

CARNET DE VOYAGE MOTO • 2026



NORDKAPP

L'odyssée d'un homme de 38 ans en quête de sens.

Jusqu'au Cap Nord en GS • 11 540 km • 51 jours

11 540
KM MOTO

51
JOURS

9
PAYS

71°N
LATITUDE MAX

Le Jaguar

BMW R1200 GS • MARS – MAI 2026

Sommaire

INTRODUCTION

00
Avant-propos — Pourquoi le Cap Nord ?

PARTIE 1 — LE RÉCIT DU ROADTRIP

01
Tourner la clé

02
La porte de sortie

03
Quitter la France
pour de vrai

04
Danemark & Suède :
le Nord commence

05
Vers Nordkapp

06
Nordkapp te résiste

07
Quatre jours au
bout du monde

08
La Norvège que j'étais
venu chercher

09
Crise d'angoisse
à Elmshorn

10
La boucle est bouclée

11
Le bilan

PARTIE 2 — GUIDE PRATIQUE POUR MOTARDS

12
Préparer la moto

13
Mon équipement
de A à Z

14
Où dormir et
comment choisir

15
Météo & sécurité

PARTIE 3 — BUDGET

16
Le vrai coût
du voyage

PARTIE 4 — ERREURS & CE QUE JE REFERAIS

17
Mes erreurs

18
Ce que je
referais pareil

AVANT-PROPOS

Pourquoi le Cap Nord ?

Ou comment une tour d'ivoire peut devenir une prison.

Sur le papier, j'avais tout. Un appartement au 17^e étage à Los Angeles, vue sur Downtown. Un poste d'Operations Manager pour une boîte française, en charge de toute la logistique côte Ouest américaine. Un salaire correct. Un confort au quotidien que beaucoup m'auraient envié. Et pourtant.

Ce n'est pas arrivé d'un coup. Pas de révélation un matin en regardant par la fenêtre. C'est venu progressivement, insidieusement, comme une eau qui monte sans qu'on s'en rende vraiment compte. Au fil des mois passés dans cet appartement, dans cette routine, dans cette zone de confort bien huilée, j'ai commencé à ressentir quelque chose que je n'arrivais pas tout de suite à nommer.

Je ne faisais rien. Rien de vrai. Rien qui me dépasse.

Le confort, quand il dure trop longtemps, devient une prison dorée.

J'ai toujours eu cette chose en moi — ce besoin de liberté, de sensations, de me sentir vivant autrement qu'en cochant des cases. La moto a toujours été une partie de ça. Et l'idée d'un grand voyage, seul, loin, est apparue naturellement. Pas le Cap Nord comme destination touristique. Le Cap Nord comme point extrême. Le bout de l'Europe. Quelque chose d'absurde, d'un peu démesuré, qui demande de s'engager vraiment.

Ce voyage, je ne voulais pas le faire en été, confortablement, avec la certitude que la météo serait clémente. Je voulais partir fin mars, arriver au nord en plein hiver arctique, affronter le froid, le vent, l'isolement. Me challenger pour de vrai.

C'était ça, le fond : retrouver ma flamme. Après deux ans dans ma zone de confort, je voulais retrouver ce feu. Pas pour prouver quelque chose à quelqu'un. Juste pour me prouver à moi-même que j'étais encore capable de sortir du cadre, de partir vers l'inconnu, de faire quelque chose que je pourrais regarder en face dans dix ans et me dire — *au moins, je l'ai fait.*

Tant pis pour l'argent. Tant pis pour le temps. Tant pis même si j'échouais.

Ce livre, c'est le récit de ce voyage. Pas une autobiographie. Pas un guide de développement personnel. Un récit de route, avec les galères, les moments forts, les décisions au jour le jour — et en deuxième partie, tout ce qu'il faut savoir concrètement pour faire le même trajet si l'envie te prend.

11 540 km à moto. 51 jours. Une GS de 2010. Et une idée qui paraissait beaucoup plus simple avant de partir.

01

Tourner la clé

Toulon → Saint-Émilion · 731 km · 23 mars 2026



DISTANCE

731 km

DATES

23 mars

Je devais partir le 21. Puis le 22. Il a plu le 22, donc le 23. Voilà comment commence un roadtrip au Cap Nord : pas avec un départ héroïque au lever du soleil, mais avec deux jours de faux départs, une météo capricieuse et à chaque fois ce truc qui manque. Un détail à régler, une préparation pas tout à fait terminée, une bonne raison de remettre à demain.

Le 23 mars au matin, plus d'excuse. Je pars.

Pas tôt. Midi et demi, treize heures. Petit-déjeuner tranquille, pas vraiment la boule au ventre. Plutôt ce sentiment d'entre-deux, ni vraiment stressé ni vraiment euphorique. Juste là. Et cette pensée qui tourne en arrière-plan : *est-ce que je suis vraiment prêt ?*

La réponse, quand tu regardes la moto garée devant chez toi ce matin-là, c'est non. Jamais vraiment prêt. La GS ressemble à un camion. Deux valises latérales, la caisse arrière, le sac étanche par-dessus. Une valise avec la tente, le duvet, le matos camping. L'autre avec les caméras, l'électronique, les câbles etc. La caisse derrière pour ce qu'il faut avoir à portée de main : papiers, gants, le strict nécessaire. Je ne reconnais plus ma moto. Elle est lourde, avec un centre de gravité plus haut.

La première leçon du voyage, je l'ai eue avant même de quitter Toulon : une moto chargée, c'est une autre moto. Il faut réajuster tous les réflexes de la moto qu'on conduit d'habitude.

Je prends l'autoroute. Évidemment. Je suis parti à 13h, il faut arriver à Saint-Émilion avant que mes amis aillent se coucher, alors pas le choix, A7, A9, plein nord-ouest, 731 kilomètres d'une traite. Ce n'est pas la façon la plus belle de démarrer un voyage. C'est la plus rapide.

Les premières heures, le corps s'adapte. La position est différente avec le poids. Le vent prend autrement sur le sac. La moto répond moins vite. Je regarde toutes les 5 minutes dans le rétro si mon sac sur la selle arrière n'est pas en train de se barrer. Et à un moment, quelque part entre Lyon et Valence, ou peut-être après, je ne sais plus, quelque chose bascule. La route devient routinière. Le bruit du moteur aussi. Et là, pour la première fois, j'ai le temps de réaliser ce que je suis en train de faire.

Je pars au Cap Nord. Seul. En mars. À moto.

731 kilomètres d'autoroute plus tard, j'arrive chez mes amis vigneron près de Saint-Émilion. Ils savaient que je partais, ils m'attendaient, ils m'ont accueilli, ils m'ont dit que c'était une belle aventure. Ils n'ont pas essayé de me raisonner. Ils ont compris mon cheminement intérieur. Et après 731 kilomètres dans les jambes, leur table, leur vin, leur énergie : c'était exactement ce dont j'avais besoin.

Mais ce soir-là, dans un coin de ma tête, une pensée s'installe discrètement. Une pensée honnête, un peu froide : *si je fais ça tous les jours, je ne tiendrai jamais jusqu'au bout.*

8 heures d'autoroute à moto en une journée, ça crève. Pas le corps, encore que. Surtout la tête. Le genre d'étape qui t'aplatit sans te laisser de souvenir. Et le Cap Nord est encore absurdement loin. Sur la carte que j'ai regardée ce soir-là, il n'a même pas l'air d'être sur la même planète.

Ce que j'aurais fait différemment : Partir tôt. Vraiment tôt. 7h maximum. Et ne jamais prévoir une première journée à plus de 400-450 km, surtout avec une moto chargée que tu ne connais pas encore dans cette configuration. Les premiers jours, le corps s'adapte. Il faut lui laisser le temps.

02

La porte de sortie

Saint-Émilion, La Rochelle, Mont-Saint-Michel, Paris, Strasbourg. Tant que t'es en France, tu peux encore rentrer.



JOURS	DATES	DISTANCE	TERRITOIRE
J2 à J7	24 — 29 mars	~1 500 km	France entière

Le lendemain du départ, je ne roule pas. Jour de repos à Saint-Émilion, et c'est exactement ce qu'il me faut. On visite la vieille ville avec mon ami, on mange ensemble le midi, et l'après-midi on va boire un verre dans leur vigne. Moi qui viens de Toulon, moi qui vivais à Los Angeles, je me retrouve là, au milieu des rangs de vignes du Bordelais, à réaliser qu'il y a toute une France que je ne connais pas. Pas la France du littoral méditerranéen, pas la France des grandes villes. Une autre France, tranquille, enracinée, qui vit à son propre rythme. C'est le premier cadeau inattendu du voyage.

Mais le surlendemain, il faut repartir. Et là, les doutes reviennent. Pas physiquement. Mentalement. Je me dis que je peux encore faire demi-tour. Personne ne m'oblige à aller au bout. Le Cap Nord, c'est loin. très loin. Et je suis encore en France, dans un endroit que je connais, chez des gens qui me connaissent.

C'est là que je me suis donné une règle simple, celle qui m'a accompagné pendant tout le voyage : *un pas à la fois*.

Aujourd'hui, je pars pas au Cap Nord, juste La Rochelle. Après on verra.

*Quand ton objectif est gigantesque, tu arrêtes de regarder le sommet.
Tu regardes juste le prochain panneau.*

J'arrive à La Rochelle en fin d'après-midi, un petit coucher de soleil sur le port. Je gare la moto sur le quai. Deux jeunes s'approchent, intrigués par le chargement. Ils me demandent où je vais. Je leur dis : le Cap Nord. Ils me regardent comme si j'avais dit la Lune. Ils ne réalisent pas

vraiment ce que ça représente, mais leur réaction me dit quelque chose : même à La Rochelle, à quelques centaines de kilomètres de chez moi, ce que je fais paraît déjà grand. Ils m'invitent à prendre un verre. On reste là un moment, à parler de tout et de rien. Ce genre d'échanges qui font du bien au moral.

Ce soir-là, hôtel juste à côté du port. Fenêtre avec vue sur la moto. Ce n'était pas un hasard. Depuis le départ, j'avais cette obsession : savoir où dort la moto. Pas seulement où je dors, moi. La moto aussi a besoin d'un endroit sûr. Un parking souterrain, un coin protégé, un emplacement visible depuis la chambre. C'est une contrainte que beaucoup de gens ne voient pas quand ils imaginent un roadtrip. Tu ne choisis pas seulement ton hébergement. Tu choisis l'hébergement de la moto.

Deux jours près du Mont-Saint-Michel ensuite. Et là, claque. Je n'entre pas dans le Mont lui-même, mais j'ai pris une petite auberge avec vue directe depuis la fenêtre. Le soir, les lumières sur la baie, les grillons, le silence sauf le vent. Il fait froid, vraiment froid, et je ne me doute pas encore que ce froid-là n'est rien comparé à ce qui m'attend en Norvège. Je prends ça pour du froid. C'est juste de la fraîcheur bretonne.

Je passe aussi par Saint-Malo. Et là encore, cette découverte d'une France que je ne connaissais pas : les remparts, les mouettes, le port, cette vibe marine du nord qui n'a rien à voir avec Toulon. Le côté provençal de chez moi, c'est la chaleur, la lumière, la Méditerranée. Ici c'est autre chose. Plus rugueux, plus atlantique. J'adore!

Le lendemain, direction Bois-d'Arcy, aux portes de Paris. J'avais pensé aller voir un comedy club dans la capitale, me détendre un soir. Mais la moto, le parking, une heure d'Uber pour rejoindre Paris, une heure pour rentrer. Trop compliqué. Je reste à l'hôtel, je fais du montage vidéo. C'est là que je découvre la chaîne B&B Hotels : pas cher, prévisible, et presque toujours un parking souterrain. Je me dis que je vais en retenir le nom pour la suite du voyage.

Puis direction Strasbourg. 7h de route et deux Flashs plus tard, Je m'arrête chez les parents de ma compagne. Trois jours. Trois jours à me poser, à manger correctement, entouré de gens que je connais. Et trois jours à me poser la question à voix basse : *est-ce que je continue vraiment ?* Est-ce que je change l'itinéraire, est-ce que je rentre, est-ce que je fais autre chose ? La porte de sortie est encore là. Je suis en France, ou presque.

Au bout de trois jours, la réponse est non. Je ne rentre pas. Il faut terminer ce que j'ai commencé. Alors je repars. Direction l'Allemagne.

Et là, quelques kilomètres après avoir quitté Strasbourg, quelque chose change. Je ne suis plus en France. Les panneaux sont en allemand. La route est différente. Et dans ma tête, une seule pensée, un peu froide, un peu excitante : *qu'est-ce que je fais là.*

La porte de sortie se ferme petit à petit.

Conseil hébergement : Les B&B Hotels sont une très bonne option en roadtrip moto sur le continent. Prix contenu, format standardisé, et souvent un parking sécurisé ou souterrain. Quand tu ne sais pas où dormir à 16h, c'est un réflexe utile. Ce n'est pas le plus dépaysant, mais tu sais à quoi t'attendre, et la moto est en sécurité.

03

Quitter la France pour de vrai

Kehl, Stuttgart, les petites routes vers le nord. L'Allemagne ne ressemble à rien de ce que j'attendais.



JOURS	DATES	DISTANCE	TERRITOIRE
J7 à J16	29 mars — 8 avril	~1 100 km	Allemagne

Le pont sur le Rhin entre Strasbourg et Kehl, c'est une frontière invisible. Pas de douane, pas de panneau dramatique, juste un fleuve et puis les panneaux changent de langue. Mais dans la tête, c'est autre chose. En France, même loin de chez moi, je suis encore dans mon pays. Je connais les codes, les habitudes, la façon dont les gens fonctionnent. En Allemagne, tout ça disparaît d'un coup. Et la première pensée qui me traverse : *qu'est-ce que je fais là.*

Pas de la peur. Plutôt cette sensation bizarre d'avoir vraiment quitté quelque chose.

Première étape : l'Autobahn. Forcément, on rêve tous de l'Autobahn. Pas de limite de vitesse, route parfaite, l'Allemagne qui s'ouvre devant toi. J'ai fait deux ou trois pointes à 180, 190 km/h. Et je me suis dit très vite que c'était une mauvaise idée. Pas dangereuse, juste inutile. Une GS chargée comme la mienne à cette vitesse, ce n'est ni marrant ni confortable. Ça vibre, ça tire, ça mange du pneu. C'est un truc à faire sur un roadster ou une sportive, pas sur une trail avec 30 kilos de bagages pendant un roadtrip. J'ai trouvé ma zone de confort sur l'Autobahn : 140 km/h. Rapide, fluide, tenable sur la durée.

L'Autobahn sans limite de vitesse, c'est bien sur le papier. Sur une GS chargée pour six semaines, c'est surtout une façon de ruiner ses pneus.

Arrivé à Stuttgart. Je m'installe dans un hôtel en périphérie, pas dans le centre. Et là, le lendemain matin, je me réveille et je ne peux pas partir. Le corps dit non, la tête dit non, tout dit non. Je repasse une nuit. Le surlendemain, exactement pareil. Trois jours au total à rester là, à tourner en rond dans ma chambre, à faire du montage vidéo,

à aller manger dans le restaurant du coin, à aller prendre un verre dans un bar pour voir des gens.

La solitude, ce n'est pas le problème, j'aime être seul.

Voyager seul, c'est précisément ce que je voulais. Mais la fatigue mentale, elle, est bien réelle. Le poids de la décision. Chaque matin tu dois choisir, pas seulement où tu vas rouler, mais si tu continues tout court.

C'est dans ces bars de Stuttgart que quelque chose s'est passé. Je racontais mon voyage aux gens. Des Allemands, des inconnus. Et quand je leur disais que j'allais au Nordkapp à moto, leurs yeux s'allumaient. Ils trouvaient ça bien. Ils m'encourageaient. Je parle avec un motard allemand qui me disait qu'il rêvait d'aller au Nordkapp. Et quelque part dans ces conversations banales avec des inconnus dans un bar, j'ai réalisé : *Jesuis en train de faire quelque chose quand même.* Quelque chose qui mérite d'être terminé.

Au matin du troisième jour, la décision est prise. On continue.

Et cette fois, j'abandonne l'Autobahn. Je remonte l'Allemagne par les petites routes, de Stuttgart jusqu'à Kassel, Hanovre. Et là, l'Allemagne profonde se révèle. Des villages avec des maisons à colombages, des constructions qui datent de plusieurs siècles, des clochers, des places de marché qui semblent figées dans le temps. Entre deux de ces villages, une grande ville apparaît, et le contraste est saisissant.

Moi qui ai vécu quinze ans aux États-Unis, j'ai tout de suite reconnu quelque chose dans ces grandes villes allemandes. Les panneaux de signalisation, la façon dont les routes sont tracées, le marquage au sol, les camions de pompiers rouges, les uniformes, même les panneaux publicitaires. Il y a une influence américaine évidente, celle de la reconstruction d'après-guerre. L'Allemagne a été rebâtie en partie avec des codes américains, et ça se voit. Hanovre ressemble par moments à certaines villes moyennes du Midwest. Ce n'est pas un défaut, c'est juste frappant quand on le voit.

Le lendemain, j'arrive à Hamburg. Et là, une pause que je n'avais pas planifiée. En traversant la ville, je suis tombé sur le Mahnmal Sankt Nikolai, l'église Saint Nikolai Memorial. C'est une ancienne église gothique détruite par les bombardements de 1943, conservée volontairement en ruines comme mémorial aux victimes de la guerre. La flèche tient encore debout, noircie, fendue, entourée de décombres consolidés. Il y a quelque chose de très particulier dans cet endroit. Pas de tristesse lourde, plutôt une sorte de silence qui te saisit. Je suis resté là une bonne heure sans vraiment y avoir prévu de m'arrêter. Il y a des endroits comme ça, qui ne sont dans aucun de tes plans, et qui t'arrêtent quand même.

Kiel. La mer Baltique commence à se deviner. L'air change. Et je sais que le Danemark est juste de l'autre côté.

Autobahn et moto chargée : Si tu fais ce voyage avec une trail ou une moto de tourisme bien chargée, oublie les pointes à plus de 160 km/h sur l'Autobahn. Tu vas fatiguer le pilote, fatiguer les pneus, et ne rien gagner en temps réel face aux pauses supplémentaires que ça génère. 130 à 140 km/h, c'est la bonne allure. Confortable, économique, tenable sur la durée.

04

Le Nord commence

Danemark, Suède, premiers lacs gelés. Le monde change de couleur.



JOURS

J17 à J27

DATES

**9 avril —
19 avril**

DISTANCE

~1 800 km

TERRITOIRE

DK / SE

La traversée entre l'Allemagne et le Danemark, c'est une quarantaine de minutes sur le ferry. Pas grand chose. Mais en sortant de ce bateau, j'ai tout de suite senti la différence. Le froid. Pas un froid de printemps frais, un vrai froid qui s'installe, qui rentre dans les jambes, qui te rappelle que tu es en train de monter vers le nord et que le nord ne plaisante pas. J'avais déjà mes équipements moto, mais le pantalon ne suffisait plus. J'ai commencé à superposer des couches par-dessus. Les jambes, elles, restaient vulnérables car je n'avais pas de deuxième couche de vêtements.

Le Danemark, vu depuis une selle de moto, ressemble au Kansas. Je ne plaisante pas. Des pâturages à perte de vue, des fermes isolées, du plat total, un ciel immense. Pas de relief, pas de forêt dense, juste cette horizontalité qui s'étire jusqu'à l'horizon. C'est beau à sa façon, mais c'est une beauté qui se regarde en passant.

Copenhague mérite le détour. J'y suis arrivé avec un besoin concret : trouver des filtres ND pour la caméra, au magasin DJI du centre-ville. La ville est belle, propre, bien dessinée. J'en ai profité pour marcher un peu dans le centre. Puis le pont de l'Øresund, et la Suède. Ce pont, c'est un moment à part. Huit kilomètres au-dessus de la mer Baltique, entre deux pays, avec le vent qui pousse fort sur les côtés et la vue qui s'ouvre de chaque côté. Sur une moto chargée, on sent le pont. On sent le vide de chaque côté. On sent qu'on passe une frontière qui compte.

Stockholm. Après avoir visité le centre de la ville, j'y ai trouvé un hôtel qui ressemblait à un vrai studio : cuisine équipée, balcon, salle de bain correcte, prix raisonnable. J'y suis resté deux jours. J'ai cuisiné, chose rare. J'ai lavé la moto, qui en avait besoin, et je me suis reposé pour de vrai. Ce genre de pause, quand tu la trouves au bon moment, elle te recharge entièrement.

Et c'est là, à Stockholm, que j'ai découvert la règle alcool en Scandinavie. En arrivant dans un bar avec le casque sous le bras, les serveurs refusent de servir. Quasiment tolérance zéro pour les conducteurs. Même une bière, c'est une de trop si tu reprends la route. Et dans les supermarchés, seules les bières à moins de 3 degrés sont en vente libre. Pour quelque chose de plus fort : les magasins d'État, le Systembolaget en Suède, reconnaissables à leur enseigne verte, avec des

horaires limités.

Je ne le savais pas avant d'arriver. Et quelque part, ça m'a arrangé. Voulant absolument réduire ma consommation d'alcool pendant ce voyage, et la Suède venait de décider pour moi.

La Suède du sud ressemble encore à quelque chose de familier. Des villes, des routes, des zones industrielles. Mais plus on monte la côte, plus le paysage change de nature. Les villes-usines apparaissent, des agglomérations qui vivent autour d'une ou deux grandes industries, entrepôts et cheminées visibles depuis la route. Entre ces zones, les forêts s'épaississent, les lacs se multiplient, et le bois coupé s'empile en bordure de route. La Suède exploite sa forêt massivement. Ça se voit.

Les panneaux indiquant "viltstängsel upphör" commencent à apparaître. (Fin de clôture anti-faune).

Ce qui m'a marqué, c'est ce que j'ai vu en montant encore plus haut, vers Umeå, vers Luleå, vers le cercle polaire.

Les premiers lacs gelés. Pas des lacs avec une fine couche de glace en surface. Des lacs entièrement pris, sur des dizaines de centimètres d'épaisseur, blancs comme du désert. Et dessus : des gens. Des pêcheurs assis sur des chaises pliantes, une ligne dans un trou percé dans la glace. Des motoneiges qui traversent à pleine vitesse. Sur l'un de ces lacs, le ferry habituel qui relie les deux rives était complètement à l'arrêt, immobilisé dans la glace. À la place, tu pouvais traverser à pied d'un bord à l'autre, en marchant sur la glace.

Des gens assis sur des chaises, en train de pêcher au milieu d'un lac gelé. Je suis dans un autre monde.

C'est là, quelque part entre Luleå et le cercle polaire, que j'ai vraiment senti que je n'étais plus en Europe telle que je la connaissais. Pas au sens géographique. Au sens de ce que les gens font de leur vie, de comment ils vivent avec leur environnement, de ce qui est normal pour eux et complètement dépaysant pour moi. C'était beau. Et froid. Très froid.

Alcool et moto en Scandinavie : C'est quasiment tolérance zéro sur la route. Même une bière avant de reprendre la moto, c'est une de trop. Dans mon cas, certains bars ont été très stricts en me voyant arriver avec le casque et l'équipement moto. En Suède, l'alcool fort passe par le Systembolaget. En Norvège, par le Vinmonopolet. Le Danemark est plus souple, avec de l'alcool disponible dans de nombreux supermarchés et magasins. Prévois-le surtout si tu montes vers la Suède ou la Norvège, où les horaires sont limités et les règles plus strictes.

05

Vers Nordkapp

Luleå, la E10, la Finlande, la Norvège. Le monde se vide. Le froid, lui, reste.



JOURS	DATES	DISTANCE	TERRITOIRE
J25 à J29	17 avril — 21 avril	~1 000 km	SE / FI / NO

En quittant Luleå, j'ai vu quelque chose que je n'avais encore jamais vu : la mer Baltique gelée. Pas un lac, pas une rivière. La mer. Aussi loin que le regard portait, une surface blanche et plate, immobile, silencieuse. C'est un de ces moments où tu t'arrêtes sur le bord de la route sans vraiment décider de le faire. Tu coupes le moteur. Tu regardes. Et tu te demandes comment le monde peut ressembler à ça.

Je reprends la E10 vers le nord pour rejoindre la 392. Les villes rétrécissent. Les distances entre deux stations-service s'allongent, beaucoup ne proposent que du SP95.

Les B&B ont disparu depuis le Danemark, remplacés par des Comfort Inn quand il y en a un, par une auberge de hasard sinon. On change de monde progressivement, presque sans s'en rendre compte.

Je m'arrête à Jockfall. Un camping avec un petit restaurant, au bord d'une rivière. J'étais venu pour le restaurant au départ, pour manger et passer un appel à ma fille, comme tous les dimanches à heure fixe. Je l'appelle, je lui montre la rivière, la cascade qu'on entend en fond, les arbres, le soleil. Il fait 8/10 degrés. Et je me rends compte que j'ai presque chaud. Ou plutôt que ça ne me semble plus froid. Mon corps s'est adapté sans que je lui demande. Quand tu roules des heures à cinq degrés avec le vent de face, le ressenti descend vite à -10/-15 en roulant. Alors quand tu t'arrêtes et qu'il fait huit degrés au soleil, c'est presque doux.

*Je demande au gérant, un Français, s'il fait aussi camping. Il dit oui.
Et là, pour la première fois du voyage, je plante la tente.*

Une heure pour monter une tente censée se faire en 2 minutes. Première fois, ça prend le temps que ça prend. Mais une fois installé, le gérant me propose l'accès au sauna, et au jacuzzi. Il n'y a personne d'autre ce soir-là. Je suis seul dans tout le camping. Il part à 18h et me laisse tout ça pour moi tout seul, pour la nuit entière.

Ce soir-là est magnifique. Le soleil se couche très lentement, comme s'il hésitait. On est fin avril, on est déjà dans le grand nord, les nuits commencent à raccourcir sérieusement. Je profite du jacuzzi, je mange avec mes équipements de camping, je reste dehors jusqu'à une heure du matin sans vraiment voir la nuit tomber complètement. Il y a du givre sur la moto et sur la tente. Mais dans le jacuzzi chaud, ça ne fait pas mal.

La nuit dans la tente, en revanche, est une autre histoire. Pas confortable. Le duvet tient chaud mais il est trop serré. La tente est trop petite pour s'y retourner à l'aise. Pas de coussin. Et à 3h30 du matin, le soleil se lève, et la toile fine de la tente ne filtre rien. Réveil brutal. J'ai dormi deux heures en tout.

Je décide de me lever à 6h du matin dans le froid, ranger la tente gelée, remballer tout dans les valises moto, aller se changer dans le local sanitaire, c'est une autre dimension de la galère.

Le camping à moto, ce n'est pas juste dormir sous une tente. C'est gérer chaque chose à la main, sans coffre de voiture où poser temporairement ce qu'on tient, sans siège passager pour s'asseoir une minute. Tout transite par les valises, par le sac étanche, par les sangles. Vêtements, vaisselle, duvet, tente mouillée. Et après ça, tu enfourches la moto et tu roules toute la journée. C'est la seule nuit en tente de tout le voyage. Je ne regrette pas de l'avoir fait. Je ne l'ai pas refaite non plus.

Plus tu montes, plus le terrain est enneigé de toute façon. Le camping sous la neige, à moins dix, ce n'était pas dans le programme.

La frontière finlandaise, à Pajala. Un pont au-dessus d'une rivière gelée, un panneau Union Européenne, et de l'autre côté des routes entièrement bordées de neige. La chaussée est praticable, dégagée, mais tout autour c'est blanc. Des lignes droites qui s'étirent à perte de vue. Une voiture toutes les heures, peut-être. Le silence entre les arbres. C'est beau et c'est légèrement inquiétant. Tu penses malgré toi : si je tombe ici, si quelque chose casse ici, combien de temps avant que quelqu'un passe.

Tu roules différemment. Plus attentif. Plus humble.

Et puis la Norvège. Kautokeino. Une auberge tenue par un couple qui a transformé la grande maison voisine de la leur en hébergement. Salon commun, cuisine partagée, chambres simples. Ce soir-là, il y avait d'autres voyageurs. On a mangé ensemble, on a parlé, on a raconté d'où on venait et où on allait. Ce genre de soirée qui n'existe que dans les endroits comme ça, loin de tout, où les gens s'arrêtent par nécessité autant que par choix.

En arrivant à Kautokeino, j'ai su que j'étais en Norvège pour de bon, que c'était un cap. Qu'il n'y avait plus de retour en arrière qui tienne.

Et c'est là que j'ai commencé à surveiller la météo de près. Parce que plus je montais, plus les prévisions sur Nordkapp se dégradent. Neige, températures négatives, tout ça je l'avais anticipé. Ce que personne ne m'avait dit, ce que je n'avais pas vu venir : le vent. C'est le vent qui allait tout changer.

Camping à moto en grand nord : C'est faisable, mais il faut le prévoir sérieusement. Tente quatre saisons minimum, duvet adapté au grand froid, matelas isolant du sol. Les nuits courtes en fin avril signifient un réveil à l'aube même avec un masque. Et prévois le double de temps pour tout installer et ranger par rapport à un camping classique. En roadtrip chargé, c'est une logistique à part entière.

06

Nordkapp te résiste



E69, vent à 90 km/h, moto abandonnée sur la route. Le nord ne te laisse pas entrer comme ça.

JOURS	DATES	CONDITIONS	TERRITOIRE
J29 à J32	21 avril — 24 avril	0°C / vent 90 km/h	Norvège

Alta. La dernière vraie ville avant le bout du monde. Comparée aux hameaux traversés depuis Luleå, c'est presque une métropole. Je m'y arrête une heure. En descendant vers la ville, j'aperçois pour la première fois une grande étendue de fjord encadrée de montagnes entièrement enneigées. C'est à couper le souffle. Je me dis : je suis arrivé jusqu'ici à moto. Seul. En avril. La route continue encore, mais déjà, juste ça.

Je repars vers la E69, la route côtière qui mène à Honningsvåg. Avant d'y arriver, dans les terres, le vent commence à se faire sentir. Rien d'alarmant encore. La route est sèche, les paysages sont blancs partout autour, immenses, silencieux. Des cerfs traversent à distance. Ça reste beau.

Puis j'arrive sur la route côtière. Et là, tout change.

Zéro degré. Une mer arctique déchaînée sur la gauche, des falaises enneigées sur la droite. Un ciel gris qui descend bas. Et un vent qui commence à souffler sérieusement, 50-60 km/h en continu, avec des rafales qui montent à 90. Un vent de travers, pas de face, pas de dos : de travers. Ce qui veut dire que pour tenir la trajectoire, je dois incliner la moto de 10 à 15° côté gauche en permanence. Et dès qu'une rafale arrive, elle me déporte violemment sur la droite, puis le vent reprend et me ramène à gauche. La route est mouillée par les embruns de la mer. Par endroits, elle commence à verglacier.

Je roulais à 40 km/h, moto inclinée, sur une route verglacée, avec des rafales à 90. Ce n'était plus du tout de la moto. C'était de la survie.

Je m'arrête dans les tunnels pour souffler, pour réfléchir. Est-ce que je continue ? À chaque fois que je ressors, le vent est là. À un moment, je tente de reprendre la route et la rafale est tellement violente que je ne peux avancer qu'à 20-30 km/h en luttant des deux bras. J'ai vraiment de l'angoisse, presque peur. Pas une peur spectaculaire, une peur froide et précise : si un pneu glisse sur le verglas pendant une rafale, si une rafale stop d'un coup et que j'ai trop d'angle, je tombe. Et ici, personne ne passe.

Je m'arrête sur le bas-côté pour essayer de filmer un peu ces moments bruts.

Quand un bus passe à ma gauche et crée un appel d'air. La moto, que je tenais inclinée contre le vent, bascule. L'adrénaline aidant, je la relève seul, avec tout le poids du chargement dessus. À ce moment-là, la décision est prise. Je ne continue pas.

Je cherche un Uber par réflexe d'Angeleno. Évidemment, il n'y a pas d'Uber sur la E69 à deux heures de route du pôle Nord. Je roule encore trois ou quatre minutes jusqu'à trouver un endroit où poser la moto correctement. Je l'oriente face au vent pour qu'elle soit la plus stable possible, je vérifie sur le GeoRide qu'elle est bien géolocalisée, et j'attends.

Une cycliste s'approche à pied, son vélo à la main. Une Allemande, Marlene. Elle partait d'Allemagne à vélo et voulait elle aussi atteindre le Nordkapp. Elle n'avancait plus non plus. On se regarde, on échange en anglais. La situation est claire pour nous deux. Je lui dis : on laisse les véhicules là et on fait du stop.

Elle hésite. Elle surveille la météo, regarde si ça peut s'améliorer. Non. Les prévisions sont claires. Ce n'est pas près de se calmer. Je la convaincs. On attend sur le bord de la route.

Une première voiture passe au bout de trois quarts d'heure. Pas de place à l'arrière. On continue d'attendre. Une demi-heure plus tard, une deuxième voiture. Des Norvégiens qui rentrent d'une consultation chez l'ophtalmo à Alta, parce qu'à Honningsvåg il n'y a pas de médecin spécialiste et qu'ils doivent descendre jusqu'à Alta pour chaque rendez-vous. Ils acceptent de nous prendre. On monte.

Ils me déposent devant l'Airbnb que j'avais réservé. Marlene trouve un hôtel. Je rentre, je pose les affaires, je pose le casque, je m'assieds. Je rouvre l'application GeoRide. La moto est toujours là, au même endroit, sur la E69, immobile, géolocalisée. Elle a tenu. Je souffle. Je note trois mots : *sains et saufs*.

Dehors, le vent continue de souffler. La mer est noire. Il fait nuit, enfin presque, à cette latitude en avril ça ne devient jamais vraiment noir. Je suis à Honningsvåg, à quelques kilomètres du bout de l'Europe, sans ma moto, sans savoir si la route va s'ouvrir demain, après-demain, ou pas du tout.

Ce qui va se passer maintenant, je n'en sais rien encore. Mais au moins, je suis là.

Le vent, la vraie menace au Nordkapp : On parle beaucoup du froid et de la neige pour ce trajet. Mais le vent est le danger que personne ne mentionne vraiment. Des rafales à 90 kilomètres heure sur une route verglacée avec une moto chargée, c'est une situation qui peut vite devenir incontrôlable. Surveille les prévisions de vent, pas seulement la température. Et si les conditions sont mauvaises : attends. Laisse la moto et reviens le lendemain, ce n'est pas abandonner. C'est une décision intelligente.

07

Quatre jours au bout du monde

Honningsvåg. Pas de taxi, pas d'Uber, pas de route. Juste attendre et voir.



JOURS

J30 à J33

DATES

**22 avril —
25 avril**

DISTANCE

~72 km

TERRITOIRE

Norvège

Honningsvåg. Un village de pêcheurs au bout de l'Europe. Pas de taxi, pas d'Uber, pas de navette. Une supérette à sept minutes à pied. Un bar au bord d'un petit port de pêche. Et moi, sans ma moto, bloqué par la météo, à regarder la neige tomber par la fenêtre de l'Airbnb.

Le premier jour, je sors à peine. Il neige, il fait un froid sévère, le vent souffle encore. Je vais chercher à manger à la supérette et le soir je pousse la porte du bar. Ambiance village du bout du monde : que des locaux, des pêcheurs, des gens qui vivent là vraiment, pas des touristes de passage. Je m'installe, je commande quelque chose de chaud, j'engage la conversation. J'explique d'où je viens, ce que je fais là. Ils trouvent ça dingue. Mais pas d'une façon qui te met mal à l'aise, plutôt d'une façon qui te dit que même eux, qui vivent ici, trouvent que t'as fait un truc extraordinaire.

Le reste du temps, je surveille la météo. Et je regarde sur le GeoRide que la moto est toujours là, sur la E69, immobile, dans le froid.

Je regardais le point GPS de la moto plusieurs fois par jour. Comme pour vérifier qu'elle n'avait pas disparu. Ou peut-être juste pour garder un lien avec la route.

Le surlendemain, la météo se calme un peu. Je prends le bus de 11h04 en direction de la E69. Ce bus, il passe deux fois par jour dans ce coin-là. Tu le rates, tu attends. Je monte, je regarde le paysage défiler et je me demande dans quel état je vais trouver la moto. Elle a passé deux nuits dehors, dans le vent arctique, à zéro degré.

Elle était debout. Face au vent, exactement comme je l'avais laissée. Givrée, froide, mais debout. Je tourne la clé. Le moteur part. Un soulagement que je n'aurais pas su décrire à l'avance. Je reprends la route vers Honningsvåg.

Mais devant l'Airbnb, en voulant garer la moto, le moteur cale et ne repart plus. Batterie à plat. J'avais laissé le support USB branché et allumé pendant les deux jours où la moto était seule sur la route. En conditions normales, ça ne suffit pas à vider une batterie. Mais le froid, lui, fait ce que le froid fait : il attaque tout ce qui stocke de l'énergie. La batterie n'avait pas résisté.

Pas de booster, pas de câbles, personne à portée de main. Je regarde la pente de la rue. Il y en a une, courte mais suffisante. Je pousse la moto, je saute en selle, j'embraye en deuxième. Le moteur tousse, accroche, repart. Démarrage en côte, à l'ancienne. Ça a marché. Mais je me suis promis à ce moment-là d'ajouter un booster de batterie à la liste du matériel pour tout voyage futur dans le grand froid.

Je rajoute deux nuits à l'Airbnb et j'attends. La route vers le globe, le dernier segment de la E69, reste fermée. Fermée aux motos, fermée aux voitures, fermée aux cars. J'ai même regardé pour un bateau qui contournerait par la mer. Pas de bateau non plus. Le globe est à trente kilomètres. Trente kilomètres inaccessibles.

Le dernier jour, budget et temps ont tranché pour moi. Je ne pouvais pas rester indéfiniment. Et honnêtement, à ce stade, j'avais fait le chemin en tête. Je suis arrivé dans la commune de Nordkapp. J'ai vu la mer arctique, j'ai senti le vent qui renverse les motos, j'ai dormi à quelques kilomètres du globe. Ce n'est pas les trente kilomètres qui manquent qui changent quoi que ce soit à ce que j'ai fait. Pour moi, c'est fait. Le voyage, c'était ça. Pas la photo devant la boule.

Ce n'est pas les trente kilomètres qui manquent qui définissent les douze mille que j'avais faits.

Le 25 avril, je quitte Honningsvåg. Je tourne le dos au Nordkapp et je commence à redescendre vers le sud.

Le retour, je ne sais pas encore exactement comment il va se dessiner. Je regarde la météo : le nord de la côte norvégienne annonce de la neige abondante et un froid intense pour les jours à venir. Pas question de rester coincé là-haut. Je me donne le temps de redescendre jusqu'à Kemi, dans le nord de la Finlande. Là, je verrai. Une option : continuer par la Finlande, l'Estonie, la Lituanie, la Pologne, rentrer par l'est. Une autre : trouver un moyen de récupérer les fjords que j'avais voulu voir à l'aller. Mais les fjords en conditions hivernales avec des routes enneigées et une météo qui peut basculer en quelques heures, ce n'est pas quelque chose qu'on improvise. Alors pour l'instant, cap au sud, et on décide à Kemi.

Deux choses à toujours avoir dans le grand froid : Un booster de batterie portable. Compact, léger, ça tient dans une poche de valise et ça peut te sauver une journée entière. Et vérifier avant de partir que tout est bien éteint sur la moto, supports USB, prises, accessoires. Le froid amplifie la décharge d'une batterie de façon significative. Ce que tu laisses allumé à 20°C peut vider ta batterie à 0°C. Vérifie l'état de ta batterie avant de partir.

08

La Norvège que j'étais venu chercher

Kemi, la Laponie finlandaise, la route 15, les fjords sous la pluie, Bergen. Ça valait le coup.



JOURS	DATES	DISTANCE	TERRITOIRE
J34 à J41	26 avril — 3 mai	~2 100 km	NO / FI / SE / NO

Kemi, Finlande. Je trouve un hôtel à la dernière minute. Et là, je tombe dans quelque chose d'inattendu : un hôtel qui semble ne pas avoir bougé depuis les années soixante. Des photos en noir et blanc de militaires et de cuisiniers dans les couloirs. Un ascenseur qui marche une fois sur deux. Une chambre qui ressemble à celle de ma grand-mère. La ville elle-même est dans le même registre : blocs de béton, architecture soviétique, pas franchement accueillante.

C'est là que la décision se prend. Je regarde cette ville, je pense à la route qui m'attend si je continue par l'Estonie, la Lituanie, la Pologne. Des grands axes routiers, des lignes droites, un retour administratif. Et je repense aux fjords que je n'avais pas pu faire à l'aller. Je regarde la météo. Au nord de la Norvège, c'est encore compliqué côté météo. Mais à partir de Trondheim vers le sud, les températures remontent, pas ou peu de chute de neige, il reste de la pluie mais c'est gérable.

Je n'avais pas fait tout ça pour rentrer par des lignes droites.

Décision prise à Kemi : je redescends la côte est de la Suède, je traverse par le centre vers Trondheim, et de là je prends la route 15 vers Bergen. Le vrai retour commence.

Avant ça, la Laponie finlandaise. Des routes parfaitement droites qui traversent des forêts enneigées à perte de vue. C'est beau, d'une beauté froide et austère. Et puis, une heure avant d'arriver à l'auberge de Kautokeino où j'avais dormi à l'aller, la neige tombe vraiment. Pas un peu. Vraiment. Visibilité réduite, route qui commence à devenir glissante, ciel blanc sur blanc. Je roule au ralenti, concentré, et je me dis : je suis sur le retour, mais l'aventure n'est pas encore terminée. J'arrive à bon port.

Les gérants de l'auberge m'accueillent comme si je revenais chez des amis. Je leur raconte ce qui s'est passé au Nordkapp. Ils écoutent, ils sourient. Ce genre d'endroit, ce genre de gens, c'est un des cadeaux cachés du voyage.

La descente côté suédois, la transition par le centre de la Suède, Trondheim, et puis la route 15. C'est dans ces forêts suédoises du centre, sur ces routes qui traversent des kilomètres de pins sans une maison en vue, que j'ai vu un élan. Le seul de tout le voyage. Il était là, à une cinquantaine de mètres sur le bord de la route, immobile, énorme. J'avais vu des panneaux "attention élans" depuis l'Allemagne, et là, il était vraiment là. Des cerfs, j'en avais croisé plusieurs fois depuis le nord de la Norvège, parfois en troupeaux entiers qui traversaient la route devant moi. Mais un élan, c'est autre chose. On comprend pourquoi ils mettent des panneaux.

C'est là que la Norvège que j'imaginai avant de partir m'est apparue pour la première fois vraiment. De grands lacs non gelés cette fois, d'un bleu profond presque irréel. Des petits villages qui semblent accrochés aux flancs des montagnes. Et puis un plateau en altitude où la température redescend brutalement à zéro, deux degrés. Je mets les gants chauffants, je rajoute des couches. Et sur ce plateau, au milieu de nulle part, un lac encore gelé sur lequel des gens font de la pulka, ces traîneaux tirés par des chiens. Un tableau que tu n'oublies pas.

Une fois le plateau passé, la descente vers Hjelte. Un hôtel au bord d'un lac immense, avec une cascade juste à côté et une rivière qui passe en contrebas. Il fait bon de nouveau. Je pose la moto, je m'assieds dehors. C'était vraiment, je ne sais pas comment dire autrement, un paradis. Après tout ce froid, tout ce blanc, tout ce vent, se retrouver là dans ce calme avec cette eau et cette lumière douce, c'était bien.

Le lendemain matin, la pluie est là dès le réveil. Je regarde la météo, deux jours plus tard les températures redescendent à zéro avec de la neige. Il n'y a pas à attendre. Je prends la pluie.

Et je roule. Sous une pluie qui va du sévère au très sévère, avec des parenthèses plus calmes, mais qui ne s'arrête pas. Les fjords défilent sous un ciel bas, avec parfois un brouillard qui flotte juste au-dessus de l'eau, à mi-hauteur des falaises. C'est d'une beauté étrange, presque irréelle. Selon que je monte dans les cols ou que je longe les lacs en bas, je gagne ou je perds dix degrés en quelques kilomètres. La moto est trempée. Moi aussi. Mes chaussures moto, censées être étanches, ne le sont pas. Cinq centimètres d'eau dans la chaussure pendant des heures, c'est une galère que j'aurais pu éviter avec une deuxième paire de chaussures moto au sec dans la valise.

Une traversée en ferry au milieu, dans un brouillard épais posé sur l'eau. Le bateau glisse entre deux rives que l'on devine plus qu'on ne les voit. C'est silencieux, c'est lent, c'est parfait.

J'arrive à Bergen vers 19h. Et là, Bergen me surprend. Je m'attendais à une ville moyenne. C'est la deuxième ville de Norvège, construite dans des collines au bord des fjords, avec des ponts suspendus partout, des bateaux porte-conteneurs dans la rade, de la brume sur les hauteurs. Elle m'a rappelé San Francisco. La topographie, les ponts, l'eau partout, cette façon qu'a la ville de grimper sur les collines plutôt que de s'étaler. Même végétation, même lumière grise sur l'eau. Je suis arrivé trempé, épuisé, et j'ai quand même passé une bonne heure à marcher dans le centre.

Le lendemain matin : météo parfaite. Soleil, températures correctes, ciel dégagé. Je me dis que j'ai bien fait de ne pas attendre.

La traversée Bergen-Hirtshals, c'est trois jours de moto en moins. Et une des plus belles choses que j'aie vues sur ce voyage.

Le ferry part à 14h. J'arrive au terminal à 13h, je retrouve trois autres motards qui font la même traversée. On attache les motos dans la zone dédiée, sangles fournies, et à 14h le bateau largue les amarres. Il passe d'abord dans les fjords : par moments la terre est visible des deux côtés, très proche, et le bateau semble trop grand pour l'espace disponible. Puis les fjords s'élargissent, la mer ouverte arrive, et le Danemark est au bout.

J'avais pris une cabine simple et l'option buffet. Sur le pont supérieur, un bar en plein air, des tables, des gens qui regardent la mer. J'ai mangé pour quatre — autant rentabiliser le prix du buffet au maximum. J'ai dormi dans un lit qui bougeait doucement avec les vagues. La traversée coûte environ 350 euros avec la moto et la cabine. En échange, elle t'évite deux nuits d'hôtel et au moins trois jours de route pour rejoindre le Danemark par la terre en passant par Copenhague. Le calcul est vite fait.

À 8h pile le lendemain, les portes du bateau s'ouvrent sur Hirtshals, Danemark. La Scandinavie est derrière moi.

Ferry Bergen-Hirtshals : La compagnie Fjord Line assure cette liaison. Réserve à l'avance, surtout si tu voyages en mai ou juin. Prends la cabine, la traversée dure environ 18h et dormir dans les fauteuils communs n'est pas une option agréable. Le buffet vaut le coup. Prévoir environ 300 à 400 euros selon la saison avec moto et cabine simple. Et prends une seconde paire de chaussures.

09

Crise d'angoisse à Elmshorn

Hirtshals, l'Allemagne, une nuit qui ne ressemble à aucune autre, la Suisse, Gênes, Toulon.



JOURS
J42 à J51

DATES
**4 mai —
12 mai**

DISTANCE
~2 200 km

TERRITOIRE
**Danemark /
Allemagne**

8 h pile. Les portes du ferry s'ouvrent sur Hirtshals. Je récupère la moto dans la cale, je dis au revoir à un scientifique norvégien à la retraite avec qui j'avais papoté pendant la traversée. Il avait passé toute sa carrière à étudier les poissons dans la mer du Nord, la mer de Kara, les eaux islandaises. On se serre la main sur le quai et chacun repart de son côté.

Le Danemark, je le traverse vite. Autoroute, cap sur l'Allemagne, pas de détour. Cette partie du pays, ce n'est pas ce que je cherche là. Je veux avancer, rentrer progressivement, retrouver quelque chose de plus chaud. Je passe la frontière et je cherche un Airbnb pour la nuit dans la campagne près d'Elmshorn, à l'ouest de Hamburg. Un couple qui loue une petite maisonnette annexe à côté de leur maison, au milieu des champs. Calme, isolé, parfait pour une nuit de repos.

Rien d'inhabituel. Je ne suis pas anxieux de nature. Je n'ai pas de problème avec la solitude, on l'a dit. Mais vers minuit, une heure du matin, quelque chose commence.

Je remarque que mes mollets sont un peu gonflés. Je cherche sur internet ce que ça peut être, je tombe sur des résultats qui parlent d'œdème, de circulation, de choses qui font peur quand on est seul à une heure du matin dans une maison isolée en Allemagne. L'anxiété monte. Je sens une pression dans la poitrine. Des palpitations. La tête qui tourne légèrement. Et le cœur qui s'emballe. Je me dis : crise cardiaque. Je suis seul, les propriétaires dorment à côté, personne ne m'entendra si quelque chose arrive. J'appelle le 112. L'opérateur parle très bien anglais. Il me guide sur ma respiration, me demande de rester calme, me dit que l'ambulance arrive. Quinze minutes plus tard, trois ambulanciers sont devant la maisonnette. Je monte dans l'ambulance. Électrocardiogramme, tension, glycémie, bilan complet. Une heure de contrôles. Tout est normal. Conclusion : crise d'angoisse. Elle a tous les symptômes d'une crise cardiaque, mais ce n'en est pas une. Ils me laissent repartir, je donne juste ma carte d'identité et mon numéro de carte vitale. Je ne paie rien. Ça change des États-Unis.

Je retourne dormir vers trois heures du matin. Ce n'était pas lié à la solitude, ni à une peur particulière. C'était la fatigue accumulée, les mollets gonflés après des semaines de route, l'isolement de cet Airbnb à la campagne, et le cerveau qui a fait le reste. Le corps dit stop à sa façon, pas toujours au bon moment ni de la bonne façon.

Une chose que je retiens de cette nuit : l'anglais. Dans tous les pays traversés, parler anglais m'avait été utile mais pas indispensable. Cette nuit-là, c'était différent. L'opérateur du 112 parlait très bien anglais, les ambulanciers aussi. Mais si je n'avais parlé que français, je ne sais pas si ça se serait passé aussi facilement. Dans une situation d'urgence médicale, seul, en pleine campagne allemande à deux heures du matin, pouvoir expliquer clairement ce qu'on ressent, c'est important. J'y reviens dans les checklists de fin.

Le lendemain, je remonte sur la moto. Il n'y a pas eu de grande réflexion là-dessus. C'est ce qu'on fait. On continue.

Sur la crise de panique : Ce n'est pas quelque chose qu'on anticipe. Un long voyage solo, la fatigue physique, l'isolement, tout ça peut créer des conditions où le corps et la tête déraillent un moment. Si ça arrive : appelle les secours sans hésiter. En Europe, le 112 fonctionne partout, les opérateurs parlent anglais, les ambulances arrivent vite. Et le lendemain matin, on repart.



10

La boucle est bouclée

Amsterdam, Strasbourg, la Suisse sous la grêle, Gênes, et la Méditerranée.

JOURS	DATES	DISTANCE	TERRITOIRE
J44 à J51	5 mai — 12 mai	~1 500 km	NL / FR / CH / IT / FR

Après la nuit en ambulance, je remonte sur la moto et je roule. Amsterdam. Je pousse jusqu'aux Pays-Bas parce que j'en avais envie, parce que j'avais envie de voir une grande ville, de me perdre dans quelque chose de vivant. Je trouve un B&B pas loin du centre, je prends deux nuits, et le lendemain je pars me balader dans la ville.

Amsterdam m'a rappelé Venice Beach. Les coffee shops partout, la façon dont c'est géré, cette atmosphère décontractée et légèrement décalée que je reconnaissais de Californie. Pas désagréable du tout. Je marche, je regarde, je n'ai aucun programme particulier. Le reste du temps, je suis à l'hôtel à faire du montage. C'est une pause, vraiment une pause.

Strasbourg, chez les parents de ma compagne de nouveau. Je me repose deux jours, je surveille la météo pour choisir le bon moment de repartir. Je pars au bon moment. Je prends quand même la pluie.

La Suisse. Pluie depuis la frontière, vêtements qui ne sèchent plus vraiment entre deux étapes, arrêts fréquents. J'avais déjà l'hôtel réservé, un B&B, je sais où je vais. Et puis sur l'autoroute suisse, la grêle. Des billes de glace sur le casque, sur les mains, sur la veste. Après tout ce que j'ai traversé en Scandinavie, de la grêle en Suisse ça fait presque sourire. Sauf que ça fait mal quand même. J'arrive à Gênes le soir, trempé mais arrivé.

Beaucoup de scooters, une ville qui vit vraiment, la mer juste en bas. Je reconnais quelque chose. Le sud.

Gênes m'a surpris. C'est une vraie ville, belle, dense, vivante, avec ce côté méditerranéen que j'avais quitté depuis Toulon. Les scooters partout, le bruit, la lumière différente, les gens dehors le soir. Je reconnais une façon de vivre que je n'avais pas vue depuis cinquante jours. Ce n'est pas encore chez moi, mais ça y ressemble.

Le lendemain matin, je pars de Gênes et je prends la côte italienne d'abord, jusqu'à Vintimille. La mer à gauche, les falaises et les villages accrochés à la roche à droite. Et ensuite l'autoroute dans le même sens jusqu'à la maison. C'était le bon choix.

Une fois passé Vintimille, je rentre en France. Je reconnais tout. Les panneaux, les routes, les couleurs. Et la Méditerranée qui reste à droite, bleu foncé sous le soleil de mai, avec cette lumière du soir qui commence à raser les collines. Il fait 25 degrés. Après des semaines à 0, voire -5, à rouler dans le brouillard et sous la pluie, vingt-cinq degrés sur la côte méditerranéenne, c'est presque irréel.

Le 12 mai, vers 19h, j'approche, Hyères, Le Lavandou. Puis La maison.

Pas de moment dramatique. Pas de larmes, pas de fanfare. Je gare la moto, je descends, je rentre. Ce qui m'est resté de ce dernier jour, c'est surtout un sentiment que je n'attendais pas vraiment : une appréciation plus profonde de là où je suis né, le sud, la Méditerranée, la chaleur, tout ça, on y est tellement habitué qu'on ne le voit plus vraiment.

Le premier soir à la maison, j'ai mis mon réveil pour le check-out de l'hôtel. Par réflexe, 50 jours de routine. J'ai réalisé quelques secondes après que j'étais chez moi.

11

Le bilan

Ce que le voyage m'a laissé. Ce que je n'attendais pas. Ce que je garde.

Il y a une chose que je n'avais pas faite depuis longtemps avant ce voyage : commencer quelque chose et le finir. Vraiment le finir. Pas abandonner à mi-chemin, pas changer de direction en cours de route, pas trouver une bonne raison d'arrêter. J'étais parti avec un objectif, j'y suis allé, et je suis rentré. Challenge completed.

Ça paraît simple dit comme ça. Mais quand tu passes 2 ans dans une zone de confort à ne rien entreprendre de vraiment nouveau, à tourner en rond dans une vie confortable mais léthargique, finir quelque chose d'aussi concret que ça, ça remet quelque chose en place. Je me suis prouvé que j'en étais capable. Traverser l'Europe à moto, seul, en hiver arctique. C'est fait. Je pourrai me regarder dans un miroir, plus vieux, et me dire que je l'ai fait.

Après deux ans de léthargie, j'ai fini par accomplir quelque chose.

Ce voyage était la transition dont j'avais besoin pour entamer ma nouvelle vie à 38 ans. Un vrai pèlerinage, comme je l'avais imaginé avant de partir. Pas des vacances. Pas un tour touristique. Quelque chose qui se gagne kilomètre après kilomètre, dans le froid, seul, avec une moto chargée et un itinéraire qui se construit chaque matin.

Ce que je n'avais pas prévu, c'est à quel point on s'habitue. Au rythme d'abord. Au bout de quelques semaines, partir le matin, chercher une chambre en milieu d'après-midi, rouler, manger, dormir : ça devient une façon de vivre normale. Et une fois rentré, c'est le contraire qui devient bizarre. Ne pas avoir de route à faire le lendemain. Ne pas savoir dans quelle ville on va dormir. Ce vide-là, je ne l'avais pas anticipé.

Je n'avais pas anticipé non plus de m'habituer autant au froid. Au retour de Scandinavie, 7 degrés c'était presque doux. Le corps s'adapte à des choses qu'on croit impossibles à supporter, à condition de lui en laisser le temps. Le froid extrême m'a donné une autre mesure du froid ordinaire.

Si je devais résumer ce voyage en une phrase :

Un voyage extérieur et intérieur.

12

Préparer la moto

Ce que j'ai fait, ce que j'aurais dû faire, et ce qu'il ne faut pas baser sur la chance.

A

avant de partir, j'avais tout préparé dans l'ordre : l'équipement personnel d'abord, les vêtements, le matériel. Puis la moto. Et sur la moto, il y a des choses qu'on ne négocie pas quand on part pour 12 000 km dans des conditions hivernales.

LES PNEUS

J'ai monté des Michelin Anakee Adventure neufs avant le départ. C'est un pneu trail polyvalent, fait pour l'asphalte et le chemin, taillé pour les longues distances et les conditions variées. Sur 12 000 km entre le bitume français, les routes enneigées de Finlande et les pistes mouillées des fjords, ils ont tenu. C'est le premier investissement à ne pas négliger. Partir avec des pneus fatigués sur un voyage comme ça, c'est jouer avec des variables qu'on ne maîtrise pas.

Michelin Anakee Adventure : bon choix pour un voyage grand nord sur trail. Polyvalent, endurant, rassurant sur le mouillé. Monte-les neufs avant le départ et vérifie les pressions régulièrement, surtout quand les températures varient fortement.

LA RÉVISION

J'avais la révision des 40 000 km à faire. Je l'ai confiée à un mécanicien de confiance que je connais, pas à un concessionnaire. Pas parce que les concessionnaires font mal leur travail, mais parce qu'un mécano qui te connaît, qui connaît ta moto, qui sait ce que tu t'appêtes à faire, il va regarder les choses différemment. Il va te signaler ce qui lui paraît limite, pas seulement cocher les cases de la révision standard.

Fais ta révision avant. Pas juste avant si possible, pour avoir le temps de rouler un peu avec la moto révisée et de détecter un problème éventuel avant d'être en Norvège.

LA BAGAGERIE

Valises latérales d'origine BMW. J'avais hésité à prendre des valises plus grandes d'une autre marque pour avoir plus de volume. Au final j'ai gardé les originales et j'ai ajouté un sac étanche par-dessus pour compléter. Ce n'est pas le setup le plus optimisé qui soit, mais il fonctionne. Les valises d'origine s'intègrent bien à la moto, elles ne changent pas trop le comportement en virage.

Ce que je retiens : peu importe la bagagerie que tu choisis, la vraie question c'est comment tu la charges. Le poids lourd en bas, le poids léger en haut. Les affaires du quotidien accessibles sans tout démonter. Et ne jamais surcharger : chaque kilo de trop, tu le paies en fatigue sur les longues étapes.

LE GEORIDE

Je l'avais acheté avant le départ parce que je le voulais depuis un moment. Et sur ce voyage, il m'a énormément servi. Concrètement : à chaque fois que la moto était garée, dès qu'elle bougeait ou que quelqu'un la touchait, j'avais une notification sur le téléphone. Ça paraît un détail, mais quand ta moto dort dehors dans une ville inconnue, dans un parking que tu ne contrôles pas, cette tranquillité d'esprit vaut ce que ça coûte.

Et c'est lui qui m'a fourni tout le tracé GPX du voyage, kilomètre par kilomètre. Quand j'ai dû laisser la moto sur la E69 dans le vent à 90 km/h, je savais exactement où elle était depuis mon Airbnb à Honningsvåg. C'est lui qui m'a dit qu'elle était toujours debout.

CE QUE J'AURAIS DÛ PRENDRE

Le booster de batterie portable. Je n'en avais pas. La nuit où j'ai laissé le support USB allumé par le froid, j'ai eu une batterie à plat devant l'Airbnb et j'ai dû démarrer en côte. Si la rue avait été plate, j'étais coincé. Un booster compact tient dans une poche de valise et peut te sauver une journée entière. C'est léger, ce n'est pas cher, et dans le grand froid c'est indispensable.

Le kit anticrevaion complet. Je n'en avais pas. Juste une bombe anticrevaion. J'ai eu la chance de ne pas crever sur 12 000 km. Mais baser un voyage comme celui-là sur la chance, c'est une mauvaise stratégie. Sur les routes désertiques de Norvège et de Suède, avec parfois une voiture par heure, une crevaion sans kit peut te coûter des heures d'attente et une fortune en dépannage.

GADLANE Kit Réparation Pneu — 7 pièces

Kit complet mèches et outils pour réparer une crevaion sans chambre à air, en bord de route, seul. Je ne l'avais pas sur ce voyage. Je l'ai testé depuis et il marche très bien. Tout petit, léger, pas cher. Sur des routes aussi désertiques que celles de Laponie ou de Norvège profonde, il n'y a aucune raison de ne pas l'avoir.

[Voir sur Amazon →](#)

16,99 €

CHECKLIST MOTO AVANT DÉPART

- Pneus neufs** adaptés trail / grand tourisme
- Révision complète** chez un mécano de confiance
- Batterie vérifiée** et en bon état
- Bagagerie fixée et testée** avant le départ
- GeoRide** ou traceur GPS installé et fonctionnel

13

Mon équipement de A à Z

Ce qui est indispensable, ce qui est utile, et ce que je déconseille.

Voilà tout ce que j'avais sur ce voyage, classé par ordre d'importance réelle. Pas par ordre de prix, pas par ordre de marque. Par ce qui compte vraiment quand tu es seul en Norvège à zéro degré sous la pluie.

★ ÉQUIPEMENT INDISPENSABLE

Sans ça, le voyage devient dangereux ou insupportable.

Furygan Heat Built with Kevlar — Gants chauffants

Absolument indispensables d'octobre à mai. À zéro degré avec le vent de face, sans gants chauffants les mains deviennent inutilisables en vingt minutes. Tu ne regretteras pas de les avoir amenés.

254,96 €

[Voir sur Amazon →](#)

Furygan Jet All Seasons — Gants toutes saisons

Le complément des gants chauffants. En France ou en Allemagne au printemps, tu ne vas pas rouler avec des gants chauffants. Deux paires dans les valises, tu couvres toutes les conditions.

59,90 €

[Voir sur Amazon →](#)

Alpine MotoSafe Race MotoGP — Bouchons d'oreille

Le conseil que personne ne donne. Sur les premiers jours, le bruit du vent, ça va. Au bout de trois semaines, c'est une torture. Dès la Suède, j'en ai mis. La différence a été immédiate. Mets-les dès le premier jour. L'ouïe ne se répare pas.

19,95 €

[Voir sur Amazon →](#)

XII WY Film anti-buée universel pour casque

Insert anti-buée pour visière, ultra-mince, transparent. Dès qu'il fait un peu froid ou qu'il pleut, la visière se couvre de buée et tu ne vois plus rien. Sur un voyage comme celui-là, c'est dangereux. Ce film règle le problème définitivement pour moins de 20€.

[Voir sur Amazon →](#)

18,99 €

GeoRide — Traceur GPS moto

Deux utilisations concrètes sur ce voyage. La première : à chaque étape où tu t'arrêtes dormir, tu sais exactement où est ta moto. Dès que quelqu'un la touche ou la déplace, tu as une notification sur le téléphone. Quand tu laisses ta moto dans un parking inconnu dans une ville que tu ne connais pas, cette tranquillité d'esprit vaut ce que ça coûte. La deuxième : quand j'ai dû laisser la moto sur la E69 dans le vent à 90 km/h, je savais depuis mon Airbnb à Honningsvåg qu'elle était toujours debout et au même endroit. Et en bonus, il enregistre tout le tracé GPX du voyage kilomètre par kilomètre. Disponible sur georide.fr

GADLANE Kit Réparation Pneu — 7 pièces

Je n'en avais pas. J'ai eu la chance de ne pas crever sur 12 000 km. Sur les routes désertiques de Laponie, une crevaision sans kit peut te coûter des heures. Petit, léger, testé et pas cher. Il n'y a aucune raison de ne pas l'avoir.

[Voir sur Amazon →](#)

16,99 €

REAPP Antivoi Bloc Disque Alarme 110db

Compact, efficace, alarme intégrée. En complément du GeoRide, c'est la double protection pour les nuits dans des endroits inconnus. Beaucoup plus pratique qu'une chaîne sur une moto déjà chargée.

[Voir sur Amazon →](#)

25,99 €

NOCO Boost GB40 — Booster de batterie 1000A

Indispensable d'octobre à mai. Ma batterie est tombée à Honningsvåg à cause du froid. J'ai eu la chance de redémarrer en pente. Sans ça j'étais bloqué. Ça tient dans une poche de valise. Pense aussi à faire vérifier ta batterie pendant la révision.

[Voir sur Amazon →](#)

98,49 €

MES RECOMMANDATIONS



Ce que j'ai utilisé pendant tout le voyage et que je recommande.

Airoh Commander 2 Color — Casque

Casque trail modulable, carbone composite, 1,8 kg. Polyvalent route et piste, bon compromis entre protection et ventilation. C'est avec lui que j'ai roulé du Var au cercle polaire.

[Voir sur Amazon →](#)

330 €

Cagoule LONGKING

Protection du visage et du cou contre le froid, et protection de l'intérieur du casque contre la transpiration. Meilleur rapport qualité/prix du voyage.

5,13 €

[Voir sur Amazon →](#)

Sac Sec Moto 75L – ARMOURAIN

Sac étanche 75L fixé sur le siège arrière. Vêtements et ordinateur dedans pendant tout le voyage. Pluie, grêle, conditions extrêmes : rien n'est rentré. Facile à décrocher et porter directement à l'hôtel.

65,55 €

[Voir sur Amazon →](#)

Chargeur USB Moto 48W – Intckwan

2 ports USB, 48W, imperméable, avec bouton on/off. Le bouton on/off est crucial : coupe tout quand tu t'arrêtes. C'est exactement ce qui m'a causé la panne à Honningsvåg.

16,97 €

[Voir sur Amazon →](#)

Quad Lock Guidon Moto – Support téléphone

Support téléphone guidon universel. Indispensable pour avoir le GPS bien visible en roulant. Système de verrouillage par rotation, solide même sur mauvaise route.

47,98 €

[Voir sur Amazon →](#)

DJI Osmo Action 5 Pro

Caméra d'action 4K/120fps, étanche, stabilisation intégrée. Elle a filmé tout le voyage du départ de Toulon jusqu'au vent à 90 km/h sur la E69.

339 €

[Voir sur Amazon →](#)

Insta360 X5 Pack Moto

Caméra 360° 8K avec fixation moto. Tu filmes tout en permanence et tu choisis l'angle au montage. Pas besoin de réfléchir à l'orientation pendant que tu roules.

699 €

[Voir sur Amazon →](#)

Insta360 X5 – Kit de lentilles de rechange

Ma lentille a pris un impact et s'est fissurée. Impossible de trouver un kit en Scandinavie. Si tu pars avec une caméra aussi chère pour un trip aussi long, emporte le kit de rechange.

43,16 €

[Voir sur Amazon →](#)

Tente Forclaz MT900 UL 2 places — Decathlon

Ultra-légère, compacte, rentre facilement dans une valise moto. Si tu veux faire du camping sur ce type de voyage, le poids et le volume réduits sont le critère numéro un. Disponible sur [decathlon.fr](https://www.decathlon.fr)



CE QUE JE DÉCONSEILLE

Des choses qui semblent logiques mais qui posent problème en pratique.

La chaîne antivol — Trop lourde, trop volumineuse sur une moto déjà chargée. Un bon bloc disque avec alarme associé au traceur GPS GeoRide fait le même travail en prenant dix fois moins de place. La chaîne, c'est pour les motos qui restent au même endroit longtemps. Pas pour un roadtrip.

La bombe anticrevaison seule — J'en avais une. Ce n'est pas suffisant. Si la crevaison est trop importante, la bombe ne fait rien. Prends le kit complet avec mèches et outils. C'est la même place dans la valise, ça coûte pareil, et ça gère tous les cas.

Les vêtements et chaussures non étanches — En Norvège et dans les fjords, la pluie peut durer deux jours sans s'arrêter. Des vêtements non étanches ou des chaussures qui ne tiennent pas l'eau, ça transforme chaque journée de route en galère. Sur-pantalon, sur-veste imperméables et une deuxième paire de chaussures sèches dans la valise sont non négociables.

14

Où dormir et comment choisir

Tu ne choisis pas seulement où toi tu dors. Tu choisis où la moto dort.

C'est une des choses qu'on n'anticipe pas avant un roadtrip moto. On pense à la route, à l'équipement, au budget carburant. On ne pense pas forcément à la moto garée dehors dans une rue inconnue à 23h. Et pourtant, c'est ça qui dicte souvent le choix de l'hébergement.

Voilà ce que j'ai appris en 51 jours et une vingtaine d'hébergements différents.

COMMENT JE CHOISSAIS MES HÉBERGEMENTS

Le premier critère, c'est le quartier. Je cherchais quelque chose de sécurisé, où je me sentais à l'aise de dormir seul, et où le risque de vol de moto était faible. Pour ça, je consultais les statistiques de criminalité de la zone via une IA avant de réserver. Un bon quartier règle déjà beaucoup de problèmes.

Ensuite, le parking. Je cherchais systématiquement un hébergement avec parking sécurisé, et je demandais si je pouvais avoir une chambre avec vue sur le parking, ou à défaut un parking souterrain. Le GeoRide fonctionne même en souterrain, ce qui me permettait de garder un œil sur la moto quoi qu'il arrive. Cette combinaison — bon quartier, parking sécurisé, GeoRide actif — c'est ce qui m'a permis de dormir tranquille pendant 51 nuits.

L'HEURE DE RÉSERVATION

Je réservais rarement à l'avance. La plupart du temps, vers 15h ou 16h en roulant, je commençais à chercher où dormir. Ce système a ses avantages : tu t'adaptes à ta journée, tu ne te sens pas obligé d'arriver quelque part à une heure précise, tu restes libre de changer d'itinéraire. Et ses inconvénients : dans certaines zones du grand nord, les options sont rares et ce qui reste n'est pas toujours ce qu'il y a de mieux.

Conseil pratique : En Scandinavie et surtout au-dessus du cercle polaire, commence à chercher dès 13h-14h. Les options se raréfient vite et les prix montent en dernière minute. En France et en Allemagne, 16h c'est suffisant.

Je les ai découverts à Bois-d'Arcy, aux portes de Paris, et je les ai utilisés plusieurs fois ensuite, notamment à Hanovre et à Amsterdam. Le principe est simple : pas cher, format standardisé, et presque toujours un parking sécurisé ou souterrain. Tu sais exactement à quoi t'attendre. Ce n'est pas le plus dépaysant, mais pour un motard qui veut juste dormir correctement et protéger sa moto, c'est souvent le meilleur rapport qualité/prix/tranquillité.

LES AIRBNB — POUR LES ZONES SANS HÔTELS

À Honningsvåg, il n'y avait pas grand-chose d'autre. J'ai pris un studio chez Ronald et Inese, le [Perfect Studio i Honningsvåg](#), que j'ai finalement gardé quatre nuits au lieu d'une à cause du vent et de la route fermée. C'était bien, propre, fonctionnel. Les Airbnb donnent souvent accès à une cuisine, ce qui change tout quand tu veux manger autre chose que des sandwiches.

La nuit la plus marquante en Airbnb, c'était celle chez Josephine à Seestermühe, près d'Elmshorn en Allemagne. Une petite maisonnette isolée à la campagne, le [Blue Hut](#), calme, parfaite sur le papier. C'est là que la crise de panique a eu lieu. L'isolement peut jouer des tours quand tu es fatigué.

LE COUP DE CŒUR INATTENDU CÔTÉ AUBERGE

[Le Goldin](#) à Kautokeino, en Laponie norvégienne. Une grande maison transformée en auberge, salon commun, cuisine partagée. Le soir où j'y suis arrivé, il y avait d'autres voyageurs. On a mangé ensemble, échangé d'où chacun venait. Ce genre d'endroit qu'on ne trouve que quand on s'éloigne vraiment des grandes routes.

LES HÔTELS EN SCANDINAVIE

À partir du Danemark, les B&B Hotels disparaissent. J'ai utilisé Agoda et Booking selon les disponibilités. En Suède, [le Best Western Hotel Botnia](#) à Umeå et [le Quality Hotel](#) à Luleå m'ont bien dépanné. En Norvège, [l'Aiden by Best Western](#) à Stjørdal près de Trondheim était correct. [L'Ågotnes Motell](#) près de Bergen était une bonne surprise : simple, authentique, bien situé.

LE COUP DE CŒUR INATTENDU

[L'Hôtel De La Tour de Nesle](#) à La Rochelle. Vue directe sur le Vieux Port depuis la chambre, avec la moto visible depuis la fenêtre. C'est exactement ce qu'il faut : beau, bien situé, et la moto sous surveillance. Ce type d'endroit existe, il faut juste le chercher.

TOUS LES HÉBERGEMENTS DU VOYAGE

LIEU	ÉTABLISSEMENT	TYPE	MA NOTE
ALLER — TOULON — NORDKAPP			
La Rochelle	Hôtel De La Tour De Nesle	HÔTEL	★★★★★
Mont-Saint-Michel	Aux Chambres du Mont	B & B	★★★★★ <i>* Vue sur le Mont-Saint-Michel, magnifique</i>
Bois-d'Arcy	B&B Hotels Bois-d'Arcy	B & B HÔTEL	★★★★★ <i>* Parking souterrain</i>

Stuttgart	Best Western Plus Fellbach-Stuttgart	HÔTEL	★★★★★ * Proche tramway
Hanovre	B&B HOTEL Hannover-City	B & B HÔTEL	★★★★★ * Parking souterrain
Kiel	B&B HOTEL Kiel-City	B & B HÔTEL	★★★★★ * Parking sécurisé
Malmö/Copenhague zone	Best Western Plus Hotel Baltic	HÔTEL	★★★★★
Älmhult (Suède sud)	IKEA Hotell	HÔTEL	★★★★★ * Unique au monde – le seul hôtel IKEA, visite du musée incluse
Jönköping	LaFri Hostel	HÔTEL	★★★★★
Stockholm (Järfalla)	HOOM Home & Hotel Järfalla	HÔTEL	★★★★★ * Balcon, cuisine intégrée, parking sécurisé
Umeå (aller)	Best Western Hotel Botnia	HÔTEL	★★★★★
Luleå	Quality Hotel Luleå	HÔTEL	★★★★★
Jockfall	Jockfall Fishing & Activities	CAMPING	★★★★★ * Camping ou bungalow, paysage magnifique, sauna, jacuzzi, restaurant
Kautokeino (aller)	Goldin – Auberge	HÔTEL	★★★★★ * Auberge magnifique, cuisine, parking sécurisé, proche supérette
Honningsvåg	Perfect Studio i Honningsvåg (4 nuits)	AIRBNB	★★★★★ * Studio cosy, proche Nordkapp, parking devant le logement
RETOUR – NORDKAPP – TOULON			
Kemi (Finlande)	Hôtel miteux – je ne recommande pas. À la place : Seaside Glass Villas	HÔTEL	★★★★★
Umeå (retour)	Comfort Hotel Winn	HÔTEL	★★★★★
Härnösand (retour)	Sure Hotel by Best Western Focus	HÔTEL	★★★★★ * Parking souterrain
Kautokeino (retour)	Goldin – Auberge	HÔTEL	★★★★★ * Auberge magnifique, cuisine, parking sécurisé, proche supérette

Stjørdal/Trondheim	Aiden by Best Western Trondheim Airport	HÔTEL	★★★★★ * Parking sécurisé
Hjelle	Hjelle Hotel	HÔTEL	★★★★★ * Bord de lac, au cœur des fjords – à faire absolument
Ågotnes/Bergen	Ågotnes Motell	HÔTEL	★★★★★ * Parking souterrain
Seestermühe	Blue Hut chez Josephine	AIRBNB	★★★★★ * Studio charmant
Amsterdam/Zaandam	B&B Hotel Amsterdam-Zaandam	B & B HÔTEL	★★★★★
Oftringen (Suisse)	B&B Hotel Oftringen	B & B HÔTEL	★★★★★ * Parking souterrain
Gênes (Italie)	B&B Hotel Genova	B & B HÔTEL	★★★★★ * Vue sur le port – -1★ parking en rue

15

Météo et sécurité

Ce qu'on ne te dit pas avant de partir. Ce que j'aurais voulu savoir.

La météo sur ce voyage, c'est un sujet à part entière. Pas parce qu'elle a été horrible tout le temps, mais parce qu'elle change tout : le rythme, les décisions, le moral, et parfois la sécurité. Voilà ce que j'ai appris en 51 jours entre le Var et le cercle polaire.

ADAPTER SA CONDUITE À UN ROADTRIP LONGUE DURÉE

Sur une balade du dimanche à côté de chez toi, tu peux te permettre d'être confiant. Sur un roadtrip de 12 000 km dans des pays où tu ne parles pas la langue, où tu es seul, où le prochain village est à 80 km, tu ne peux pas rouler de la même façon.

En 20 ans de moto, je n'ai jamais eu d'accident. En 12 000 km sur ce voyage, pas le moindre accrochage. Ce n'est pas de la chance. C'est une façon de conduire.

La règle que j'applique depuis le début : tout le monde est là pour me tuer. Pas parce que les gens sont mauvais, mais parce que cette mentalité m'oblige à anticiper absolument tout. Chaque intersection, même avec le feu vert, je regarde des deux côtés avant de passer. Chaque montée en angle mort, je me colle à droite en imaginant qu'un bus est en train de doubler avec zéro visibilité en face. Chaque conducteur qui s'approche d'un stop au loin, je lève le pied même si j'ai la priorité.

Ce n'est pas parce que tu n'es pas en tort que ce n'est pas ta faute. Ça sert à quoi de ne pas être en tort si tu es entre quatre planches de sapin ? Le but d'un roadtrip, c'est de rentrer entier à la maison. Pas de prouver qu'on avait la priorité.

La conduite défensive, ce n'est pas rouler lentement ou avoir peur. C'est anticiper les erreurs des autres avant qu'elles arrivent. C'est la différence entre un motard qui fait 20 ans de moto sans accident et un motard qui en fait deux.

LE VENT — LA VRAIE MENACE AU NORDKAPP

Tout le monde parle du froid et de la neige quand on évoque le Nordkapp à moto. Personne ne parle du vent. C'est pourtant lui qui m'a arrêté.

Sur la E69, à une heure de Honningsvåg, j'avais des rafales à 90 km/h de travers. Zéro degré. Route mouillée, par endroits verglacée. Je roulais à 40 km/h, moto inclinée de 15 degrés pour compenser le vent constant. À chaque rafale, la moto se déportait violemment. Ce n'était plus de la moto. La moto est tombée quand un bus a créé un appel d'air en passant. Je l'ai relevée seul, j'ai fait encore quelques centaines de mètres, et j'ai pris la décision de m'arrêter.

À retenir : Avant de partir pour le Nordkapp, vérifie les prévisions de vent, pas seulement la température. Une application météo marine te donnera la vitesse et la direction du vent en temps réel. Au-dessus de 60-70 km/h de vent de travers sur route mouillée ou verglacée, ce n'est pas roulant à moto. Ce n'est pas une question de courage. C'est une question de physique.

LE FROID RESSENTI — PAS LE MÊME QUE LA TEMPÉRATURE AFFICHÉE

À moto, le ressenti est très différent de la température réelle. Le vent de déplacement amplifie le froid de façon significative. À titre d'exemple : rouler à 100 km/h par 0°C donne un ressenti autour de -10°C à -15°C selon l'humidité et le vent. Par -5°C réels avec du vent de face, on peut descendre à -20°C ressenti.

LE VERGLAS — L'ENNEMI INVISIBLE

Le verglas ne se voit pas toujours. Sur la E69, la route était mouillée par les embruns de la mer. Elle était aussi par endroits verglacée, sans que ce soit visible à l'œil nu. Ce sont les conditions les plus dangereuses qui existent à moto : tu ne réalises le problème qu'au moment où les pneus glissent.

Comment le détecter : Regarde les reflets sur la route. Une surface verglacée a un aspect légèrement brillant, différent du bitume mouillé ordinaire. Observe aussi les bords de route : si l'herbe est givrée, la chaussée l'est probablement aussi aux endroits à l'ombre. Et si les autres véhicules ralentissent sans raison apparente, suis le mouvement.

LA FATIGUE — LE DANGER QU'ON NE VOIT PAS VENIR

Rouler toute une journée à moto dans le froid, c'est épuisant. Pas seulement physiquement. La concentration permanente, le bruit du vent, le froid qui entre malgré l'équipement, les décisions constantes sur l'itinéraire et l'hébergement. Tout ça s'accumule.

La crise de panique que j'ai vécue en Allemagne au retour en est un exemple concret. Je ne suis pas quelqu'un d'anxieux. Mais après des semaines de route intensive, seul, le corps et la tête peuvent décrocher sans prévenir. Les mollets gonflés, l'isolement d'un Airbnb à la campagne à 2h du matin, et le cerveau a fait le reste.

Les signaux à ne pas ignorer : Tu fais des erreurs de navigation inhabituelles. Tu t'énermes pour rien. Tu as du mal à te concentrer sur la route. Tu n'as plus envie de rien. Ce sont des signaux clairs que le corps et la tête ont besoin d'une vraie pause. Pas d'une nuit. D'une journée complète sans moto, sans plan, sans décision à prendre.

SAVOIR RENONCER — CE N'EST PAS ABANDONNER

J'aurais pu forcer sur la E69. Continuer malgré le vent à 90 km/h, le verglas et l'épuisement. J'aurais peut-être atteint le globe du Nordkapp. J'aurais peut-être aussi terminé le voyage dans le fossé.

Laisser la moto sur le bord de la route et faire du stop jusqu'à Honningsvåg, c'était la bonne décision. Savoir renoncer à un objectif intermédiaire pour continuer le voyage, c'est une compétence à part entière. Elle s'apprend sur la route.

La règle que je me suis fixée : Si je dois me battre contre les conditions pour avancer, c'est que les conditions me disent de m'arrêter. La route sera toujours là demain. Moi, il faut que je le sois aussi.

LES APPLICATIONS MÉTÉO INDISPENSABLES

Deux applications que j'ai utilisées tout au long du voyage :

Yr.no — l'application météo norvégienne, gratuite, très précise pour la Scandinavie. Indispensable à partir du Danemark. Elle affiche la vitesse du vent heure par heure, ce que la plupart des applications grand public ne font pas correctement.

Windy — pour visualiser les masses d'air et prévoir les perturbations sur plusieurs jours. Particulièrement utile pour anticiper les conditions dans les fjords ou au Nordkapp, où la météo peut basculer en quelques heures.

EN CAS D'URGENCE

Le 112 fonctionne dans toute l'Europe, y compris en zones très isolées. Les opérateurs parlent anglais dans tous les pays scandinaves et en Allemagne. L'ambulance arrive, même au milieu de la nuit dans la campagne allemande. Ne jamais hésiter à appeler si la situation l'exige.

Et si tu tombes sur une route déserte en Scandinavie : reste avec la moto, active le traceur GPS, et attends. Les rares voitures qui passent s'arrêtent. Les gens dans ces régions savent ce que c'est d'être seul sur une route isolée.

16

Le vrai coût du voyage

Combien ça coûte vraiment. Pas l'estimation d'avant. Les chiffres d'après.

A

avant de partir, j'avais largement sous-estimé le budget. C'est une erreur classique. On pense à l'essence, peut-être aux hôtels, et on oublie que 51 jours c'est long et que tout s'accumule. Voilà les vrais chiffres, poste par poste.

~8 310 €

BUDGET TOTAL

51

JOURS

~161 €

PAR JOUR

11 540

KM MOTO

LE DÉTAIL POSTE PAR POSTE

POSTE	DÉTAIL	MONTANT
Essence	11 540 km · ~5,7 L/100km · 653 L · moyenne 2,30€/L (SP98)	~1 500 €
Hébergement	~38 nuits payées (hors chez amis/famille) · moyenne 100€/nuit	~3 800 €
Nourriture	51 jours · mix restaurant, snack, supermarché, cuisine · ~40€/jour	~2 040 €
Ferries	Bergen → Hirtshals (~350€) Puttgarden → Rødby (~80€)	~430 €
Entretien moto	Révision 40 000 km + train de pneus + vidange (avant départ)	~350 €
Péages	France, Suisse (vignette obligatoire ~45€), Italie	~190 €

Forfait téléphone

Orange Europe inclus dans forfait – ~100
Go utilisés sur 51 jours (GPS, météo,
réservations, streaming)

**inclus
forfait**

~8 310 €

Ce que j'avais sous-estimé : L'hébergement. En Norvège et particulièrement autour du Nordkapp, les prix sont élevés. L'Airbnb à Honningsvåg pour 4 nuits a pesé lourd. Et la nourriture en Scandinavie coûte significativement plus cher qu'en France. Un repas simple dans un café norvégien, c'est facilement 25-30€.

TROIS BUDGETS POSSIBLES

Selon comment tu voyages, tu peux faire ce même trajet avec des budgets très différents. Voilà trois scénarios réalistes.

POSTE	MINIMUM	RÉALISTE (LE MIEN)	CONFORT
Essence	~1 100 € ~1,70€/L (prix bas)	~1 500 € ~2,30€/L (mon voyage)	N/A identique au réaliste
Hébergement	~2 100 € camping + auberges ~55€/nuit	~3 800 € hôtels B&B + Airbnb ~100€/nuit	~5 700 € hôtels 3-4★ ~150€/nuit
Nourriture	~1 020 € supermarché + cuisine ~20€/jour	~2 040 € mix resto + supermarché ~40€/jour	~3 060 € restaurants ~60€/jour
Ferries	~80 € retour terrestre	~430 € Puttgarden → Rødby Bergen → Hirtshals	~430 €
Entretien moto	~350 €	~350 €	~350 €
TOTAL	~5 050 €	~8 310 €	~11 040 €
Par jour	~99 €/j	~159 €/j	~216 €/j

Le poste sur lequel on peut économiser le plus : l'hébergement. Combiner camping, auberges de jeunesse et B&B peut diviser ce poste par deux. Mais attention : en Scandinavie, les campings ouvrent souvent fin mai, et le camping sauvage à zéro degré sur une moto, c'est une logistique à part entière.

17

Mes erreurs

Celles que j'ai faites. Pour que tu ne les fasses pas.

Je ne regrette rien de ce voyage. Mais il y a des choses que je referais différemment. Pas pour que le voyage soit plus facile, mais pour qu'il soit mieux préparé. Voilà les erreurs honnêtes, sans filtre.

ERREUR 01

Sous-estimer le budget

C'est l'erreur numéro un. J'avais prévu un budget, et j'ai dépassé. La Scandinavie coûte cher. Les nuits autour du Nordkapp coûtent très cher. La nourriture en Norvège coûte significativement plus qu'en France. Ajoute toujours 20 à 30% de marge sur ton estimation initiale.

ERREUR 02

Partir trop tard dans la journée

J'avais tendance à partir au maximum du checkout de l'hôtel, c'est-à-dire vers midi en général. Ça me laissait beaucoup moins de marge que si j'avais été parti à 8h. Sur un roadtrip long, chaque heure le matin compte : plus de kilomètres dans de bonnes conditions, plus de temps pour chercher l'hébergement sereinement, moins de pression en fin de journée.

ERREUR 03

Ne pas avoir de kit anticrevaison complet

J'avais une bombe anticrevaison. Ce n'est pas suffisant. Sur 12 000 km j'ai eu de la chance de ne pas crever. Sur des routes aussi désertiques que celles de Laponie ou du Nordkapp, une vraie crevaison sans kit complet, c'est une situation très compliquée. Le kit GADLANE coûte 17€ et tient dans une poche de valise.

ERREUR 04

Ne pas avoir de booster de batterie

J'ai laissé le support USB allumé deux nuits sur la E69. Le froid a fait le reste. Batterie à plat devant l'Airbnb à Honningsvåg. J'ai eu la chance qu'il y ait une pente. Sans ça, j'étais bloqué. Un NOCO Boost GB40 tient dans une poche de valise et coûte moins de 100€.

ERREUR 05

Ne pas mettre de bouchons d'oreille dès le départ

Je les ai achetés en Suède, après des semaines de route. J'aurais dû les avoir dès le premier jour. Le bruit du vent dans le casque s'accumule. Sur la durée, ça fatigue et ça peut abîmer les tympans. C'est l'erreur la plus simple à éviter et la moins intuitive.

ERREUR 06

Ne pas surveiller la météo du vent au Nordkapp

J'avais regardé les températures, la neige, les conditions générales. Personne ne m'avait parlé du vent. C'est pourtant lui qui a tout changé. Yr.no et Windy auraient pu m'indiquer plusieurs jours à l'avance que les conditions seraient dangereuses sur la E69. J'aurais pu mieux planifier mon approche.

ERREUR 07

Choisir un Airbnb trop isolé quand on est fatigué

La nuit de la crise de panique en Allemagne, j'étais dans une petite maisonnette isolée à la campagne. Parfaite sur le papier. Problématique quand le corps et la tête sont épuisés après des semaines de route solo. Sur la fin d'un long voyage, privilégie les hébergements en ville ou à proximité immédiate de gens et de services.

ERREUR 08

Ne pas avoir de kit lentilles de rechange pour la caméra

La lentille de l'Insta360 a pris un impact et s'est fissurée. Impossible de trouver un kit de remplacement en Scandinavie. Si tu pars avec une caméra à ce prix-là pour un voyage aussi long, emporte le kit. Ce sont des images impossibles à récupérer après coup.

Ne pas avoir de régulateur de vitesse

Après 12 000 km, j'ai développé un problème au majeur de la main droite, côté poignée d'accélérateur. Le doigt est devenu raide, difficile à déplier correctement au niveau de la première articulation. C'est un phénomène connu chez les motards qui roulent longtemps : à force de garder la main crispée sur l'accélérateur, d'absorber les vibrations et de répéter en permanence la même tension sur les tendons, ça finit par créer une inflammation. Dans mon cas, ça ressemblait à un début de "doigt à ressaut", où le doigt accroche ou se bloque légèrement quand on essaie de le tendre. Un régulateur de vitesse — cruise control — aurait évité ça. Sur de longues étapes d'autoroute, pouvoir relâcher la main quelques minutes fait une vraie différence. Ma GS n'en était pas équipée. Si la tienne peut en avoir un, c'est un confort qui devient une nécessité sur un roadtrip de cette durée.

18

Ce que je referais pareil

Parce que tout n'était pas une erreur. Loin de là.

Il y a les erreurs. Et puis il y a ce qui a marché, ce qui était juste, ce que je ne changerais pour rien au monde. Ce chapitre, c'est pour ça.

✓ 01

Partir seul

C'était le plan dès le début et je ne le regrette pas une seconde. Partir seul, c'est décider seul. Du rythme, de l'itinéraire, des pauses, des détours. Personne à qui expliquer pourquoi tu veux t'arrêter une heure devant une église à Hamburg ou rester deux jours de plus à Honningsvåg. Mais au-delà de la liberté logistique, c'est quelque chose de beaucoup plus profond. Un voyage solo de cette durée, c'est une introspection intérieure incroyable. Tu es seul avec toi-même pendant des heures, des jours, des semaines. Tu apprends des choses sur toi que tu n'aurais jamais découvertes autrement. Ce sentiment de liberté totale, tu ne peux l'échanger contre rien au monde. Et c'est fondamentalement différent de voyager même avec une seule autre personne. Dès que tu es deux, c'est un autre voyage. Les compromis, les attentes, la dynamique. Seul, c'est seul. C'est une expérience à part entière que je conseille à quiconque en a l'occasion.

✓ 02

Partir en hiver

Je voulais me challenger. Faire quelque chose qui ne soit pas confortable. Partir en mars et arriver au Nordkapp en plein hiver arctique, c'était exactement ça. La difficulté faisait partie du projet. Un voyage en juillet sur les mêmes routes aurait été plus simple, plus agréable peut-être. Mais pas le même voyage.

✓ 03

Avancer étape par étape

Ne pas regarder le Nordkapp tous les jours sur la carte. Regarder juste la prochaine étape. La Rochelle, puis Mont-Saint-Michel, puis Paris, puis Strasbourg. Quand ton objectif est gigantesque, tu arrêtes de regarder le sommet et tu regardes juste le prochain panneau. C'est la seule façon de tenir sur la durée.

✓ 04

Improviser les hébergements

Je réservais le soir pour le soir, souvent vers 15h-16h. Ça m'a donné une liberté totale sur l'itinéraire. Jamais l'obligation d'arriver quelque part à une heure précise. Ce système ne marche pas partout, notamment dans les zones très isolées du grand nord, mais en règle générale il vaut mieux cette liberté que la rigidité d'un planning fixé des semaines à l'avance.

✓ 05

Passer par Trondheim et les fjords

La décision de ne pas rentrer par la Finlande et la Pologne, mais de traverser la Suède par le centre pour rejoindre Trondheim et descendre par les fjords jusqu'à Bergen. Ce n'était pas le plan initial. C'est devenu la plus belle partie du voyage. La route 15, le Hjelle Hotel au bord du lac, les traversées en bateau dans le brouillard. Ça valait toute la pluie.

✓ 06

Laisser la moto sur la E69

Certains auraient forcé. J'ai arrêté. Vent à 90 km/h, verglas, route déserte. Laisser la moto et faire du stop avec Marlene jusqu'à Honningsvåg, c'était la bonne décision. Savoir renoncer à un objectif intermédiaire pour continuer le voyage, c'est une compétence. Je suis arrivé jusqu'à la zone du Nordkapp. C'est ce qui compte.

✓ 07

Le ferry Bergen-Hirtshals

350€ pour éviter trois jours de route et deux nuits d'hôtel supplémentaires. Et une traversée magnifique dans les fjords norvégiens avec d'autres motards sur le pont. Ce n'est pas un raccourci, c'est une expérience à part entière. À refaire sans hésiter.

✓ 08

Documenter tout en vidéo

La DJI Osmo Action 5 Pro et l'Insta360 X5 sur la moto en permanence. Même les mauvais jours, même sous la pluie, même quand ça n'allait pas. Ces images, c'est ce qui reste du voyage. Et c'est ce qui permet de raconter quelque chose aux gens qui ne pourront jamais faire ce trajet.

VUE D'ENSEMBLE

Les chiffres du voyage

23 mars → 12 mai 2026 · BMW R1200GS

Ne t'es sur les distances : Les 11 540 km correspondent aux kilomètres effectivement roulés à moto (données GeoRide). Les traversées en ferry – Bergen → Hirtshals (~410 km) et les petits ferries dans les fjords (~90 km) – ne sont pas comptées dans ce total.

DISTANCE MOTO (GPS)

11 540 km

Sans les traversées ferry

JOURS ROULÉS

43 jours

Dont 8 jours de repos ou balade locale

LATITUDE MAXIMALE

71,0° N

Zone Honningsvåg · E69 · 24 avril 2026

DURÉE TOTALE

51 jours

23 mars → 12 mai 2026

PAYS TRAVERSÉS

9

FR · DE · DK · SE · FI · NO · NL · CH · IT

FERRIES

~500 km

Bergen → Hirtshals + Puttgarden → Rødby

Moto : BMW R1200GS ~2010/2011 · standard (réservoir ~20 L) · chargée bagagerie complète

Tracking : GeoRide · 130 518 points GPS enregistrés sur la totalité du trajet

Voyage : Solo · départ Le Pradet (près Toulon) · retour Hyères/Le Lavandou

A2

Checklists

Avant départ, équipement, administratif. À imprimer et cocher.

Ces checklists sont celles que j'aurais aimé avoir avant de partir. Elles sont basées sur ce que j'ai appris en 51 jours et 11 540 km. Les cases marquées en rouge sont celles que j'aurais vraiment dû vérifier.

LA MOTO

À faire 2 semaines avant le départ minimum

- Révision complète** chez un mécanicien de confiance – *ne pas attendre le dernier moment*
- Pneus neufs** adaptés trail/grand tourisme – *Michelin Anakee Adventure recommandé*
- Batterie vérifiée** – état et charge – *critique en conditions hivernales*
- Niveaux** huile, liquide de frein, liquide de refroidissement
- Freins** – plaquettes et disques vérifiés
- Éclairage** – phare, feux stop, clignotants
- Transmission / cardan vérifié
- GeoRide** installé, testé, abonnement actif
- Support téléphone guidon** Quad Lock fixé et stable
- Chargeur USB guidon** avec bouton on/off installé
- Bagagerie** fixée et testée avec le poids réel

★ ÉQUIPEMENT INDISPENSABLE

Tout ce qui est en rouge = pas de départ sans

- Gants chauffants** Furygan Heat Kevlar – *oct. à mai obligatoire*
- Gants toutes saisons** Furygan Jet All Seasons – *en complément*
- Bouchons d'oreille spécial moto** Alpine MotoSafe Race – *dès le J1, pas en Suède*
- Film anti-buée visière** XII WY – *indispensable dès le froid ou la pluie*
- Kit anticrevaison complet** GADLANE 7 pièces – *pas seulement une bombe*
- Booster de batterie** NOCO Boost GB40 – *vital en hiver*
- Antivol bloc disque** REAPP 110db
- Casque** Airoh Commander 2 Color
- Cagoule sous casque** LONGKING
- Sous-vêtements techniques** haut et bas – type Under Armour
- Sur-pantalon imperméable** par-dessus l'équipement moto
- Sur-veste imperméable** par-dessus la veste moto
- Bottes moto** imperméables
- Chaussures de rechange sèches** dans la valise
- Sac étanche 75L** ARMOURAIN – siège arrière
- Câbles de charge** pour tous les appareils

ADMINISTRATIF

- Carte vitale** – vaut tout en Europe
- Carte verte assurance** moto
- Carte grise**
- Permis de conduire**
- Carte d'identité / passeport**
- Carte bancaire** internationale
- Forfait téléphone** Europe inclus
- Vignette Suisse** si passage prévu
~45€

LA VEILLE DU DÉPART

- Pression des pneus** vérifiée à froid
- Tous les appareils** chargés à 100%
- Chargeur USB guidon** – bouton sur OFF – ne pas oublier
- GeoRide** – connexion vérifiée
- Météo J1** consultée – Windy.com ou appli Windy
- Premier hébergement** réservé
- Dormir tôt** – départ à 8h max