revient... Nous aurons le temps, en plus, de replonger sur ces deux destroyers...

31 octobre... Z 21 et Z 22,
deuxième chance...



Ce matin Frank nous prend directement au port avec son bateau. Je lui explique mon petit désagrément et il me propose de retourner directement sur ce site. Je m'excuse auprès de François pour mon «incompétence» de la veille mais il m'avoue que cela ne le dérange pas de plonger à nouveau sur ce site fantastique. Nous repartons et réalisons pour la seconde fois la même plongée. La visibilité est un peu meilleure. Nous refaisons le parcours d'hier en 50 minutes. Nous retrouvons la surface et le sourire de Frank dans un rayon de soleil timide.



Vers 14 heures, nous allons prendre un verre avec notre ami puis il nous propose de visiter le musée de la guerre. Nous sommes passés devant ce dernier quelques jours auparavant et j'avais regardé l'entrée avec une indifférence totale. Mais Frank, en passionné d'histoire de navires, nous commente la visite et c'est vraiment très intéressant. Nous prenons congé de lui en début de soirée et je m'en vais préparer les développements. A l'heure où j'écris ces lignes, mon premier film est au rinçage et semble me donner satisfaction...



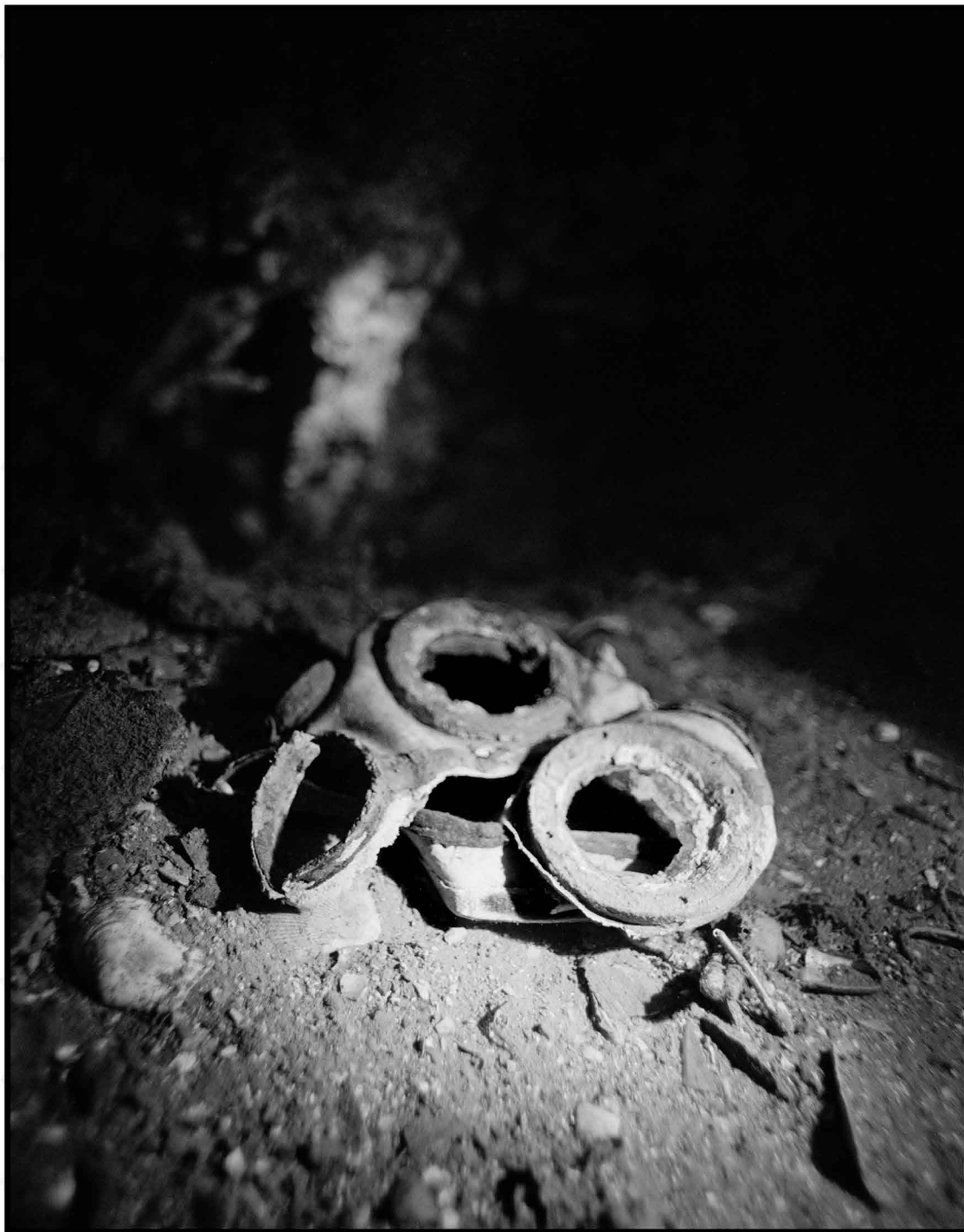
François, à la proue du «Z 21 Wilhelm Heikamp»



masque à gaz...



les sanitaires...



Masque à gaz, datant de la seconde guerre mondiale.

1er novembre... Junker 52...



Frank et François...



Narvik, 9h30...

Sous la neige de Narvik...

sons la glace sur le bord de la rivière



préparation pour la plongée...
en arrière-plan... la mise à l'eau

La journée commence durement par un déblayage de la neige que nous devons répéter fréquemment. Frank passe nous chercher vers 9h30 et après un petit café, nous le suivons vers la route qui mène à Hartvigwater. La plongée du jour se déroulera sur une épave d'avion, un Junker 52, coulé en 1940. Aucun bombardement n'est à l'origine de l'abandon de cet appareil. Les Allemands l'avaient posé sur le lac gelé afin de récupérer des pièces pour un autre engin du même type. Le printemps venu, la glace fondit et l'avion coula... Pour notre plus grand bonheur. Nous allons vivre une expérience vraiment unique avec cette plongée hors du commun. Une petite heure de route... Nous nous engageons à travers champ, dans la neige, et nous arrivons sur le lieu de la mise à l'eau... Une rivière. Quelques minutes de contorsions dans la voiture pour enfiler nos vêtements de plongée et nous voici prêts à partir pour une découverte fantastique. Nous cas-



afin d'accéder au courant. Sous nos palmes, 50 centimètres de fond, juste le nécessaire pour nous emporter vers le lac, 250 mètres en aval. Nous nous laissons porter par un courant assez rapide. En jetant un coup d'oeil j'aperçois des ballots de neige flottant à la surface, semblables à du coton. Il fait 0°C sous l'eau. Quelques minutes plus tard nous atteignons l'embouchure. Il nous faut encore marcher à reculons sur une trentaine de mètres avant d'atteindre la pente proprement dite du lac. L'avion se trouve quelques mètres plus bas, posé dans le sable... Il semble attendre son autorisation de décoller. Un des moteurs est encore en place bien que l'hélice soit absente. Je commence les prises de vues par le train d'atterrissage puis j'entame plusieurs tours complets de l'appareil en m'arrêtant au fil des découvertes. Après une trentaine de minutes, Frank nous propose de prendre place dans le cockpit pour une photo. J'amarre mon

caisson au moteur et me dirige vers l'habitacle pour rejoindre François. Difficile de se glisser à deux, avec les bouteilles, à l'intérieur. J'enlève une palme pour me placer, une de mes jambes sort par la fenêtre... Et clic-clac... Je récupère mon matériel photo et fais signe à Frank en croisant les bras, montrant le caisson; j'ai terminé le film; lui également. Nous regagnons doucement la surface, enlevons nos palmes et regagnons la grève en marchant. La neige s'est arrêtée de tomber, laissant place à quelques rayons qui nous dévoilent un fjord éclairé avec subtilité. Nous rentrons à Narvik, complètement dépayés...

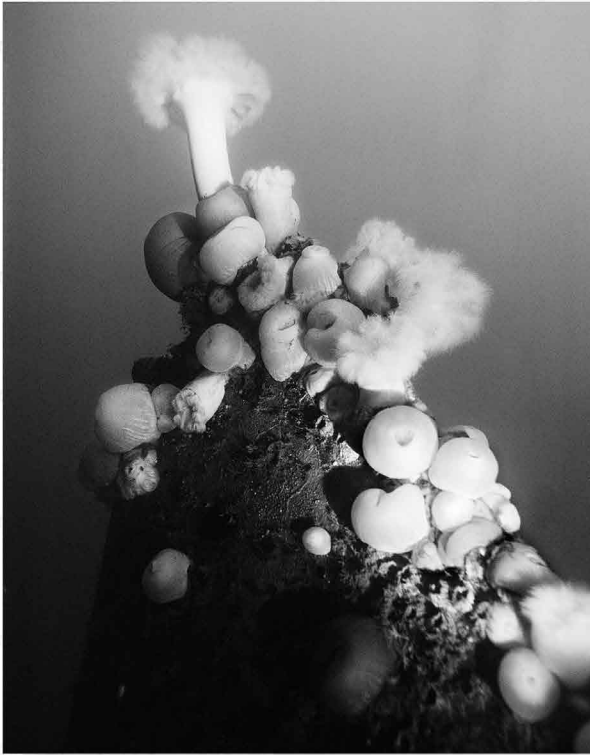


photo: Frank Bang

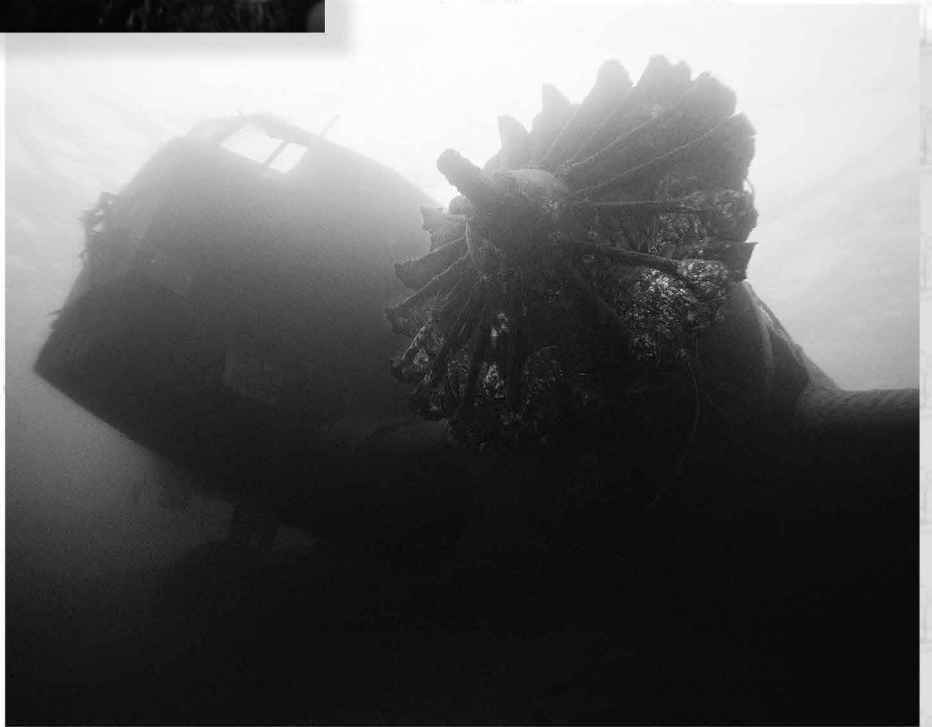


photo: Frank Bang





Curtis P-40 Warhawk



Junker 52

2 novembre... «Elise Schulte»...

La température est montée de quelques degrés durant la nuit et le vent s'est levé avec force... On annonce 22m/s dans le port de Narvik. Comme les prévisions nous ont été communiquées hier soir, Frank a organisé une plongée à Dyroysundet, à environ 150 km de Narvik. Une de ces plongées pour les «crazy divers», comme il nous appelle, dont il a le secret. Nous pensions avoir vécu un moment vraiment fort hier avec le Junker 52, mais aujourd'hui nous allons croquer de l'épave à une sauce encore plus piquante. Nous partons de Narvik et nous rejoignons deux amis de Frank pour cette plongée.

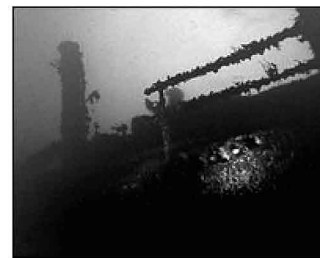
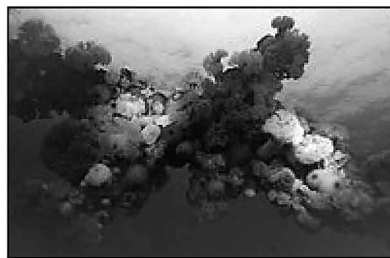
Parfois l'on trouve une plongée merveilleuse uniquement par l'instant passé sous l'eau; nous découvrons cette fois un site hors du commun de part sa situation et son accès. L'ensemble est couvert d'une météo extrême, «doux» mélange de vent violent, de neige et de pluie. Sous un pont, le courant défile. L'accès se fait par une petite descente, un peu raide, sur la neige.

Assis, debout et à nouveau assis et nous voici dans l'eau. Frank est déjà prêt. Il nous indique le chemin à suivre. Une corde à quelques mètres sous la surface nous amènera sur l'épave de l'«Elise Schulte». La visibilité est vraiment très bonne, probablement plus de 15 mètres. Malheureusement l'emplacement est très sombre et je dois me battre pour tenter de trouver la quantité de lumière suffisante pour exposer correctement mon film. Je dois avouer très honnêtement que la beauté de cette épave est vraiment particulière. Le bateau est couché sur le flanc. Nous arrivons sur l'arrête du pont et de la coque et nous descendons le long des bastingages. Frank nous précède de quelques mètres et filme en vidéo. Nous le suivons jusqu'au sol puis nous vaquons chacun à nos occupations. 80 mètres de longueur tout en beauté. D'avant en arrière des cales ouvertes, inclinées à 45°, dans lesquelles les ténèbres se sont installées définitivement. Sur le milieu du pont, je croise de nombreux poissons, quel-

ques petites morues... Je me dirige de la poupe à la proue, volant au passage quelques images de cette masse ensommeillée. Je retrouve François à l'arrière et nous décidons de terminer la plongée après 61 minutes. Retour un peu pénible jusqu'à la voiture. Frank nous offre un petit café brûlant sorti tout droit de son thermos mythique. Nous sommes bientôt rejoints par ses deux amis qui ont formé une palanquée séparée. La pluie s'est mise à tomber, transformant la neige en glace pilée à la surface de la route. Le chemin vers Narvik n'est pas une partie de plaisir... Dès notre arrivée nous mettons en place notre plan très efficace pour le rangement et le séchage du matériel pendant que le compresseur recharge nos blocs. Encore un jour dont on parlera longtemps...



Premier pilier à gauche, cinquante mètres en avant... l'«Elise Schulte»...





«Hermann Künne»...

En quittant Narvik, ce matin nous allons en direction de Bjerkvik. Nous suivons sur quelques kilomètres la route qui part en direction des Lofoten. Nous traverserons les 390 kms qui nous séparent du bout de l'archipel demain pour nous arrêter à Å, dernier village de la E10. Pour l'instant nous quittons la voie principale pour nous engager dans un chemin privé, dont l'accès est bloqué par une barrière dont Frank a bien sûr la clef... La route n'est pas dégagée et nous arrivons au bord du fjord après quelques minutes et une descente un peu musclée sur un chemin forestier profond. Nous glissons rapidement dans nos combinaisons car la pluie ne cesse de tomber avec insistance. Fouettés par les vagues, nous avançons d'environ 20 mètres au large avant d'entamer la descente sur le destroyer «Hermann Künne». Nous suivons la coque puis faisons halte à l'arrière du bateau pour remonter par le côté pont. Le navire est couché sur le flanc sur une pente assez raide, perpendiculairement à la côte. Je fais les prises de vues de l'arrière en contre-jour mais j'ai crainte que le film ne soit pas exposé correctement. Il fait très sombre et la masse se détache faiblement de la surface; la météo médiocre ajoutant de la difficulté. Nous retrouvons petit à petit la clarté du jour pour arriver aux paliers. C'est sur la poupe du bateau, en très mauvais état, que nous passons ces instants d'attente. Le navire s'est abîmé contre la côte et a sombré en 1940. Frank passe sa décompression à faire de la recherche «archéologique». On peut encore trouver de nombreux objets de cette époque; il faut juste un peu de persévérance et de patience... Frank nous invite à passer encore quelques instants chez lui, en fin de soirée. Devant un café et un cognac norvégien, il nous présente le film qu'il a fait cette semaine

et nous offre une copie. Nous prenons congé de notre ami tard dans la nuit en nous promettant de garder contact et de revenir... François et moi sommes du même avis: nous venons probablement de réaliser une des semaines les plus sensationnelles dans nos carrières de plongeurs, grâce à Frank qui a su nous donner accès à ces instants de purs délices. On repensera longtemps à ce passionné d'histoire et d'épaves, à ses francs éclats de rire qui nous ont réchauffés sous la neige de Narvik... Un grand merci Frank et si tu passes par la Suisse... Nous avons aussi quelques épaves pour toi, au frais...



4 novembre...de Narvik à

Å i Lofoten...

387 km pour atteindre enfin le village de Å, à la fin de la route des Lofoten. Nous sommes partis ce matin vers 9h30 et nous arrivons dans la nuit dans ce petit coin de paradis. Une grande partie du trajet est enneigée et nous force à rouler lentement. A mi-chemin, à Melbu, nous empruntons le ferry pour une trentaine de minutes. Nous arrivons à présent véritablement sur les Lofoten. Entre les pentes abruptes et les eaux

foncées du fjord, la E10 sillonne vers Sortland. A la sortie de la ville de Svolvær, nous faisons un bref arrêt à Kabelvåg, au club de plongée. Je recherchais depuis longtemps l'occasion de pouvoir nager avec des orques et il y a dans ce petit village une personne qui organise ce genre d'émotion, Magne Goffeng. J'ai rencontré ce plongeur voici déjà trois ans et j'ai plongé durant deux étés consécutifs au sein de son club. Je ne savais pas, jusqu'à il y a peu de temps, que c'était lui qui s'occupait de ces bains un peu fous. Une chance, il rentre d'une sortie en mer et me reconnaît vaguement. Nous lui posons la question au sujet des orques. Il organise un départ demain et mardi...

A notre convenance. Nous décidons d'attendre la météo et de le rappeler dans la soirée. Lorsqu'en 1996 j'étais arrivé pour la première fois aux Lofoten, j'étais

tombé amoureux de cette région. J'y fis la connaissance de Steinar Larsen, qui depuis est devenu un ami. J'ai travaillé durant deux années consécutives, au mois d'août, au «Stockfishmuseum» de Å, dont il est le propriétaire. J'ai réalisé avec mes images, deux expositions photographiques, «Torrisk» et «Kveles Skreien», qui eurent lieu en Suisse en 1997 et 1998. Actuellement, ces images sont exposées ici, depuis deux ans.



En suivant la E10... en direction des îles Lofoten...



arrivée en ferry sur les Lofoten...

J'ai donc contacté Steinar avant mon départ de Suisse pour lui annoncer mon séjour aux Lofoten durant le mois de novembre... Il me proposa spontanément une de ces fameuses cabanes de pêcheurs pour la durée de mon passage. Lorsque nous arrivons au village ce soir, Steinar nous a préparé un sublime petit foyer, chauffé, avec vue

sur le port et le musée. Il nous accueille avec son sourire radieux. Je le retrouve avec un plaisir immense et nous bavardons un peu de ces deux dernières années. Il nous invite à venir manger chez lui demain soir et nous laisse à notre repos bien mérité, dans notre petite cabane... Aux Lofoten... Nous nous offrons la journée de demain

pour prendre place et visiter un peu les alentours du village, le lac (plus de 100m de profondeur) et les falaises au bas desquelles nous aimerions faire quelques explorations. Nous partons mardi matin très tôt pour Kabelvåg et peut-être... Les orques...



Mise en place et repérage pour cette journée à Å. Nous préparons soigneusement le matériel pour demain, à Kabelvåg... Avec les orques....

5 novembre 2001...
repérages...

Plongées sur les Lofoten...



6 novembre...



Kabelvåg... nager avec les Orques...

Le réveil est un peu dur ce matin... 6 heures. Nous avons rendez-vous dans trois heures pour le départ du bateau, à Kabelvåg. Entre deux, 130 kilomètres de route enneigée. A notre arrivée, il ne nous reste que le temps d'enfiler des combinaisons de survie et de sauter sur le pont d'un petit

bateau de pêche avec notre matériel de plongée. Nous partons en mer pour la journée avec l'espérance de trouver des orques. En discutant avec d'autres passagers, ils nous racontent qu'hier était un jour fabuleux et que jamais il n'avait été possible de voir autant d'orques en une seule sortie...

Des centaines. Nous naviguons depuis environ deux heures lorsque les premiers ailerons apparaissent en surface. Le petit navire de pêche sur lequel nous voguons a bien de la peine à suivre ces « baleines tueuses » qui nagent à quelques dizaines de mètres de là.



Nous les suivons ainsi longtemps, sur une mer un peu agitée. Notre envie d'aller nager avec ces mammifères grandit de minute en minute. Les conditions étant difficiles, on hésite à préparer le zodiac qui nous suit, solidement attaché. Nous étions une quinzaine embarqués



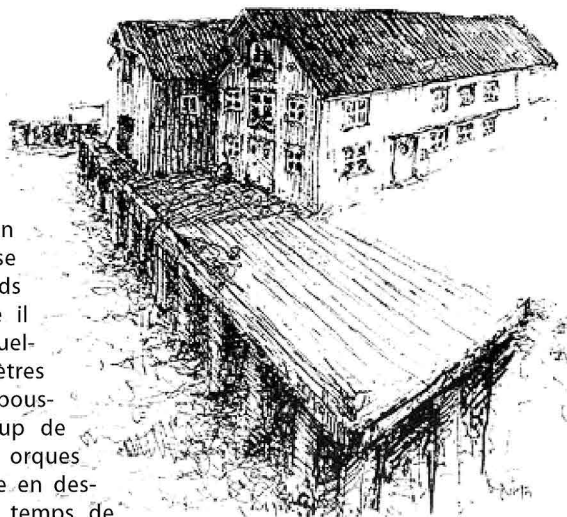
dans l'aventure. Durant le trajet plusieurs passagers nous avaient assurés qu'ils venaient pour nager avec les orques. Au fur et à mesure de la préparation, plus personne ne se presse. Il est vrai que nous sommes, François et moi, les seuls à disposer de vêtements étanches... On ne trouve donc au moment du départ en zodiac, que deux petits Suisses en combinaisons de plongée rouges, palmes et masques dans une main, appareil de photo autour du cou. Nous sautons à bord, suivis de quelques participants curieux, qui nous accompagnent. Il nous faut pas mal de temps avant de nous trouver en position et tenter une mise à l'eau. L'embarcation doit en effet se trouver en avant d'un groupe pour nous larguer et nous donner la chance de croiser les orques. Première mise à l'eau... J'ai un curieux battement puissant qui me tape dans la nuque, la respiration un peu accélérée... Face



dans l'eau, nous palmons à toute vitesse, non moins pour tenter de croiser l'animal en question que pour vaincre les vagues qui nous repoussent. Rien, pas un aileron. On remonte à bord. Avec ce genre de météo, pas très facile d'obtenir la faveur des orques. On gagne du terrain sur un autre groupe et l'on se jète à l'eau. A peine ai-je mis la tête sous l'eau que quatre de ces mammifères passent à quelques mètres de moi. Le sentiment d'appréhension fait place à l'émotion. Ils passent une seconde fois et je garde en mémoire le mouvement de l'un d'eux, le plus proche de moi, qui se trouve alors à cinq ou six mètres, se retournant sur lui-même pour regarder

le minuscule intrus et son appareil photo... François se tourne vers moi... Nos regards en disaient long. Comme il se trouve à nouveau à quelques centimètres de moi il me bouscule d'un coup de poing... Les orques

passaient à nouveau, juste en dessous de nous. Je n'ai le temps de déclencher que six ou sept fois sur le caisson. Le reste du temps me paraît figé. J'aurais aimé rester là, entre-deux-eaux et ne plus jamais retrouver de terre. Sous mes yeux l'eau du fjord, profonde de plus de trois cents mètres, et noire, vient d'être traversée par cette force calme... Petite tranche d'existence que l'on n'oubliera jamais et dont l'émotion fut si forte qu'elle fit frissonner mon être tout entier. Nous regagnons l'autre monde, perdus. Pendant longtemps durant ce jour, il me semble que plus rien n'a d'importance. On nous questionne, mais c'est indescriptible. Magne me regarde avec un grand sourire «ok, Swiss?» me lance-t-il. La petite embarcation pilotée avec habileté sur les vagues nous emmène, un peu secoués, vers le bateau de pêche pour nous changer, mais en arrivant vers celui-ci, on nous fait signe que trois baleines croisent au large. Vitesse maximum pour tenter de les trouver. Trois fois vingt mètres de longueur, vraiment fantastique. Rythmées avec subtilité à la surface de mer, les expirations de ces géants embuent mon regard. Tels les haut-fonds apparaissant au flux et reflux d'une marée, les dos satinés des cétacés finissent par disparaître sous les vagues. A bord, l'odeur d'une petite soupe bien par-



fumée nous fait nous changer rapidement. Serrés sous l'avant de la coque, bien au chaud, nous partageons les impressions de la journée, à l'abri du port de Henningsvaer. La nuit tire sa couverture durant le retour vers Kabelvåg.



Lofotdykk
8310 Kabelvåg • Norway
+47 94 18 64 32
www.lofotdykk.no



Sur la commune de Moskenes, à deux pas du village de Å, se trouve un petit lac. Steinar m'en avait parlé il y a deux ans et j'étais toujours resté curieux d'aller jeter un coup d'oeil. Ces dernières années il y effectua des tests d'eau pour savoir si le fond du lac, inférieur au niveau de la mer, ne contiendrait pas de l'eau salée. Résultat négatif, ce n'est que de l'eau douce.

7 novembre... plongée en lac à Å...



Autant le paysage aérien est sublime, autant celui du fond du lac est déprimant. A part la petite falaise qui nous accueille dès notre entrée dans l'eau, le sol est invariablement recouvert de terre. Par endroits, de gros blocs de pierre sont déposés, par petits groupes. Pas de poissons... Steinar m'avait pourtant préparé un succulent repas venant de ce lac il y a deux ans. Probablement a-t-il pêché les derniers spécimens de cette petite flaque... 23 minutes de paliers pour une plongée-exploration sans succès...



gonflage devant la cabane...



le «Stockfishmuseum» et notre cabane, 1ère à gauche...



Plongées sur les Lofoten...

8 et 9 novembre...à l'extrémité des Lofoten...



Tout au bout du village de Å, à l'extrémité des Lofoten, la montagne se fait inaccessible. Les pentes abruptes plongent dans la mer sans concession, coupant la ligne de l'horizon brutalement. Dans ce décor sauvage, l'eau tranquille nous invite à une plongée découverte. J'avais déjà effectué une incursion dans cette partie des îles, il y a trois ans. J'avais été impressionné par l'ensemble du cirque montagneux entourant le site et je m'étais mis à l'eau...Ainsi, nous nous préparons pour une visite. A la fin de la route E10, une boucle d'asphalte vous renvoie en direction de Narvik si vous ne freinez pas. Bien que trente la place nous nous arrêtons et nous grément cependant, l'accès à la mer. En été vous étouffez sous le néo-la poudreuse. Une descente sur quel-et nous atteignons l'eau. Quelques enchantés. La visibilité est surprise-25 mètres et nous atteignons les quelques minutes. Déposés sur le sol, les restes d'une minuscule barque. Inutile d'utiliser les lampes car la clarté du jour, pourtant couvert, nous suffit pour distinguer les moindres détails... Lors de la remontée, François me fait signe, en dessous de nous un crabe volumineux d'environ vingt centimètres et sous les rochers son peureux compagnon. La sortie de l'eau et le retour à la voiture restent un peu pénibles. Sur le rocher, par endroits, de la glace ralentit notre avance. Quelquefois, le sol se déroboe sous nos pas et nous nous enfonçons alors jusqu'à mi-cuisse dans de la neige poudreuse. Entre deux tempêtes de neige le fjord prend ses aspects les plus enchanteurs, avant de disparaître dans une bourrasque...



*lumières changeantes...
entre tempête de neige et éclaircies...*



De retour à la cabane, nous préparons le gonflage de nos bouteilles. Au milieu du second remplissage le compresseur s'arrête...Panne sèche. Comme nous ne disposons pas de jerrycane, nous chargeons l'engin dans la voiture et nous partons pour Reine, première station d'essence à 10 kilomètres environ. J'avais lu dans un dépliant publicitaire, il y a quelques années en arrière, que Reine était considéré comme le plus beau village de Norvège. A la tombée de la nuit, sous la neige, le spectacle était à la hauteur de la promesse... Le 9 novembre. Petit souci d'oreille ce matin, je vais devoir patienter un ou deux jours avant de remettre la tête sous l'eau. François décide de retourner plonger sur le même site qu'hier. Il me demande s'il peut tester la nouvelle combinaison NDiver. L'idée me séduit et je l'accompagne au bord de l'eau, ce qui me permettra de faire des prises de vue d'ambiance avec le matériel de plongée. Après sa descente nous discutons du vêtement qu'il vient de porter.

La fluidité lui paraît optimale quant à la chaleur, aucune inquiétude. Confirmation des impressions que j'ai eues dès mon premier bain en lac, il y a presque quatre mois.

A la cabane, je contacte Magne pour lui demander s'il dispose de deux places pour dormir à Kabelvåg demain soir. 130 kilomètres de routes couvertes de neige depuis Å. Nous préférons rester sur place et effectuer deux plongées, si la météo se calme un peu...



tout au bout des Lofoten...



10 et 11 novembre...retour à Kabelvåg...plongée sur le «Hamburg»...

Une nuit de pluie sur la neige tombée ces derniers jours et la route s'est transformée en véritable piste dans laquelle on s'engage comme sur des rails. Le trajet Å - Kabelvåg qui prend normalement un peu moins de deux heures nous a coûté cette fois plus de quatre heures de glissade, nous poussant à la limite de devoir renoncer. Finalement nous arrivons



de nuit au club où Magne nous attend. Une plongée-épave devrait se dérouler demain, mais les conditions de mer prévues nous laissent peu de chance. Nous utiliserons une solution de rechange: le «Hamburg», bateau coulé en 1941 dans le port de Svolvær. De part sa situation, même en cas de tempête violente, le site est accessible à la palme. Nous passons quelques heures en ville, à Svolvær. Les rues n'ont pas été dégagées lorsque la neige est tombée, et maintenant que la pluie s'est accumulée en grandes flaques un peu partout les trottoirs deviennent presque impraticables. Nous marchons, de l'eau jusqu'à la cheville, dans ces rues sans âme à la recherche d'un peu d'animation. Nous ne trouverons qu'un ou deux petits restaurants, presque vides. Nous sommes en début de soirée, peut-être est-ce la mauvaise heure? Nous retournons à Kabelvåg et passons une partie de la soirée à deux pas du club de plongée, dans un petit restaurant où



quelques locaux se sont réfugiés. Le lendemain matin, la météo avait tenu promesse. Nous sommes donc partis pour le «Hamburg», à 10 minutes du club. J'avais plongé sur cette épave deux ans auparavant, durant l'été. Nous avons effectué deux plongées sur deux jours car l'endroit nous avait beaucoup plu. Cependant un drôle de sentiment nous avait marqués à notre retour

sur la côte. Je n'en parle pas à François ce matin et nous nous équipons, fouettés par des rafales de flocons givrés. A la mise à l'eau, une odeur de fuel plane. Il est vrai que nous nous trouvons à moins de 300 mètres de l'arrivée des ferrys. La première bouée, signalant le bastingage babord, se trouve à environ 70 mètres du bord et nous décidons de palmer en surface. La partie la plus proche de la surface devrait se voir à cet endroit. Quelques minutes nous suffisent pour trouver l'ombre un peu inquiétante du navire. Nous entamons la descente avec une visibilité plus que médiocre. L'épave est couchée sur le flanc tribord et nous longeons le pont pour arriver à la proue. Il règne une atmosphère étrange dans ce brouillard de particules. La communication sous-marine s'effectue par gestes, mais, depuis les années que nous plongeons ensemble, nous nous comprenons aussi d'un simple regard. Il y a un malaise à cet endroit, vraiment. J'ai une peine

énorme à me concentrer. D'habitude, une fois que nous avons atteint notre but, chacun se ballade assez librement et l'on se retrouve seul pendant de longues minutes. Mais ici nous sommes restés instinctivement proches, à quelques mètres l'un de l'autre. Dès que je m'arrête pour prendre une image, laquelle me prend parfois de longs instants, François reste à mes côtés. Après avoir fait le tour du navire je tente de retrouver, en vain, une ouverture ronde dans la coque, à moins de 10 mètres de la surface. J'avais photographié cette partie lors de ma dernière visite et j'aurais aimé prendre une photo en noir et blanc... Pas moyen de la retrouver. 43 minutes de plongée, sans un geste, nous remontons à la surface et gagnons la côte à vive allure. François me décrit son sentiment et je retrouve dans ses paroles la même inquiétude que nous avons eu en 1999. Extrêmement étrange. Un peu perturbés, nous nous changons sous ces mêmes coups de vent et nous rejoignons Magne, à Kabelvåg. Je décide de lui poser quelques questions sur le «Hamburg», en espérant trouver une explication à notre expérience. Rien... Le bateau a coulé suite à un bombardement, à l'emplacement où il se trouve actuellement. Pas de blessé ni de mort, rien qui puisse laisser une trace aussi troublante. Nous en avons reparlé souvent durant le trajet de retour vers Å.



Retour à la solitude...



12 novembre... jours de repos...

C'était le dernier jour aux Lofoten pour François. Demain 7h00, départ du ferry pour Bodo. Instant du rangement et préparation de la voiture. Je le regarde s'affairer et la pensée que mon tour va bientôt venir me bouscule un peu. Le ciel est un peu dégagé et

il en profite pour gagner une dernière fois la falaise sous laquelle nous avons plongé. Steinar passe nous trouver dans l'après-midi et, apprenant que François s'en va, décide de venir lui faire ses adieux en début de soirée. Nous prenons un café puis il lui souhaite bonne

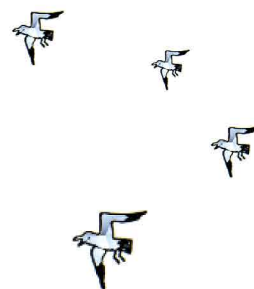
route et bon retour en Suisse. Dernière soirée... Nous refaisons un peu le monde. Demain à cette même heure, il me faudra un bon feu de cheminée et de la musique pour meubler un peu cette solitude qui me rejoint à nouveau pour ces dernières semaines.

13 novembre... entre deux tempêtes...



François frappe à la porte de ma chambre... 6h15. Le petit déjeuner est prêt. Seul un thé vert à l'honneur de rejoindre mon estomac. Nous venons de passer deux semaines chargées de découvertes et je sens qu'il emporte avec lui une partie de mes impressions. Le dernier sac chargé il s'en va. Je trouve immédiatement une occupation afin d'éviter de m'asseoir et de commencer à ruminer. L'expérience de ces quatre mois m'a montré à plusieurs reprises que le retour à la solitude après quelques semaines de compagnie est aussi difficile que le premier départ. Enfin, j'ai de la lessive à ne plus savoir qu'en

faire et des films à développer. En début d'après-midi, je décide de fuir la cabane transformée en penderie pour affronter la tempête. Je pars en direction de Reine puis je continue sur environ 10 kilomètres la route qui suit la côte. J'ai emporté avec moi mon matériel photo moyen-format et je profite de l'occasion pour faire des images du coulage des piliers d'un nouveau pont au dessus d'un fjord. Construction impressionnante à la tombée de la nuit... 15h00. De retour à Å, un petit feu tout pétillant me tient un peu compagnie pour la rédaction du site. La journée s'achève avec la dernière braise...





sur la route de Svolvær...

15 centimètres de neige fraîche sont tombés cette nuit mais je ne peux me résoudre à rester enfermé dans la solitude de la cabane. Après plusieurs tentatives je réussis finalement à gravir la pente de neige qui mène à la route principale. Je prends la direction de Svolvær. Tout au long du trajet le paysage prend les aspects les plus inattendus. Des tempêtes de neige, claquant comme du sel sur la carrosserie, s'abattent en quelques instants, puis de timides projections de lumière apparaissent au sommet des aiguilles. Bien que ma vitesse ne soit pas très élevée, je me vois contraint de ralentir à chaque courbe, n'ayant aucune confiance dans l'adhérence.



Après 30 kilomètres de chemin, j'arrive à Ramberg. J'hésite un instant à faire route plus au Nord, Svolvær se trouve encore à près de 90 kilomètres. J'avais l'envie de refaire une fois encore

ce trajet, les paysages que l'on y frôle sont sublimes et, sous la tempête, l'atmosphère me plaît énormément. J'arrive finalement vers midi dans la petite cité. Je n'y ai rien à faire à vrai dire, à part quelques courses souvenirs. La ville présente un aspect un peu moins négligé que lors de notre dernière visite, la semaine dernière, avec François. Les trottoirs sont enfin praticables et la circulation un peu plus aisée. Je retrouve la E10 pour retourner vers Å. A mi-chemin se trouve la petite bourgade de Leknes. J'y fais halte. L'ambiance de Noël qui domine l'unique rue principale me plaît beaucoup. J'entre dans une petite boutique à l'humour bien sympathique. On y trouve de l'artisanat local. La vendeuse s'excuse auprès de moi pour l'aspect «un peu désordre» du magasin. Vendredi, me dit-elle, une petite fête est organisée et elle me convie en me disant que c'est

le véritable Noël norvégien, un peu en avance. Je ne peux lui promettre de venir, Leknes se trouvant à près de 60 kilomètres de Å, avec l'état des routes, de nuit... Je suis le bienvenu si je change d'avis. Le chemin de retour me paraît bien long, perdu dans mes pensées. Seul le paysage du tunnel sous le fjord me



Henningsvær...

remet un peu les idées en place. Je dois avouer que la solitude dans la petite cabane, les jours très courts et l'impossibilité de prendre des photos parfois, à cause de la tempête, me pèsent un peu ce soir.

15 novembre... La neige a cédé la place à la pluie cette nuit. C'est une plaque de glace sans discontinuité qui fait office de route. C'est inimaginable,

je n'ai jamais rien vu de pareil. Je vais rester proche de Å, aujourd'hui. Je pars en prise de vues, c'est un cauchemar. Inutile de dire que l'on roule sans utiliser ses freins. Vitesse ultra-limitée, à chaque virage, je me demande si je ne ferais pas mieux d'aller à pied. En passant les deux grands ponts à la sortie de Reine, j'arrive à Hamnøy. Il ne pleut pas et la lumière revêt d'étranges contrastes. L'horizon se masque sous une tempête de neige, ça et là. Je gagne à pied le sommet d'un des ponts pour tenter de faire quelques images. Violence inouïe du vent. Le premier réverbère me sert d'appui. Si par malheur vous posez le pied sur la route, c'est une glissade dont vous ne connaîtrez l'arrêt qu'une fois le nez contre. J'en ai fait l'expérience bien quelques fois aujourd'hui. Les vagues gonflées par la tempête atteignent parfois le bord de la route. Une petite falaise surplombant ce spectacle puissant m'avait attiré, hier déjà. Je n'osai m'y aventurer de nuit. Ce matin je m'y rends. C'est à quelques minutes de marche et je gagne le sommet avec difficulté. En face de moi c'est un brassage d'eau extrême. Je reçois de face une «petite brise» harnieuse qui m'empêche de me placer.



Hamnøy...

J'ai l'habitude de préparer mes cadrages avec l'appareil en main et ensuite de le fixer. Ne me sentant pas très stable, je pose mon matériel sur le trépied et soudain... Plus rien. Une masse noire roule dans la raide pente que je viens de gravir. 6 mètres plus bas, la victime. Je rejoins avec difficulté la petite plateforme sur laquelle git mon appareil enneigé. J'enlève la couche blanche qui l'enveloppe et je constate les dégâts. La poignée est arrachée, l'optique ne semble pas avoir souffert. Pour le reste du mécanisme, j'appréhende de déclencher. Une chance cependant, il semble encore fonctionner. Fâché contre cette tempête je rejoins mon véhicule et retourne vers le pont en construction puis vers Ramberg. Je fais un bref arrêt en passant sur ce dernier. Le vent s'engouffre à l'horizon et se dirige vers moi avec une telle force qu'il m'est impossible de passer de l'autre côté du fjord à pied. Je m'avance d'une dizaine de mètres au dessus du vide. La route ondule sous mes pieds, c'est une sensation redoutable où chaque mètre me fait regretter un peu plus ma témérité. Je tente de prendre quelques photos mais j'ai vraiment crainte que rien ne soit net. Impossible d'entreprendre le trajet avec un trépied, naturellement. Je rejoins le calme intérieur de la voiture. Je dépasse de quelques kilomètres Ramberg et je fais halte en bordure de route. Le décor est vraiment fantastique. C'est une petite plage, qui,



la vue qui coûta la chute de ma camera obscura...

en été est un peu fréquentée par des baigneurs. Je m'y étais arrêté voici cinq ou six ans en août et j'avais passé la nuit dans mon sac de couchage, bercé par le flux et reflux des vagues. L'espace en cette saison est complètement différent, la houle à deux cents mètres du rivage se gonfle à plus de deux mètres de la surface. Des volumes surprenants viennent s'écraser sur les galets de la grève. Spectacle d'une puissance que je ne peux que respecter. La lumière diminue doucement... 14h30. De retour, je passe chez Steinar, à Sorvågen, à deux pas de Å. Il m'accueille avec son épouse. Je lui raconte ma journée et il me propose de manger avec eux. Encore un instant qui me séduit. J'avais besoin d'un peu de compagnie et ils me l'offrent,



avec gentillesse. Demain soir nous serons à nouveau réunis pour parler du Stockfishmuseum et de la prochaine saison touristique. Nous allons regarder ensemble les images que j'ai préparées ces dernières années et choisir lesquelles seront utilisées pour l'impression de posters. Je livre déjà chaque année près de sept cents cartes postales au musée. Après le repas Steinar me propose de regarder une émission de Thalassa qu'il a reçue d'un ami. Un petit café dans le salon, entourés de tableaux d'artistes locaux. Il y a dans cette maison, tout ce que j'aime de l'ambiance nordique...



16 novembre...entre Å et Hamnøy...

Derniers jours à Å...

La petite montée qui part du Stockfishmuseum, juste à côté de laquelle se trouve ma cabane me donne bien du souci ce matin. Il me faut près de 45 minutes pour franchir les trente mètres qui me séparent de la route principale. Je dois me résoudre à chaîner l'avant de la voiture pour me sortir d'affaire. Il est tombé très peu de neige pourtant cette nuit, mais le froid a durci le sol en glace. Je reste dans la région de Å pour cette journée. Je vais travailler un peu du côté de Hamnøy, à 10 kilomètres de là. Rien ne m'apparaît très intéressant pour la photo. La lumière est peu présente, blafarde. J'ai rendez-vous avec Steinar au musée en début d'après-midi pour préparer la numérotation

des images que j'ai réalisées voici quelques années. Il me reste un peu de temps avant notre rencontre, aussi je me dirige vers l'extrémité du village, sur les falaises qui plongent en direction du courant de Moskenes. Empreinte d'un combat constant entre la terre et la mer, l'eau se jette avec force contre les rochers. C'est l'endroit où nous avons plongé avec François la semaine dernière. L'émotion me gagne, sentiment de tristesse et de joie réunies. D'un seul coup je revois les quatre mois d'aventure que je viens d'égrainer. Le lieu me laisse songeur, battement incessant des vagues, méprisante ressemblance d'un cœur lent dont les pulsations irrégulières viennent à



l'instant surprendre le spectateur. Je m'en vais quitter les Lofoten dans trois jours, déjà. Pour l'heure, Steinar m'attend. Nous passons du temps dans la fraîcheur du musée. Rien n'a changé depuis que j'ai réalisé mes images. Tout semble immuablement figé par le froid.



«Mon» Roi Morue danse toujours, suspendu à son fil de laine. Que de souvenirs... J'étais arrivé à Å au début du



mois d'août 96, n'imaginant pas l'aventure qui allait naître de ma rencontre avec mon ami norvégien. Chaque année, quand je retourne aux Lofoten, Steinar prend un malin plaisir à relater mon histoire d'amour avec le stockfish. En vérité, j'étais arrivé ici avec une météo fantastique, l'écho de la mer et des mouettes et surtout, surtout la voix de Steinar

parlant français avec une pointe d'accent à la consonnance ironique. J'avais écouté religieusement l'histoire du «Roi Morue», histoire dont j'utilisai les fondements comme fil conducteur des expositions que j'allais réaliser. J'ai découvert dans cet environnement un respect profond de la tradition et de la culture de la pêche. Lors des séances de prises de vues, Steinar se rappelle, je n'avais rien pu avaler durant des jours. Il venait régulièrement me proposer du café et des biscuits mais je refusais systématiquement. L'instant était tellement précieux que je ne pouvais en gâcher une miette.



Il me semble maintenant que ces moments appartiennent à cet endroit... Je ne fus qu'un passager, un voleur. Que dire de la première exposition en Suisse si ce n'est qu'elle fut accueillie avec enthousiasme et qu'elle me permit de donner naissance à une seconde manifestation du même type l'année suivante, sur invitation d'Ilford, à Fribourg. Entre deux, j'étais remonté à Å pour travailler encore sur le sujet afin de ne pas présenter les mêmes images qu'à la première exposition. Et comme toute histoire a une fin - et quelle belle fin - les images font maintenant partie du décor du musée, aux Lofoten. Je viens de revivre toutes ces émotions grâce à la rédaction du site. Un peu plus tard... J'aime le sentiment de chaleur qui se dégage des intérieurs norvégiens. On se trouve tout emballé d'un coup par une couverture invisible de douceur. La lumière y joue un rôle prépondérant. A l'inverse de nos plafonniers éclairant platement tout une pièce, l'éclairage d'une maison norvégienne est tout à l'inverse, fait de



nuance, d'une multitude de petites lampes partout dans les pièces, sur les bibliothèques et les tableaux accrochés au mur. J'ai dû compter pas moins de dix éclairages ponctuels dans le salon seulement. Avec un feu dans la cheminée et une tempête bien d'ici au dehors, on se sent vraiment enveloppé de sécurité. Steinar et son épouse m'accueillent ce soir pour le repas. Tagliatelles au saumon norvégien, avec un petit vin blanc merveilleux. Le Stockfish (morue séchée) reste bien évidemment au menu de notre discussion, comme toujours. Nous parlons également d'artistes locaux, sculpteurs ou peintres qui, par leurs oeuvres, continuent à maintenir vivant le mythe du pêcheur des Lofoten. Steinar me montre un

petit bronze d'à peine dix centimètres de haut, représentant un petit pêcheur, un peu rondelet. C'est à son ami sculpteur John Rode, de Ramberg, qu'il a acheté ce petit bonhomme qui me touche beaucoup. Je suis encore loin de me douter de la rencontre que je vais faire demain. Steinar m'explique que cet homme était son professeur de chant à l'école. Lors de mon passage à Ramberg, il y a quelques jours, j'avais essayé de faire une visite à la galerie, mais tout était fermé. Demain, je vais y retourner. Steinar me raconte alors un peu l'histoire de son ami et me dit de ne pas oublier de lui dire que je viens de sa part et qu'il doit absolument me chanter quelque-chose... La soirée se termine, je rentre à la cabane, impatient d'être à demain...

17 novembre...l'Optimiste de la Côte...

Depuis hier en milieu de journée la pluie ne cesse de tomber. La neige a pratiquement disparu à la surface de la route et les Lofoten prennent un aspect bien triste. Steinar m'a dit hier soir que j'avais eu de la chance de pouvoir faire mes prises de vues avec de la neige à cette période. Ce fut un magnifique cadeau et je pense ne pas avoir su l'apprécier intégralement. Les conditions de photographie vraiment difficiles ne m'ont jamais fait renoncer, il est vrai. Un peu de lassitude s'était probablement installée, malgré moi. Maintenant les îles perdent leurs atouts séducteurs et semblent me pousser à les quitter, afin d'achever mon travail ailleurs... Je pars ce matin vers ma dernière rencontre. Sans

doute le hasard n'existe pas et j'ai confirmation qu'il est temps que je m'en aille... Jusqu'à la prochaine belle saison, peut-être. Je fais un dernier trajet vers Ramberg et je continue ma route dans le Nusfjord. Je m'y arrête pour quelques instants sous une pluie battante avant de rejoindre la petite

plage où j'avais festoyé photographiquement hier. L'atmosphère est bien différente et l'océan me chasse avec insistance. J'essaie de contourner ses colères mais rien n'y fait... J'arrive à l'improviste chez l'ami de Steinar, la nuit tombe. Je suis trempé jusqu'au milieu du dos et je grelotte...



du côté de Nusfjord...

Je suis accueilli avec gentillesse par l'artiste qui m'emmène visiter sa petite galerie, à deux pas de sa maison. C'est un endroit charmant au toit tout recouvert de terre et d'herbe. Je trouve le personnage attachant. Il parle de son travail et la relation qu'il fait entre la culture des Lofoten et le respect du monde de la pêche me touche droit au coeur. Il me présente diverses oeuvres en m'expliquant leur histoire. Je suis un peu troublé par les similitudes qui commencent à apparaître avec mon travail sur la morue. Lorsqu'il me présente un tableau intitulé le «Cri», je ne puis décrire ce que je ressens. Lors de mes prises de vues au Stockfishmuseum en 1996, j'eus très souvent l'impression que les morues séchées, pourtant décapitées, poussaient un cri. Une de mes images s'intitula ainsi pour cette raison et en réponse au fameux tableau du peintre Münch. Je lui explique alors mon histoire à propos de cette photographie. Il met la main sur son front, me regardant. C'est tellement incroyable que l'on puisse avoir une ressemblance pareille dans deux formes d'expression si différentes. Presque au même instant, à quelques kilomètres de distance, sans se connaître. Nous restons les deux un peu perturbés. «Ne détruisez pas l'Or de notre mer, nos morues», il n'y a jamais dans nos propos de révolte contre les pêcheurs, bien-sûr, mais bien plus contre les politiciens gérant les quotas de pêche et les règlements. Après ces moments d'émotion, je reviens avec une autre question, concernant la petite statuette que Steinar m'avait montrée chez lui. Il me présente son petit Pêcheur en chair et en bronze. Il en existe seulement 1000 exemplaires. Un autre procédé a été utilisé pour configurer, en sable, une série beaucoup plus importante. Impossible d'acheter un modèle en bronze, il n'en existe plus aucun de disponible. Je me contente d'un exemplaire fait grâce au second procédé. Le sable provient des roches des Lofoten, il est concassé en grain très fin puis réaggloméré dans un moule. Parti

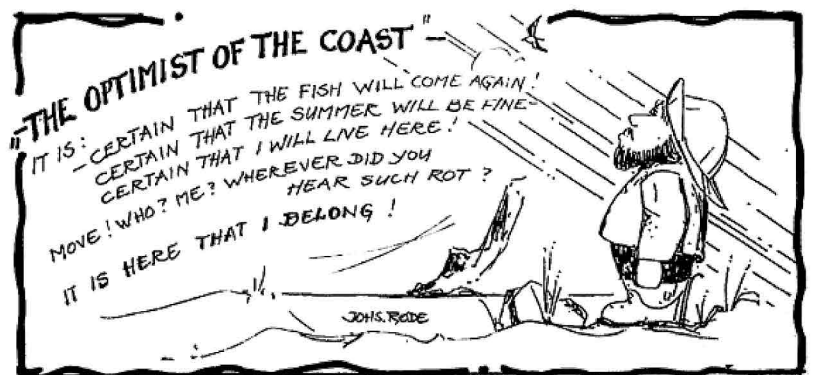


d'une roche brute pour finir en petite figurine chargée d'une culture ancrée tout au fond des profonds fjords des Lofoten. Que dire si ce n'est que l'histoire est comme je les aime, sans égratignure, sans fin... éternel et optimiste recommencement...



John me traduit du norvégien le texte qui accompagne le Pêcheur et là je comprends, avec beaucoup d'émotion, que mon histoire va se terminer, ici, dans cette petite galerie. Tous me manquent Parents et Amis et surtout, cette petite voix douce qui m'a si souvent réconforté dans mes moments de doutes. Quatre mois d'expérience et une petite phrase... Sans rien demander, John s'assoit à son piano et commence à me chanter une de ses compositions, puis une autre, et encore une...

Je suis comme un enfant perdu au milieu d'une multitude de présents. Il me faudra probablement beaucoup de temps pour explorer chacun de ces trésors que j'emporte chez moi, là où je retourne. Je rentre à Å pour ma dernière soirée. Steinar et son épouse, Elin, m'invitent à écouter un concert à Sorvågen puis à prendre le repas chez eux. Je ne peux m'empêcher de leur raconter ce que j'ai vécu cet après-midi. Ils sont heureux pour moi.



En partance...

19 novembre...

11h45...



départ de Moskenes, 11h45...

Le ferry tente de se libérer de ses attaches en se tortillant d'avant en arrière. Je suis debout sur la passerelle, les yeux trempés. Un dernier sursaut, léger, et la coque se libère pour voguer librement. Je n'ai jamais eu un tel effroi en moi. Il s'en faut de peu pour que je bascule par-dessus le bastingage afin de retrouver ma place ici, aux Lofoten. Hier encore ce sentiment d'appartenance m'avait frappé si violemment qu'il m'était devenu indispensable de rejoindre la Suisse. Mélangé entre deux eaux, douce et salée, ma vision se brouille. Les amarres rompues provoquent en moi la déchirure, le déracinement. Les Lofoten se sont données, comme je les désirais, poudrées de blanc mais toujours inaccessibles. J'ai tenté maintes fois d'épouser leurs voiles transparentes, je n'eus aucun succès. Je les vois s'éloigner, maintenant, dans cette brume bleutée. C'est un instant délicat et insupportable. J'ai quitté Steinar et Elin ce matin. Je toucherai la côte dans un peu moins de quatre heures, à Bodo. J'entame la descente vers le Sud.

La nuit est tombée au rythme lent du balancement du navire. Je ne reste que quelques courts instants à Bodo puis je rejoins la E6 qui me mènera à Trondheim demain, puis à Oslo. Je décide de rouler un peu ce soir, le temps est à la pluie et les routes sont détestables. Des croûtes de glace, rescapées des intempéries de ces derniers jours, couvrent l'asphalte, produisant par intermittences un bruit insupportable dans la voiture. Dès que l'on gagne un peu d'altitude le verglas prend ses aises, recouvert d'une pellicule d'eau. 22h30, descente d'un petit col... Impossible cette fois de reprendre le contrôle et c'est la sortie de route. La voiture est montée sur le mur de neige et je me trouve coincé à l'intérieur. Impossible d'avancer ou de reculer. Finalement je dégage ma portière et je sors constater les dégâts. Je tente de chaîner mais c'est peine perdue. L'espace entre les roues et la carrosserie est si infime, à cause du chargement, que je n'arrive même pas à y passer un doigt.

Plusieurs minutes de recherche pour ne trouver qu'une seule pierre que je glisse sous un des pneus. Mais rien à faire. Aucune voiture n'est passée sur cette route depuis quarante minutes. Seuls des poids lourds passent à quelques mètres de moi, inutile de dire qu'il leur est impossible de s'arrêter. Je remerciais vivement l'inconnu chauffeur qui donna l'alerte à la centrale des secours. Le TCS local vient enfin me sortir d'affaire, en sifflotant. Il doit s'y reprendre à deux reprises pour me dégager. Impossible de tourner le volant. Il faut bien quelques coups de pelle pour dégager les roues. La voiture ne semble pas avoir trop souffert, un petit jeu dans la direction semble être le seul bobo à constater. Je suis désormais sur mes gardes et je reprends la route. Un arrêt de quelques heures me permet de me «reposer» un peu...

Km 185000...

20 au 23 novembre...
en descendant la **E6**...

Une journée sur la route. Après un bref arrêt en fin de matinée à Trondheim je continue de descendre vers le Sud. Curieusement, en m'arrêtant à Otta pour la nuit, je constate que la température est bien plus basse qu'à Å. Il fait -5°C. Par chance pour la suite du trajet, les routes sont maintenant sèches. J'atteins Oslo en début d'après-midi et je me dirige vers Bygdoy pour tenter de trouver quelques documents sur les bateaux vikings. Lors de mon passage ici, il y a un peu plus d'un mois, j'étais allé visiter un musée consacré exclusivement à ces navires magnifiques. Nous en avons parlé avec Steinar et son épouse et j'ai appris avec émerveillement que les «Nordlandbot», embarcations typiques de la région des Lofoten, restent les plus proches modèles réduits de ces navires du passé. Steinar a acheté, il y a bien des années, une de ces petites merveilles... A restaurer. Le nom du bateau change suivant le nombre de places pour les rameurs. Pour l'instant, je ne dispose que de très peu d'informations... Mais c'est un sujet auquel je vais très probablement m'attacher pour un travail futur. Je quitte la petite péninsule de Bygdoy avec très peu de documentation, finalement. Le musée dispose d'une masse importante de livres mais la majeure partie d'entre eux, probablement ceux contenant les informations les plus fondamentales, ne sont écrits qu'en norvégien... Il me reste la solution «internet» avec de la chance ou apprendre le norvégien... Je vais passer ma dernière nuit en Norvège, chez mes Amis, à Oslo. J'ai envoyé un e-mail à Morten et son épouse en leur disant que je serai de passage. Morten

m'a répondu amicalement...«ta chambre t'attend... Petit coup de fil pour nous dire quand tu arrives près de la base...Oslo». Ainsi j'arrive en fin de journée dans leur petite maison sympathique où je suis accueilli avec tant

de gentillesse. Une fois de plus j'ai l'honneur de déguster du poisson, du hareng, préparé avec délicatesse par Hilde. C'est vraiment délicieux...Au coin du feu, nous passons la soirée à refaire la Norvège et la Suisse...

En quittant Bygdoy aujourd'hui, j'eus la curiosité d'aller me renseigner sur les horaires du ferry qui part d'Oslo en direction de Kiel. La solution est particulièrement avantageuse à cette saison. Le départ est prévu demain à 13h30 et l'arrivée en Allemagne le lendemain en début de journée. J'évite ainsi près de 650km. L'économie d'essence ainsi que le prix du bateau que j'aurais dû prendre de la Suède au Danemark et de ce dernier vers l'Allemagne est largement compensée. Pour ce prix vraiment dérisoire, je dispose en plus d'une cabine pour moi tout seul... Vraiment incroyable. A l'heure où j'écris ces lignes je suis à bord. Rien à voir avec le merveilleux Dettifoss, évidemment. Ma cabine doit probablement faire le tiers de la surface de celle que j'eus durant deux semaines à bord du cargo.



à l'intérieur du Fram

Mais qu'importe... Il ne me restera que 1000 kilomètres pour rejoindre la Suisse. Je ne puis faire de conclusion à la hâte et je pense que quelques pages seront nécessaires pour décrire ce retour. Je vais reprendre doucement mes marques... D'après les dires de François... Pas très évident. Et encore il n'a vécu que deux semaines d'aventure. Nous planifions déjà quelques plongées pour la semaine prochaine, histoire de rester dans le bain...

Laissons encore un peu de place au rêve... Ce matin, moins d'une heure avant d'appareiller, je suis à Bygdoy, une fois de plus, au musée de la Marine, puis au musée Fram. Par un pur «hasard», j'ai le cadeau d'une projection panoramique sur la Norvège vue d'hélicoptère. Tous mes plus beaux instants y figurent. Les Lofoten avec le Stockfishmuseum, Reine, Hennigsvaer... Emotion vue du ciel...



Kon Tiki

Vendredi, 20h30, 19890 kilomètres... Arrivée à Fribourg. Le voyage se termine dans l'émotion. Je ne sais s'il est possible de conclure un carnet de bord tel que celui que je viens d'écrire, jour après jour, durant quatre mois. L'histoire du Pourquoi-pas n'est pas encore terminée et l'Amitié née de toutes ces rencontres ne s'éteindra pas ainsi. Je garde en mémoire des souvenirs d'une sincérité absolue, remués tendrement par des ras-le-bol passagers. L'aventure fut belle et je reste ému et reconnaissant à vous tous qui avez si vaillamment suivi le récit, parfois longuet, je dois le reconnaître. C'était un carnet de bord, une tranche d'existence dans laquelle j'ai tenté de livrer mes émotions à vif. Pour ces dernières lignes, laissons l'écriture à la plume fameuse de Nicolas Bouvier...



«La vie ne m'a pas fait attendre, elle a toujours, ou presque, roulé plus vite que moi. J'ai couru derrière, j'ai couru vite et longtemps, mais c'est trop rarement que je l'ai rattrapée. L'unique chose que j'attends d'elle aujourd'hui: un peu de légèreté et de liberté intérieure, je sais déjà que, dans ce monde trompeur, je n'en aurai que quelques grammes alors que j'en voulais par kilos. Je continue de courir, de plus en plus lentement, et savoir jusqu'à quand n'est, hélas, pas de mon ressort. [...]

S'il est vrai que la plupart du temps notre vie nous devance, demande des choses que nous tardons à lui accorder, parfois aussi elle se fatigue, fait la pause, se love comme un serpent en automne, et on la rattrape là et au moment où on l'attendait le moins.[...]

On se débarrasse à bon compte des voyageurs et du voyage en alléguant que presque tous les départs sont des fuites. Peut-être. C'est oublier qu'il y a des choses devant lesquelles on ne peut

que fuir: des lieux, des familiers, des «raisons» qui nous chantent une chanson si médiocre qu'il ne reste qu'à prendre ses jambes à son cou. On part pour s'éloigner d'une enfance étouffante, pour ne pas occuper la niche que les autres déjà vous assignent, pour ne pas s'appeler Médor. A l'origine de bien des aventures il y a ce refus pour motif. [...] C'est qu'une fois entrepris, le voyage prend soin de lui-même et fournit à mesure à notre curiosité, notre enchantement ou notre révolte, des raisons d'aller s'exercer plus loin. [...] Les graines semées ici et là sans trop d'espoir commencent à porter des fruits inattendus. On rend une tardive justice à ces lieux qu'il a fallu quitter pour pouvoir les comprendre; le bonheur est retrospectif. Ce décalage si mortifiant, cette inaptitude à saisir le présent que la vie nomade met en évidence, est un des enseignement les plus précieux du voyage, car c'est le voyage lui-même qui peut vous en guérir.»

Nicolas Bouvier, *L'Echappée belle*

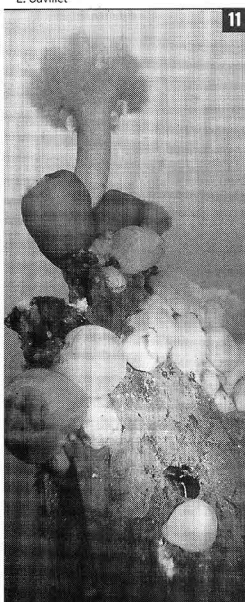
EMMANUEL GAVILLET

Un poème des hauts-fonds

Images des profondeurs

Emmanuel Gavillet a réussi son pari: retrouver l'épave du *Pourquoi-pas* dans les eaux glacées de l'Islande. Après quatre mois de périple, le plongeur photographe de Villars-sur-Glâne revient sur son aventure en attendant la parution d'un livre à l'automne prochain.

E. Gavillet



De retour depuis une dizaine de jours, le plongeur photographe Emmanuel Gavillet a bouclé son voyage en Scandinavie. Quatre mois à la pêche aux épaves, ponctuée par la plongée mémorable sur le «Pourquoi-pas». L'aventure continuera avec un recueil à paraître à l'automne 2002.

■ «Je suis parti en coquille de noix, et je suis rentré en bateau.» De retour de Scandinavie, Emmanuel Gavillet use de la boutade. Allusion non seulement aux 1300 images de plongées et de paysages prises pendant son voyage, mais aussi aux amitiés qui se sont tissées quatre mois durant. Aguerri aux frimas norvégiens, Emmanuel Gavillet n'a pas eu de peine à s'habituer à l'hiver fribourgeois. Aujourd'hui, le photographe a repris son travail de laboratoire à Marly. Mais sa tête est toujours dans les fjords à 0 degré. «Je développerai mes films durant les fêtes. Ça me permet de continuer le voyage dans ma tête.»

Parti durant l'été (voir «La Gruyère» du 4 août 2001), Manu n'a pas connu l'automne. Dès son arrivée à Reykjavik, l'Islande lui offre un accueil plutôt glacial. Non seulement la température s'est rafraîchie, mais surtout Arni, le plongeur qu'il avait contacté depuis la Suisse, se montre peu enclin à collaborer. Comment trouver une épave dans l'immensité océane sans le moindre indice? La question hantera le Fribourgeois durant plusieurs semaines.

Les hasards heureux

Mais le 9 septembre, alors qu'il se parque devant une chambre d'hôte, le photographe tombe sur une voiture couverte d'autocollants de plongée. Svanur Steinarsson ne pra-

tique plus depuis un an, mais il connaît tout du *Pourquoi-pas*. Dans l'élan, il téléphone à un ami pour un rendez-vous. Le lendemain, Emmanuel rencontre Tomas Knutsson. Connu comme le loup blanc dans le Nord, il a notamment plongé avec Jean-Michel Cousteau. Une référence...

Enfin le «Pourquoi-pas»

La rencontre de ses deux hommes s'avérera déterminante pour la suite du projet. Non seulement une solide amitié naît entre les plongeurs, mais les deux Islandais connaissent parfaitement les sites où gisent les épaves convoitées. Ainsi, après une première tentative avortée à cause d'une visibilité médiocre, Manu photographie le *Pourquoi-pas* le 27 septembre. Après deux mois d'incertitude, le but de l'expédition qui porte le nom de ce bateau est atteint. Il prolongera même son séjour en Islande pour une deuxième plongée, fructueuse s'il en est, puisqu'il parvient à photographier les deux ancres du navire.

Dans l'île aux geysers, Manu ne s'est pas contenté d'observer le navire du commandant Charcot. A plusieurs reprises, il plonge dans la faille de Silfra, sur le site de Thingvellir. L'eau y est tellement claire que la visibilité s'étend presque à l'infini. «Lorsqu'on expire l'air du détendeur et que l'amas de bulles se dirige vers la surface, on croirait voir une volumineuse poignée de monnaie lancée dans la lumière du soleil.»

Durant huit semaines, le photographe s'attarde également au chevet des paysages improbables de l'Islande. Dans le velours du noir et blanc, il capte la réflexion des sables volcaniques, des étendues lacustres engoncées entre les montagnes. Avec cette sensibilité de plume de l'image, il s'arrête pour un brin de lumière ou pour une fumerolle évanescence.

La magie des Lofoten

Mi-octobre, Emmanuel Gavillet embarque pour la Norvège et la région des Lofoten qu'il visite pour la sixième fois. Sur le conseil de Tomas, il contacte un ami plongeur. La rencontre est à nouveau décisive. Frank Bang connaît la plupart des épaves de la Seconde Guerre mondiale de la région de Narvik. Avec lui et un ami fribourgeois, il découvre des destroyers allemands et des avions de chasse, dont un splendide *Junker 52* parfaitement conservé.

Puis Manu se rendra dans la région de Å, et son fameux musée de la morue, où sont exposées ses premières photos de Norvège. L'occasion d'une danse exquise avec des orques de passage. «Ils nageaient à moins de cinq mètres. Le dernier a même basculé sur le flanc à ma hauteur. Sans doute une sorte de clin d'œil au photographe.»

Un recueil à l'automne

Aujourd'hui, l'aventure continue pour Manu Gavillet. Il prépare activement un recueil d'images à paraître à l'automne prochain. Des photos sous-marines bien sûr, mais aussi de nombreux paysages en noir et blanc. Par contre, il ne compte pas utiliser le carnet de bord qu'il a publié sur internet. Mais il le laissera en archives jusqu'à l'exposition. Et de citer Nicolas Bouvier, en forme de conclusion: «On rend une tardive justice à ces lieux qu'il a fallu quitter pour pouvoir les comprendre; le bonheur est rétrospectif.»

CD

Retrouvez les photos et le carnet de route de Manu Gavillet sur son site www.pourquoi-pas.ch



Dans la faille de Silfra, l'eau y est si claire que les plongeurs ont l'impression de flotter dans l'air

photos: E. Gavillet

«Aux saveurs si profondes»

■ Extraits du carnet de bord de Manu Gavillet. Thingvellir, 23 septembre:

«Sous les yeux émerveillés d'un petit garçon, que sa maman tient fermement par la main afin d'éviter une chute sur ce sol instable, je me glisse doucement dans l'eau. Mon masque de plongée semble le fasciner. Un petit signe de la main et je disparaîs dans le premier bassin.»

«C'est toujours cette même impression de flotter dans l'air. L'eau est d'une clarté absolue. Impossible de décrire un endroit tel que celui-ci, qui ne ressemble à rien de terrestre. Je me laisse prendre au jeu et, malheureusement, j'arrive au lagon en ayant terminé le film.»

«J'ai pensé, voici quelques semaines, que l'Islande était passée d'un été frileux vers un hiver plu-

vieux sans laisser le temps à l'automne de manifester ses couleurs flamboyantes. Je m'étais trompé... Je m'arrête quelques instants, un peu plus en amont, près d'un pont où s'envole chaque jour des centaines de pièces de monnaie portées par un vent. Au milieu de cette nature aux apparences de fêtes sublimes, chaque centimètre carré de sol revêt une multitude de couleurs aux saveurs si profondes qu'on aimerait y goûter. La lumière avait changé depuis longtemps, mais le caractère de chaque plante, de chaque arbuste conservait en lui la chimie d'une couleur qui se voulait différente pour chacun. Complicité et harmonie naissent de cette diversité, d'une main d'artiste... Automne.»

GRU

L'Islande, pays de glace et de geysers, revisitée par le photographe Emmanuel Gavillet. À LA RECHERCHE D'UNE ÉPAVE CÉLÈBRE

Passionné de plongée, le Marilinois Emmanuel Gavillet est parti à la recherche d'un bateau disparu en 1936 au large de l'Islande, le «Pourquoi-pas?». Lors de ce retentissant naufrage périt Jean-Baptiste Charcot, pionnier des explorations antarctiques françaises. Après un périple de 4 mois, le photographe revient avec des prises de vues tout à fait originales.

PIERRE-ANDRÉ SIEBER

Terrible naufrage que celui du «Pourquoi-pas?», vaisseau de la marine française qui s'abîma au large de l'Islande, près de Borgarnes, en septembre 1936. Sur 40 membres d'équipage, seuls un timonier et une mouette qu'emportait avec lui le célèbre Jean-Baptiste Charcot, pionnier des explorations antarctiques françaises, en échappèrent.

Soixante-six ans plus tard, Emmanuel Gavillet, photographe et plongeur amateur marilinois, décide de partir sur ses traces. Après 4 mois d'un périple qui l'a amené jusqu'en Norvège, d'août à novembre 2001, il ramène une série impressionnante de photographies, non seulement des fonds marins mais aussi des paysages pétrifiés par le froid.

Réglée au millimètre, l'expédition a pourtant vécu son lot d'imprévus. A cause d'une météo défavorable, E. Gavillet devra s'y reprendre à trois fois pour réussir des photos du «Pourquoi-pas?», ou du moins, de ce qu'il en reste. «La tempête qui a fait couler ce bateau était si violente qu'il a été littéralement broyé», explique-t-il. «J'ai toutefois pu photographier l'une des deux ancre et remonter une pièce du bateau: un col de mouton où passent les cordages. J'envisage de l'exposer avec mes photos, mais je le remettrais ensuite où il était.»

En Islande, la plongée n'est pas réglementée. Avec l'aide d'un contact sur place, il peut plonger en solitaire sans bourse délier. Ce qui allège d'autant le budget fort modeste de son expédition: 30 000 fr. pour 20 000 km parcourus! Il faut dire que l'expédition du Fribourgeois n'a rien d'une épopée à la Consta-
teau: tout son matériel tient dans son break!

Même s'il se concentre beaucoup sur les paysages, Emmanuel Gavillet apprend aussi à connaître les Islandais. «Ils sont très ouverts et parlent tous anglais. Mais, sur 300 000 habi-

tants, 150 000 sont massés dans la capitale Reykjavik. Lorsqu'on voyage sur l'île, dont la superficie est de deux fois et demie celle de la Suisse, on reste parfois des jours sans croiser personne.»

DU TRAVAIL DE 7 H À 19 H...

Pour combler les moments de solitude, le Marilinois a de quoi s'occuper. En plus de son travail de reportage-photos, de 7 heures à 19 heures presque chaque jour, il publie sur le site Internet «Pourquoi-pas.ch» le journal de bord de son expédition. Un travail très soigné et très complet, illustré par des dizaines de photographies qui lui valent des nuées d'e-mails!

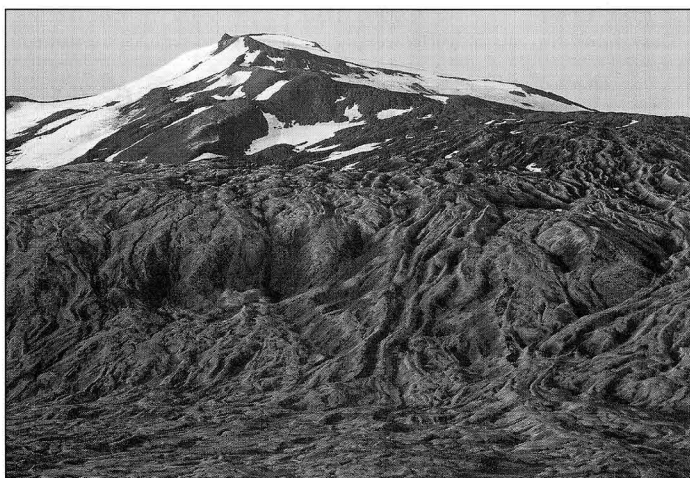
S'efforçant d'approvisionner la lumière naturelle, Emmanuel Gavillet ne réalise pas ses prises de vues sous-marines à grande profondeur: une quinzaine de mètres tout au plus. C'est moins que lors de ses plongées au large du Lavandou, dans le sud de la France, où il avait photographié des avions de combat échoués par 60 m de fond. «En Islande, j'utilisais des sensibilités de films allant de 1600 à 3200 ASA pour avoir plus de luminosité. Sous ces latitudes, il fait très vite sombre et l'eau retient la lumière. J'ai dû recourir à de l'éclairage d'appoint.»

TEMPÉRATURE «AGRÉABLE»

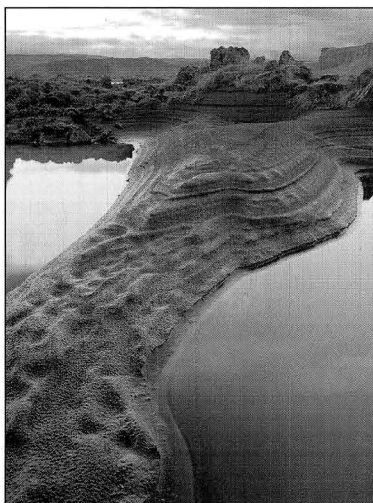
Et les conditions de plongée? «En Islande, de mi-août à fin septembre, l'eau n'est pas très froide. La température se situe entre 10 et 12 degrés. En Norvège près du port de Narvik, en revanche, dans la deuxième partie de mon voyage, la température de l'eau a atteint une fois zéro degré!»

Et les incidents? Hormis un contact pas très catholique en Islande, une sortie de route en Norvège et de légers bourdonnements d'oreilles, Emmanuel Gavillet est frais comme un gardon. Restent encore à développer 80 bobines de films sur les 150 mis en boîte durant le voyage! Et surtout à faire les choix pour son exposition, voire un livre peut-être

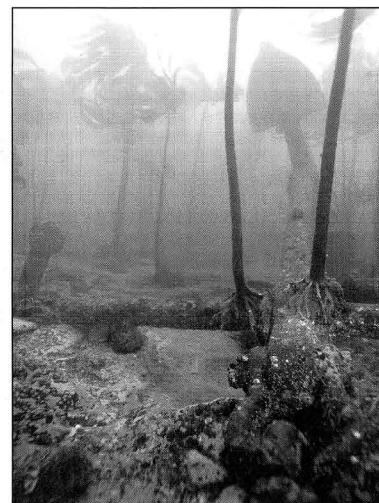
PAS



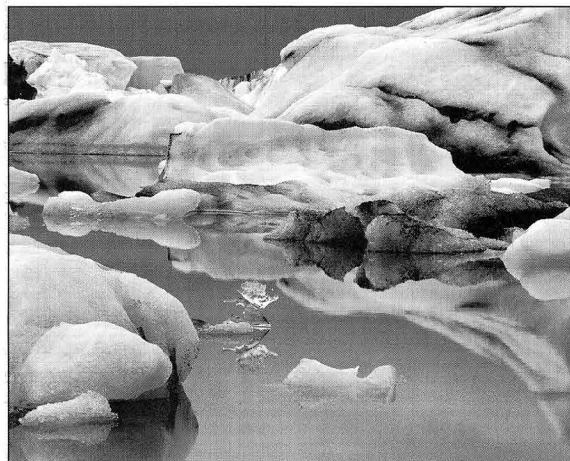
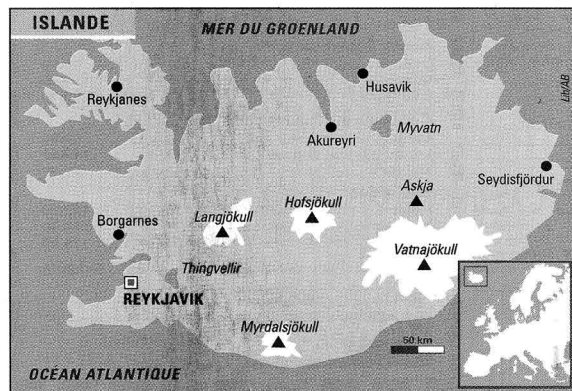
Le mont Eklá, en Islande, lieu de départ d'une célèbre aventure de Jules Verne...



Paysage du sud de l'Islande, à la nuit tombante, vers 20 h, à la fin septembre.



Une des deux ancres du «Pourquoi-pas?». Photo prise en début d'après-midi, vers 14 heures.



Glace islandaise, à Jokulsarlon, lumière rasante. Il est aux alentours de 21 heures.

Après l'Islande, le Fribourgeois
Emmanuel Gavillet plonge en Norvège.

DANSE AVEC LES GLACES DU NORD

Le photographe plongeur a poursuivi son expédition commencée en Islande jusqu'aux confins de la Norvège. Il s'est intéressé cette fois aux avions et bâtiments de guerre détruits lors du 2^e conflit mondial.

PIERRE-ANDRÉ SIEBER

Plonger dans les eaux de la mer de Norvège aux mois d'octobre et de novembre demande une sacrée motivation. Dans l'archipel des Lofoten, au-delà du cercle polaire arctique, dire que la température de l'eau est glaciale est un euphémisme. Emmanuel Gavillet, photographe et plongeur fribourgeois, ne s'en effraie pas. Les épaves de bateaux et d'avions qui gisent dans les fonds marins l'attirent comme des aimants. A croire que cette passion lui sert d'antigel.

Après deux mois passés en Islande à la recherche du «Pourquoi pas?» (*La Liberté* du 4 janvier), dont le naufrage coûta la vie au pionnier de l'exploration antarctique Jean-Baptiste Charcot en 1936, le photographe s'embarque sur un cargo qui, via les îles Féroé, Rotterdam, le Danemark, la Suède l'emmène vers le port norvégien de Fredrikstad! Aussitôt débarqué sur le sol Viking, E. Gavillet doit résoudre de petits problèmes: acheter (à prix d'or) une boussole de plongée et réparer un hublot du caisson étanche de son appareil photo. Grâce aux contacts établis sur place et à l'appui du rédacteur en chef d'une revue spécialisée de plongée, il prépare son expédition vers Narvik, puis jusqu'à Kirkenes, située à plus de 2000 km, aux confins de la frontière avec la Russie...

SON AUTO, SON 5 ÉTOILES

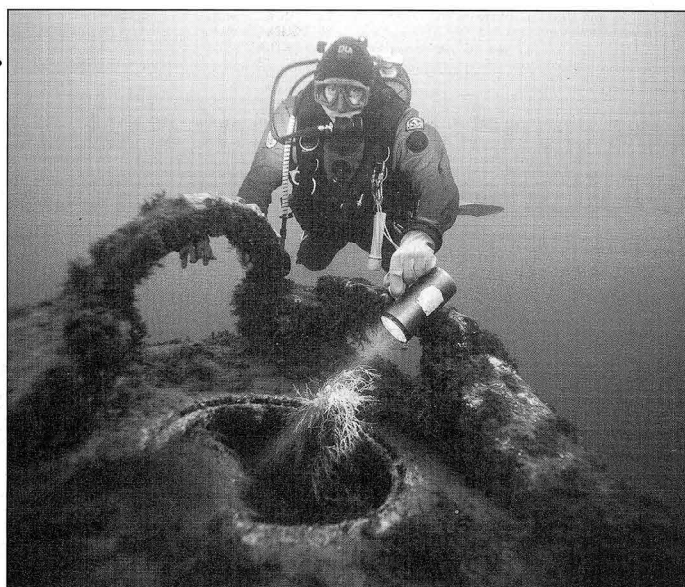
Comme en Islande, son break et son sac de couchage font office de 5 étoiles. «Le passage par la Finlande et le cercle polaire m'emmène dans un autre monde», note-t-il dans son carnet de bord. «Celui des troupeaux de rennes et des Lapons». Les jours sont courts en cette période de l'année, le soleil se lève vers 9 h et se couche vers 16 h 30 déjà.

Le 26 octobre le Fribourgeois plonge pour la première fois à Kirkenes. A 100 m au large, accompagné par un plongeur de la région, il visite l'épave d'un avion Curtis P-40 Warhawk habitée par un poisson-chat. Mais les plus belles surprises l'attendent à Narvik. Les eaux du port regorgent d'épaves de bateaux de la Kriegsmarine allemande. Le 30 octobre, la météo est parfaite. Durant une heure, il plonge sur deux épaves: des destroyers allemands de 116 m de long coulés en avril 1940. Les difficultés liées à la température

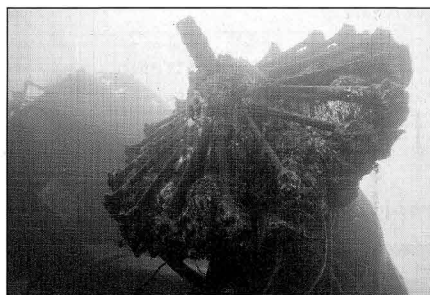
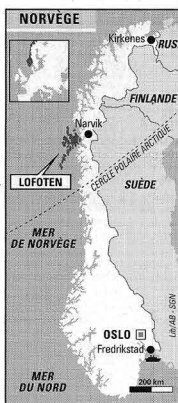
guettent: de la buée sur le prisme de l'appareil causent des problèmes de mise au point. Mais tout rentre dans l'ordre au bout de quelques minutes. La lumière trop faible oblige le photographe à travailler avec le diaphragme de l'appareil complètement ouvert et à vitesse très basse malgré les lampes d'appoint.

«La vision est dantesque: sur l'un des deux destroyers couchés sur flanc, je repère des chaînes du navire. Puis les sanitaires, recouverts de végétation marine. Ce qui leur confère un aspect surmaturel.» Mais le soir, au moment d'extraire le film, le photographe constate le désastre: son film n'a pas été transporté. Il faudra donc replonger! Nouvelle surprise: cette fois, c'est une visite de l'épave d'un avion Junker 52 qui git sur le lit sablonneux d'un lac. «L'avion n'a pas été abattu. Ce sont des soldats allemands qui l'avaient posé sur un lac gelé. Le printemps venu, la glace a fondu et l'avion a coulé».

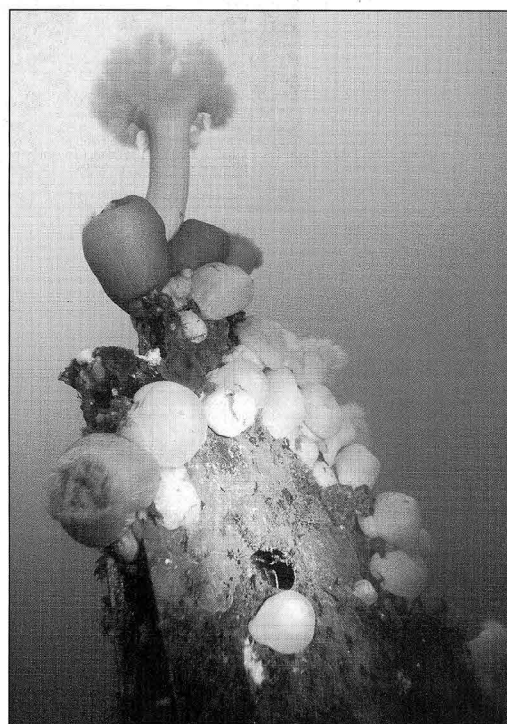
Jusqu'à la mi-novembre, E. Gavillet danse avec les bourrasques, la houle et les glaces de Norvège, à la recherche d'épaves. Son coup de cœur? Il va aux plongées effectuées dans l'archipel des Lofoten, région qu'il connaît bien. Voilà 6 ans, il en était tombé littéralement amoureux. Il avait même exposé ses photos dans un musée de la région. C'est là que l'attend la récompense suprême du plongeur: la rencontre de deux orques. «Un moment inoubliable», conclut-il. «J'en ai eu des frissons.» Comme quoi l'émotion d'une passion est plus forte que les températures arctiques... PAS



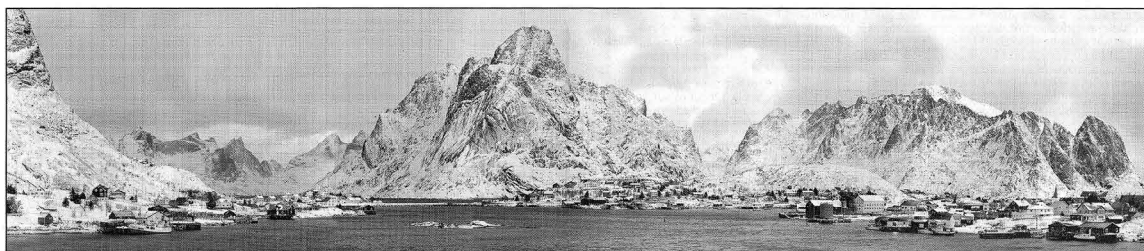
Plongée dans le port de Narvik sur un destroyer allemand. Température de l'eau: 6 degrés!



Junker 52, dans un lac norvégien.



Avion Curtis P-40 Warhawk, coulé à un kilomètre de la frontière russe.



La région des Lofoten, panoramique composée de 8 prises de vue.

PHOTOGRAPHIE

Au pays sans eau du Roi Morue

Emmanuel Gavillet s'est pris d'affection pour le grand poisson des mers froides. Poisson dont le séchage, en Norvège, lui a inspiré des images en noir et blanc tragi-poétiques.

La morue n'est peut-être pas le plus sympathique des poissons, sans quoi il n'aurait pas inspiré une injure. Quant à l'huile de son foie, elle garde un goût de mauvais souvenir d'enfance... Emmanuel Gavillet, pourtant, s'est pris d'affection pour ce grand poisson des mers froides à la drôle de gueule dont le destin le plus courant est de finir, frais, salé ou séché, dans une assiette. C'est vers la morue séchée, toute de rigidité arc-boutée, que balance le cœur du photographe fribour-

geois. Dans les îles Lofoten, morceaux de terre norvégienne sur l'Atlantique, il trouve un musée de la morue et une ancienne pêcherie dans laquelle il s'installe pour travailler.

Le Roi Morue, poisson fétiche que les pêcheurs conservent intact et accrochent à l'entrée de leur maison, lui sert de guide. Sa tête, c'est très rare, est ornée d'une bosse. Emmanuel Gavillet photographie les diverses étapes du séchage dans la lumière qu'il aime et qu'il qualifie de «sourde et étrange». Un écho à sa première exposition,

consacrée à l'atelier de son grand-père. Les natures mortes y étaient traversées de gestes passés et d'une vie penchée sur l'établi. Ici, c'est la mort qui prime, peaux tendues et vidées de leur chair, reliefs semblables à des momies, entassements qui rappellent des ossuaires. Le procédé d'inversion mis au point par Emmanuel Gavillet pour le développement des images en noir et blanc apporte une gravité qui oscille entre poésie, tragique et macabre.

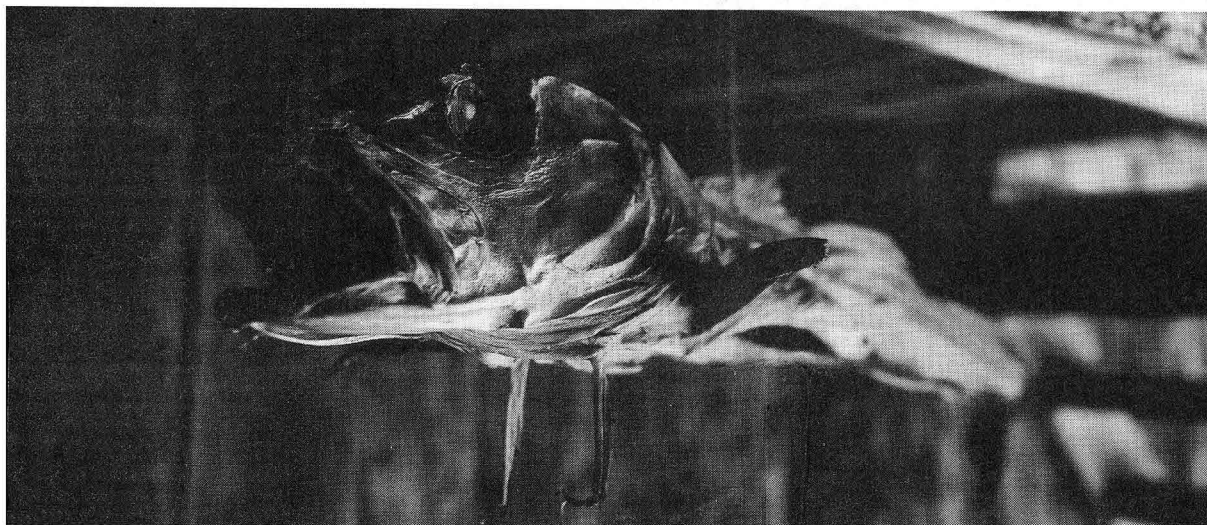
Comme les morues lorsqu'elles sèchent, les photographies sont suspen-

dues par paires à des perches de bois. Des images de paysages, un filet de pêche et quelques poissons séchés complètent l'accrochage, qui mérite un petit voyage à Matran.

FLORENCE MICHEL

● Du 6 au 26 juin Matran

Galerie de la Fontaine aux Petits Cochons, Atelier Hugo. Vernissage ce soir à 18 h. Ouvert jeudi et vendredi de 18 h 30 à 20 h 30, samedi et dimanche de 14 à 17 h 30.



article sur le «Stockfish», paru en 1997

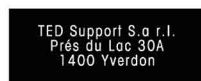


En arrivant à Henningsvaer...



1980-1986	Collège St.-Michel, Fribourg, type C, abandon du collège pour entrer à l'EAA		
1986	Premier voyage en Norvège		
1986-1988	Ecole d'Arts Appliqués de Vevey		
1988-1989	Stage (dans le cadre de l'EAA) dans le domaine de la production vidéo		
1990	Diplôme EAA, travail sur le thème de la «Trace» ou recherche d'éléments humains dans des architectures abandonnées		
1990-200	Diaprint SA, travaux dans le domaine de la photo digitale professionnelle		
1992-1995	Recherche sur le développement par inversion afin d'obtenir une dia noir-blanc directement par traitement chimique d'un négatif. Ce procédé sera utilisé pour le traitement des images des expositions qui suivront	2000	Voyage en Norvège, plongées sur divers sites, prise de contact locale, préparation et tests de prises de vues en prévision du travail sur les épaves
		2000	Lancement du projet de prises de vues sous-marines en moyen-format (6x7). Fabrication d'un caisson étanche (Hugyfot, Allemagne). Prises de vues sous-marines pour l'exposition «Dix regards avec le temps»
1996	Exposition «A la lumière d'un Atelier», Matran. Nature morte à la lumière d'un atelier, outils, souvenirs... Hommage à mon Grand-Père. Emission à Radio Fribourg, article dans La Liberté	2001	Dans le cadre de «Dix regards avec le temps», exposition «Naufrage du temps», Praroman-le-Mouret. Natures mortes d'épaves de bateaux, d'avions et d'un sous-marin. Hommage à Serge, un ami très cher disparu, passionné de plongée
1996	Voyage en Norvège		
1997	Exposition «Torrisk, histoire d'un peuple de légende», Matran. Thème sur la morue séchée, les paysages nus du nord de la Norvège. Hommage au peuple de légende et à son Roi, le Roi Morue.	2001	Préparation pour l'expédition Islande-Norvège dès août jusqu'en décembre 2001
1997	Emission à Radio Fribourg (1 heure), articles (La Liberté, Le Nouveau Quotidien)	2001	Juin - Emission Radio Fribourg, article (La Liberté / La Gruyère) Août-septembre. Travail photographique sur l'Islande, avec prises de vues sous-marines («Pourquoi-Pas?»)
	Voyage en Norvège	2001	4 octobre, publication dans le «Morgunblaðid», journal de l'Islande
1997-1998	Sur invitation d'Ilford: exposition «Kveles Skreien», Galerie Ilfochrome, Fribourg.	2001	23 novembre, retour de l'expédition «Pourquoi-pas». Publication dans La Gruyère
1998	Suite de l'exposition «Torrisk»		
1999	Voyage en Norvège, premiers repérages pour les prises de vues sous-marines.	2002	Janvier - Emission Radio Fribourg, publication dans La Liberté, (double page)

Les Partenaires de l'expédition «Pourquoi-pas»



Les sites-Amis:

