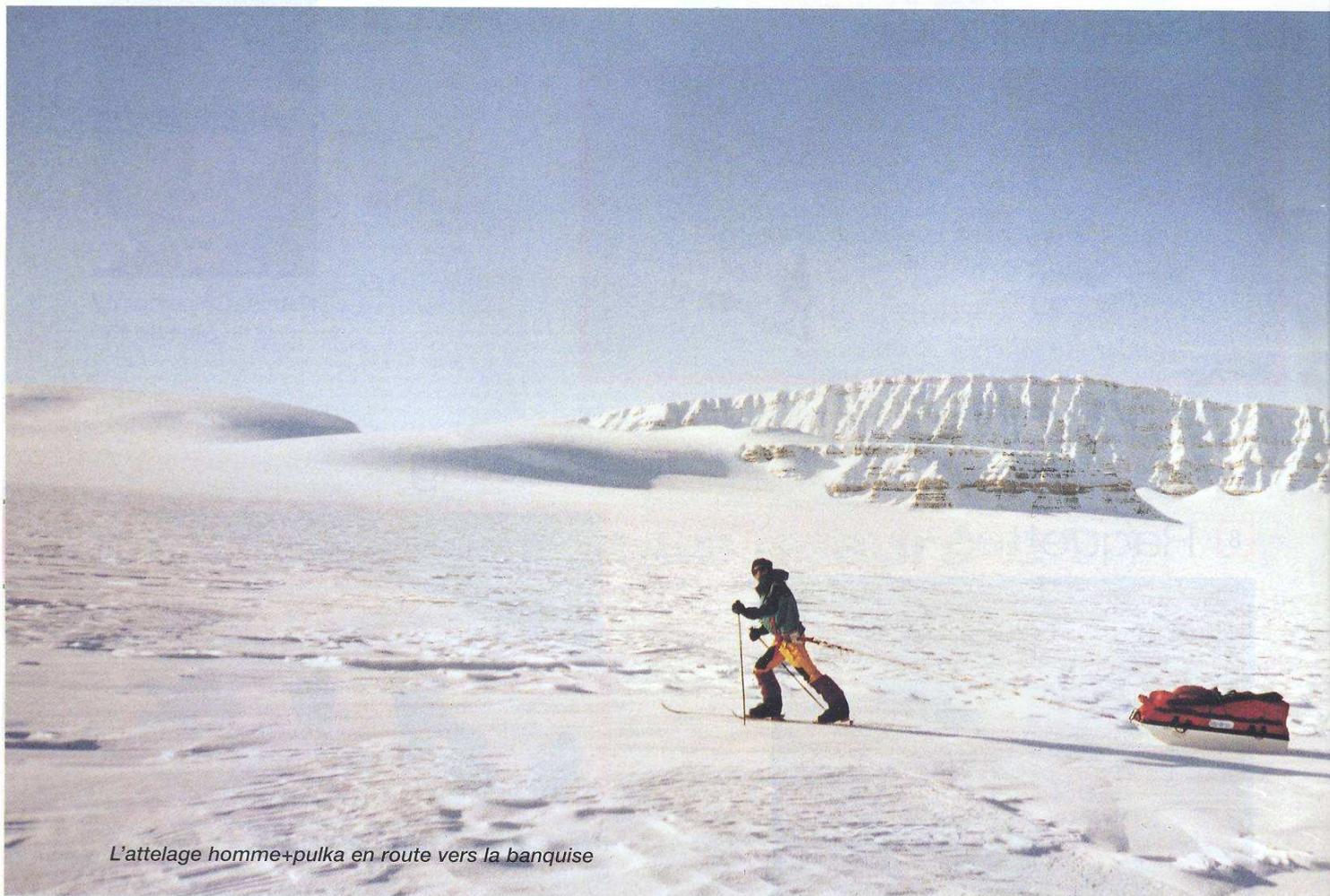
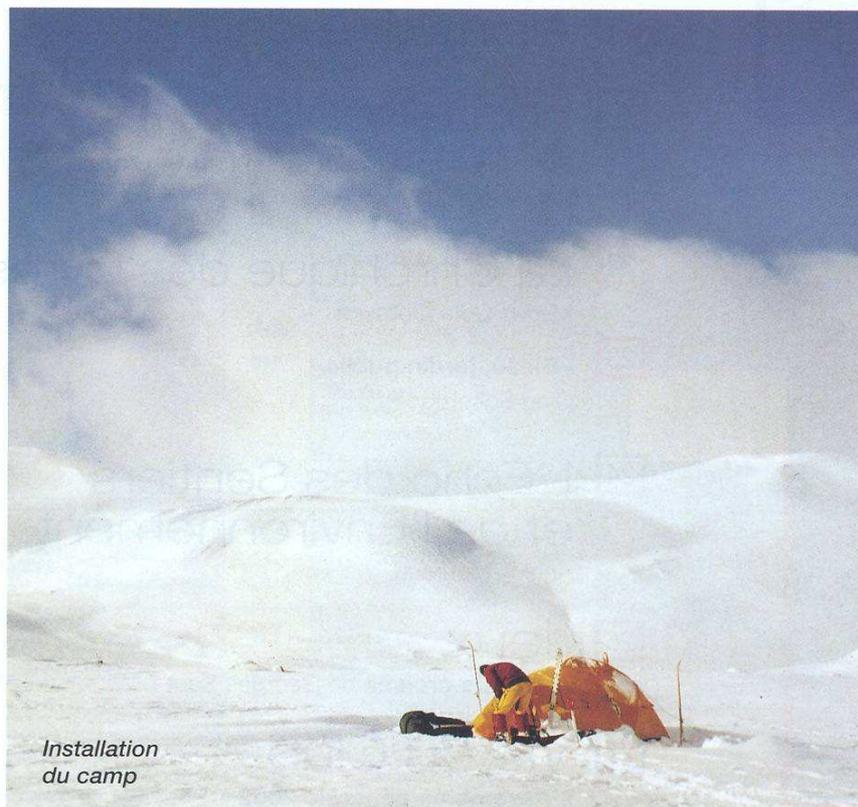


Raid nordique



L'attelage homme+pulka en route vers la banquise



Installation du camp

L'organisation d'une expédition est toujours un peu compliquée. Je me suis raccroché en début d'année à un projet au Spitzberg, monté par Jean François Denis et Yves Dupont, tous deux de la région du Vercors. Au terme de multiples préparatifs, Yves n'ayant finalement pas pu se joindre à nous, c'est donc un groupe ultra réduit qui part début avril.

Avril, un bon compromis

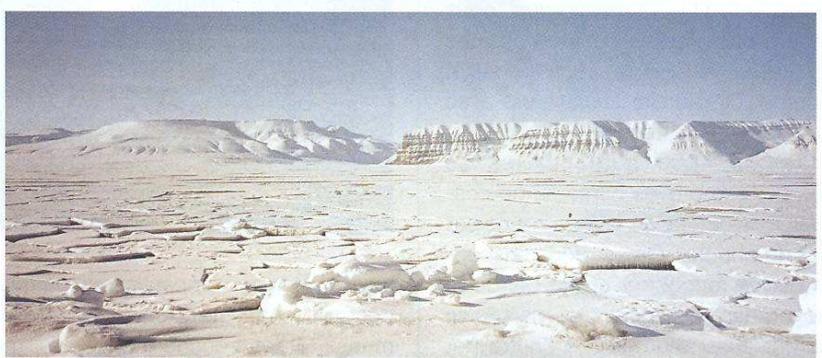
L'objectif est de rallier Ny Alesund à Longyearbyen en passant par la calotte glaciaire d'Atomfjella et en faisant au passage deux sommets, le Newton et le Perrier. Le mois d'avril est un assez bon compromis : le grand froid et l'obscurité de l'hiver polaire ont disparu et la banquise est toujours présente, facilitant les déplacements dans les fjords.

Longyearbyen, « capitale » du Svalbard, est dans l'Arctique, mais c'est aussi une vraie ville, bien desservie depuis la Norvège, à raison de deux vols quotidiens. Le vol en lui-même ne manque pas d'intérêt ; effectué de nuit, l'avion se dirige

UNE TRAVERSÉE AU SPITZBERG



TEXTE
ET PHOTOS
Rémi
Mongabure



Un autre regard sur le Spitzberg
Après la présentation du Svalbard et de ses occurrences sportives par Serge Mouraret (Paris-Chamonix n° 158), Rémi Mongabure décrit un raid nordique engagé sur l'île principale de l'archipel.

en permanence plein nord et vers le jour ! Un conseil en passant, vous quittez certes la France au début du printemps, mais à l'arrivée, en pleine « nuit » et à 80° de latitude nord, il fait un peu frais et l'aéroport est assez rustique ; alors, conservez avec vous vêtements chauds, gants, etc. Transport vers l'hôtel par des bus bondés (une vraie ville, je vous dis !) Arrivée studieuse : il faut reconditionner, pour deux, tous les vivres et le matériel, pour trois, envoyés par fret quelques semaines à l'avance. Une courte nuit, un petit déjeuner pantagruélique – le dernier – et puis il faut remplir quelques formalités administratives en se rendant chez le gouverneur pour déposer l'itinéraire, le numéro de la balise de détresse, retirer l'autorisation de séjour et filer à l'aéroport pour le vol de 9 heures. Un avion de la King's Bay relie deux à trois fois par semaine Longyearbyen à Ny Alesund. Ce vol nous permet de constater que l'Ijsfjorden, le fjord de Longyearbyen, est déjà en eau libre, ce qui coupe la route de retour rapide en cas de problème. C'est toujours bon à

savoir. Et la banquise est complètement disloquée plus en amont ! Les fjords très ouverts vers l'ouest reçoivent les eaux du Gulf Stream et dégèlent beaucoup plus tôt que les autres. Une exception : Van Mijenfjorden, le fjord de Sveagruba, barré par une longue île, est protégé des courants marins et n'est donc pas soumis à ce phénomène. Le même vol, près de l'arrivée, nous permet de voir que les glaciers vers le sud de Ny Alesund sont bien recouverts de neige et très praticables, au contraire du glacier des Trois Couronnes, extrêmement crevassé.

Impraticable

Ny Alesund : quelques maisons perdues à 80° de latitude nord, une station météorologique et scientifique. Rien à voir, rien à faire... juste le plein de carburant pour trois semaines, quelques derniers préparatifs et c'est le départ. La pesée des pulkas est intéressante : 180 kg à deux. Il s'avère rapidement que le King's Glacier n'est effectivement pas praticable : raide, crevassé, en glace. Il ne

poserait pas de problème dans les Alpes, mais lorsque l'on tire une pulka de 90 kg, qui a une fâcheuse tendance à vivre sa vie indépendamment des projets du skieur qui la remorque, il convient d'être prudent. D'autant plus qu'une blessure ou la perte de matériel de survie peut très vite avoir des conséquences catastrophiques dans des régions où l'on ne croise pas du monde tous les jours. Nous disposons de deux moyens pour avertir les secours : balise type Argos et téléphone satellite, un dans chaque pulka, au cas où... Mais il est toujours préférable de ne pas avoir à s'en servir.

Nous choisissons donc une route vers le sud et vers Ekmanfjorden, puis Dicksonfjorden.

Un autre sujet de surprise sera les variations de pression que l'on observe : jusqu'à 200 mètres en 24 heures, sans quitter le niveau de la mer et sans changement significatif de temps. Au début, cela nous a fait perdre un peu de temps en raccourcissant préventivement des étapes, mais, rapidement, nous ne nous



en sommes plus préoccupés : beau temps, on avance ; blizzard, on monte le camp.

Premières traces

C'est sur le glacier de Kongsveggen que nous avons eu les plus belles journées du raid : temps ensoleillé, nuits claires et températures très froides la nuit - 20 °C, - 25 °C avec une journée de vents très forts et de blizzard.

À la descente vers Ekmanfjorden, nous rencontrerons les premières traces d'ours, assez anciennes, une ourse et un ourson. On admire le paysage avec beaucoup plus d'attention... Il y a environ 3000 à 4000 ours polaires au Svalbard ; ces braves bêtes se nourrissent exclusivement de viande, principalement du phoque. On est donc susceptibles de les rencontrer sur la banquise ou au voisinage de l'eau libre, mais ils se déplacent aussi d'un fjord à l'autre par les cols à l'intérieur. Bien des consignes de sécurité circulent sur les ours ; il est quasi obligatoire d'avoir une arme pour se déplacer. C'est d'ailleurs l'objet d'un certain folklore, un peu texan, aux abords immédiats de Longyearbyen... En revanche, certaines mesures complémentaires sont à la fois simples et utiles : rester groupés (les ours savent compter !), disposer de fusées de détresse marines qui produisent un feu de bengale assez dissuasif et que l'on peut toujours avoir avec soi en raison de leur faible encombrement, séparer la tente mess (avec la nourriture) de la tente où l'on dort, entourer la tente où l'on dort d'un fil de détection...

Ekmanfjord sera notre premier vrai contact avec la banquise, vaste étendue plate, très skiable. Quelques amoncelle-



ments de glace apparaissent parfois à des zones de confluence de courants marins, à l'embouchure de fjords, mais dans l'ensemble, la banquise constitue un bon endroit pour faire remonter la moyenne de la progression journalière : environ 20 km. Un peu partout, des phoques se prélassent au soleil, à côté de leur trou, et ils plongent dès que l'on approche. Beaucoup de motoneiges circulent au sud du fjord ; c'est une excursion assez prisée depuis Longyearbyen.

Un bruit d'enfer

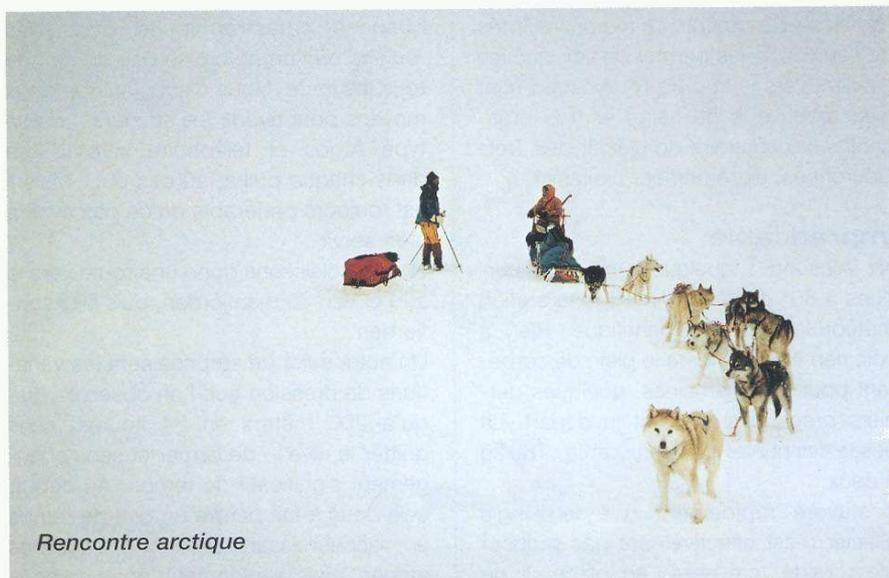
Nous passons ensuite vers Dicksonfjorden. Le temps passe au maussade et il y restera jusqu'à la fin du séjour. Une grande étape sur ce fjord dans un jour laiteux, humide, froid avec un peu de grésil en permanence. Le passage au pied des grandes falaises qui bordent le fjord révèle une profusion d'oiseaux migrateurs, déjà arrivés pour la repro-

duction et la pêche dans l'été arctique. Ces braves oiseaux font un bruit d'enfer, amplifié par la résonance sur les parois des falaises.

Encore une nuit dans Dicksonfjorden et nous poursuivons notre route vers Austfjorden par une visibilité réduite. Le col est à 300 mètres d'altitude. Ce n'est pas bien haut, mais les 80 kg de la pulka (nous faisons des repas copieux !) se rappellent continuellement à notre bon souvenir. Aucune trace de passage, nous nous trouvons ici bien loin de tout. C'est à ce moment que nous avons la surprise de voir arriver un attelage de chiens, conduit par une Norvégienne. Présentations d'usage ; en fait, elle parle français ! Elle hiverne dans le nord du Spitzberg où elle chasse le renard et elle a décidé de rendre visite à un autre trappeur qui vit dans Dicksonfjorden. « Bon, au revoir, il reste 50 kilomètres et je n'ai pas envie de camper. » C'est par grand vent et pratiquement sans visibilité que nous montons le camp auprès du col. Le lendemain, nouvelles traces d'ours, toutes fraîches ; nous nous sommes probablement croisés pendant la nuit. Encore une ourse et un ourson.

Merveilleux GPS

Le temps est désormais à la tempête d'ouest. Une étape dans Austfjorden, orienté nord-sud, nous procure un peu de répit, mais les crêtes restent balayées par un vent violent. Nous renonçons à remonter sur la calotte d'Atomsfjella, mais nous devons quand même franchir un col et une calotte pour revenir sur Billefjorden. Ce sera la pire journée du raid : 20 centimètres de neige fraîche, des pentes assez raides (pour la pulka) et aucune visibilité avec, en plus, un fort



Rencontre arctique



Sur la banquise disloquée

vent. Ce sera aussi l'occasion d'essayer le GPS qui fait des merveilles et nous permet de trouver au plus court la vallée de descente. Parce que l'erreur volontaire sur un glacier de 4 kilomètres de large et en traînant la pulka, merci bien !

Charbon d'été

Ce fjord est celui de Pyramiden, importante exploitation russe de charbon, complètement à l'abandon, en tout cas en hiver. Quelques installations portuaires permettent à des bateaux d'emporter le charbon en été. Au début du XX^e siècle, le Spitzberg était surtout réputé pour ses mines de charbons, exploitées conjointement par les Russes et les Norvégiens : Pyramiden, Barentsburg, Sveagruva, Longyearbyen étaient alors autant de cités minières. En tout cas, nous trouvons une vaste cabane, Skottehytte, construite par une université Polonaise, avec un poêle. Il marche au charbon, abondant mais d'une qualité douteuse, mais aussi au bois. Car s'il n'y a aucun arbre au Svalbard, il y a en revanche une abondante quantité de bois flotté apporté par la mer et les courants d'ouest. C'est l'occasion de prendre un peu de repos et de faire sécher la tente, les duvets, les sursacs en polaire, les vestes...

Nous poursuivons ensuite notre route vers le sud et Templefjorden. Il y a de petites chutes de neige tous les jours. Plus préoccupant, nous rencontrons les premières fissures sur la banquise. C'est un phénomène étonnant : le fjord est barré sur toute sa largeur de cinq kilomètres par une fissure quasi rectiligne de quelques centimètres de large. Pas de problème pour la franchir mais, plus loin, la banquise est entièrement dislo-

quée en surfaces tabulaires régulières de plusieurs mètres de côté, séparées par des veines d'eau libre. Bref, ça ne passe plus.

Direction la rive sur laquelle subsiste un espace gelé entre la falaise et la banquise ; mais cet espace, assez défoncé, ne permet pas toujours de skier et, pendant deux jours, bien souvent, il faut déchausser et tirer les pulkas. La banquise est de nouveau praticable à Templefjorden où nous pouvons traverser vers Fredheim. À partir de là, l'itinéraire vers Longyearbyen est tracé et très fréquen-

té : traîneaux à chiens, motoneiges, chenillettes de transport. Nous faisons au passage un sommet. La plupart des sommets ont été nommés assez récemment et nous nous trouvons dans le « Quartier français » : Marmierfjellet, etc. L'arrivée fin avril à Longyearbyen coïncide avec les derniers jours de ski aux abords de la ville ; ça racle pas mal... Après cette date, skier est bien sûr toujours possible au Spitzberg, mais il faut prévoir un moyen de transport entre Longyearbyen et des zones plus enneigées ou des glaciers. ■



● INFORMATIONS PRATIQUES

Toponymie. Spitzberg (montagne pointue) est le nom de l'île principale de l'archipel. Svalbard désigne l'ensemble de l'archipel et se compose de deux mots : «Sval» froid et «bard» qui désigne la côte en vieux norvégien.

Matériel spécial. Pulka, fil à ours, balise de détresse, fusil, fusées de détresse (pour les ours), GPS, cartes, téléphone satellite, deux tentes. Matériel classique de camping et de ski de randonnée en terrain glaciaire. Il est prudent de doubler le matériel de survie (réchaud, etc.)

Location. On peut tout louer sur place, mais cela prend du temps et c'est souvent très cher. Il est donc préférable de tout emporter depuis la France.

● QUELQUES SITES INTERNET UTILES

<http://www.svalbard.com/> Portail très complet avec hôtels, agences de voyage locales, location de matériel, compagnies aériennes...

<http://www.sjussemannen.svalbard.no/> Site du gouverneur du Spitzberg. Avant le départ, il est nécessaire de prendre contact, de déposer la liste des participants et de fournir une attestation d'assurance (copie de la carte C.A.F. et contenu de la police d'assurance que l'on trouve sur le site du C.A.F. National). On peut prendre contact avec l'administration du Spitzberg par courriel ; ce sont des gens rapides et efficaces.

Il existe de très nombreux sites consacrés au Spitzberg ; il est préférable de lancer la recherche avec «Svalbard».

Spitzberg
Svalbard

