

Groenland / Les A

Le Groenland est une destination évidente pour un raid à ski, encore faut-il préciser le projet car le territoire est immense, grand comme quatre fois la France et couvert de glaciers à 85 %. Le cap Farvel, au sud, est pratiquement à la latitude du nord de l'Écosse et la Terre de Peary, au nord, se perd dans la banquise à plus de 84°. Si la côte ouest est assez peuplée du fait d'une activité de pêche importante, la côte orientale est en revanche très sauvage et les Alpes de Stauning y sont une destination réputée. De nombreuses expéditions s'y sont rendues dans le passé, tant à ski qu'en alpinisme.

UNE AFFAIRE SÉRIEUSE

Il nous faudra rapidement constater que monter une expédition sur la côte est du Groenland est une affaire sérieuse et laborieuse et ce, dès le début de l'organisation. Le Danish Polar Center délivre les autorisations d'accès sous réserve que l'on dispose des assurances nécessaires. Les attestations sont délivrées sans problème par la MAIF pour les adhérents du C.A.F. ; il faut aussi les autorisations pour les armes à feu et la balise radio.

L'autre problème est l'accès aux Alpes de Stauning. Dans le passé, les expéditions partaient toutes de l'aéroport de Mesters Vig, idéalement situé à l'extrémité nord de la chaîne, mais cet aéroport (en fait une simple piste de terre battue et un poste de radio...) est aujourd'hui fermé. Dans les années 80, un nouvel aéroport fut construit par les Danois à Constable Point, le long d'un fjord dans l'est de la Terre de Jameson. Ces aéroports n'existent que pour servir la prospection, minière dans le cas de Mesters Vig (mines de tungstène), pétrolière dans le cas de Constable Point. Malheureusement pour le Danemark, mais heureusement pour les Alpes de Stauning, il n'y avait pas de pétrole. Il reste quelques baraquements : chambres, cafétéria, un hangar pour les équipements de chantier et un autre pour l'hélicoptère qui dessert le village Inuit d'Iltoqqortoormiit et peut aussi faire quelques déposes pour les expés de passage. Les Alpes de Stauning ne sont aujourd'hui accessibles que par ce moyen.

Nous avons pris l'option d'une dépose par hélicoptère au pied du massif afin de mener une exploration jusque sur la calotte glaciaire et revenir ensuite à

Constable Point à travers Jameson Land. Cette solution présente l'avantage de sécuriser le retour en évitant une reprise toujours un peu aléatoire (de fait, nous avons appris à notre retour que l'hélico ne pouvait pas voler en raison du temps détestable et que, de toute façon, il était en panne ; l'hélico de rechange est à Nuuk, à 800 km).

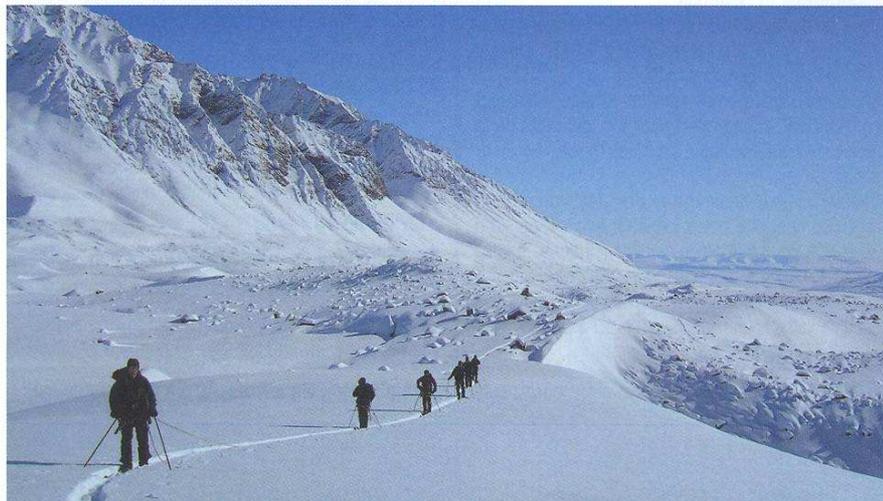
Des vols bihebdomadaires desservent Constable Point depuis l'Islande. En raison du coût très élevé des excédents bagage, nous avons organisé un fret deux mois avant le départ.

Dernière remarque concernant les cartes et les renseignements disponibles sur des itinéraires... Il n'y a pas grand chose. Un récit de Marc Breuil dans les *Cent plus belles du Grand Nord*, quelques relations d'expéditions dans *La Montagne* et d'autres revues. Et aussi un livre assez documenté sur les Alpes de Stauning, de Donald Bennett.

SOUS LA PLUIE, BIEN SÛR

Nous partons donc début avril pour Reykjavik. L'essentiel du matériel et des vivres étant déjà sur place, plus de 300 kg pour un groupe de sept personnes, nous voyageons assez légers. Arrivée à Reykjavik sous la pluie comme il se doit. Le lendemain, nous allons attendre notre vol pour le Groenland au petit aéroport domestique situé en plein centre de Reykjavik et nous apprenons que le vol est annulé en raison du mauvais temps sur le Groenland. Comme il n'y a pas de vol le lendemain dimanche, prochain rendez-vous le lundi. Cela laisse du temps pour faire la tournée des geysers et du rift nord atlantique. Le lundi, même scénario : en raison du mauvais temps, etc. À propos de temps, nous commençons à le trouver un peu long.

Enfin, le mardi, c'est le grand jour et



Alpes de Stauning

A travers Jameson Land

nous pouvons décoller. Près de l'arrivée, nous constatons que la mer est toujours assez prise par la banquise mais l'eau libre n'est pas très loin d'Ittoqqortoormiit; en revanche, Hurry fjord est entièrement gelé. Nous finissons la journée à récupérer le fret, équiper les pulkas et passons une première nuit sous tente aux abords de l'aéroport pour vérifier que tout est fin prêt. Comme il n'y a que deux vols par semaine les semaines où il fait beau, nous ne sommes pas trop gênés par le bruit.

JUSQU'AU VENTRE

Mercredi, départ pour la dépose au pied des Alpes de Stauning. Le vol dure une heure et demi et notre groupe de sept personnes sera acheminé en deux rotations à travers Jameson Land. Nous nous faisons déposer au bas du glacier de Bjornbo.

À l'arrivée, une fort mauvaise surprise nous attend : une quantité de neige incroyable s'est accumulée au cours des chutes des derniers jours. On brasse parfois jusqu'au ventre avec les skis ! Tirer les pulkas dans un pareil terrain est un véritable enfer. Le premier après midi, nous remontons le glacier sur 2,8 kilomètres avec deux personnes pour tirer la pulka de tête et en faisant quelques allers-retours à l'arrière pour ramener tout le matériel. Nous sommes à 150 kilomètres de notre point de retour, nous faisons 6 kilomètres par jour et il nous reste 16 jours... Pas besoin d'être grand clerc pour s'apercevoir qu'il y a un petit problème !

Exit l'exploration de la calotte glaciaire, nous décidons de monter un camp fixe d'où nous remonterons le glacier de Bjornbo sans les pulkas, puis nous prendrons le chemin du retour. Nous remontons ainsi jusqu'au confluent de

trois glaciers immenses ; l'endroit est nommé Konkordia Platz (c'est fou l'imagination des alpinistes !). Il faut noter que plusieurs zones du glacier sont assez crevassées et une remontée avec les pulkas aurait été une vraie épreuve, plus longue que ce que nous avions prévu. Pas question non plus de faire des sommets sur les rives du glacier : le terrain est pourri de plaques à vent. Nous en faisons craquer plusieurs en terrain presque plat. Mais ces Alpes sont bien nommées, car elles rappellent effectivement nos Alpes, avec des sommets aigus et un relief granitique très chamoniard.

DES BŒUFS DU TYPE CAPRIN

Dès le lendemain, nous attaquons la descente et nous voyons vite que ce ne sera pas une partie de plaisir : la neige est épaisse, lourde et collante et, du matin au soir, il n'y a pas un moment où nous pouvons profiter d'un peu de glisse. Seuls les derniers de la colonne bénéficient de la trace et se fatiguent un peu moins que les autres. Au moins, le temps est au beau et nous pouvons profiter d'une vue magnifique sur les Alpes de Stauning et toutes les autres chaînes qui bordent l'Inlandsis.

De nombreuses hardes de bœufs musqués peuplent le Schuchert Dal. Pour information, les bœufs musqués ne sont pas des bovins mais des caprins, et ils n'ont rien de musqué... Il faut croire que les premiers explorateurs qui les ont trouvés et baptisés étaient meilleurs cuisiniers que zoologues ! Ces animaux sont craintifs et ne se laissent pas approcher. Leur adaptation à ce milieu naturel est un petit prodige : ils ne trouvent des lichens à brouter que pendant les quelques mois d'été et on a du mal à imaginer comment ils arrivent à survivre dans la nuit et le froid des mois d'hiver.

LE THERMOMÈTRE PLONGE

Le temps reste au beau et nous avançons tant bien que mal le long du Schuchert Dal. Un matin, après une bonne nuit, nous sentons la fraîcheur au fond des duvets et le lever est un peu dur ; normal, au petit matin, le thermomètre a plongé à -35°C . Sur la rive du fjord, nous trouvons une cabane, seule trace humaine rencontrée tout au long du raid. Elle doit être utilisée en été par des pêcheurs ou des géologues. Il y avait dans le temps quelques mines au fond du Schuchert Dal.

La progression est toujours aussi pénible, sur la rive comme sur la banquise. Et puis le temps commence à se gâter. Un coup de vent nous laissera immobilisés pendant une journée. Le vent a déplacé d'importantes quantités de neige ; de grosses congères se sont formées et quelques plaques de végétation apparaissent par endroits. Nous espérons que cela permettra une progression plus rapide ou au moins plus facile.

Rien de très probant le lendemain. Nous apercevons un phoque qui se prélassait près de son trou, mais jusqu'à présent, aucune trace d'ours. C'est toujours ça.

Après deux jours le long de la banquise, il est temps d'obliquer vers l'inté-



Descente du glacier Bjornbo





>>> rieur des terres et le plateau de Jameson. Le GPS apporte une aide précieuse pour faire le point dans ces étendues assez monotones où rien ne permet de se repérer précisément ; et puis, vu la difficulté de la progression, personne n'a très envie de faire des détours. Un essai de progression à la voile se révèle infructueux : vent pas très fort et neige très lourde. On avance par à-coups et encore faut-il demander une grosse traction à la voile pour y arriver. C'est fatiguant et même un peu dangereux. L'endroit n'est pas idéal pour s'abîmer un genou. On plie en attendant des jours meilleurs.

AU G.P.S.

La traversée de Jameson est très belle, avec des vues splendides non seulement sur les Alpes de Stauning mais sur l'ensemble des chaînes montagneuses qui bordent l'inlandsis du Groenland. Nous rencontrons toujours des hardes de bœufs musqués, quelques traces de renard. L'herbe commence à pointer de plus en plus à travers la neige et quelques touffes d'airelles apparaissent.

Quelques journées et plusieurs recalages de GPS nous mènent exactement au col qui relie Jameson Land et Hurry Fjord. Le temps s'est lentement dégradé, ou est-ce l'approche de la haute mer, dont nous ne sommes plus très loin ? Le vent forçit et les averses de grésil sont de plus en plus fréquentes. La descente sur Hurry Fjord s'effectue par un vent très fort et sous les chutes de neige.

Nous revoilà sur la banquise. Le terrain est plat, une mince couche de neige recouvre la glace, le vent est fort, demi-arrière ; bref, les conditions sont idéales pour la voile, ce n'est pas trop tôt ! Comme cette année nous avons apporté pas mal de matériel, nous déballons trois voiles et c'est parti pour une tra-

versée du fjord sans trop d'efforts. Tout le monde n'est pas équipé, quelques arrêts de regroupement sont donc nécessaires.

A TOUTE ALLURE

À un moment où je m'arrête avant de doubler un îlot rocheux, voile au zénith en attendant le groupe, j'entends Jean-François qui arrive en me criant : « *Un ours !* ». En regardant les rochers, je découvre effectivement un fort bel ours blanc à 100 mètres de moi. Il venait droit vers moi. Pas le temps d'avoir peur ou de réfléchir à ce que je vais faire, le plantigrade fait demi-tour et les autres le verront traverser le fjord à toute allure. Nous ne saurons jamais quelles étaient exactement ses intentions : surprise, curiosité pour la voile ou pour une expérience gastronomique nouvelle...

Au passage, cet épisode confirme plusieurs points. Il peut y avoir des ours partout, même là où on ne les attend pas forcément (les gens de l'aéroport nous avaient juré leurs grands dieux qu'il n'y en avait pas dans ce secteur du fjord, mais nous avons pu constater par la suite que ces mêmes personnes s'aventurent rarement à plus de 50 mètres de leurs hangars). Un fusil pour un groupe de sept personnes éparpillées ne sert à rien. Un fusil rangé dans sa housse dans la pulka n'est pas très utile non plus contre un ours qui surgit à l'improviste de rochers à 100 mètres de distance. On ne va pas non plus se promener avec chacun un fusil armé en permanence (il y aurait beaucoup plus de morts par accident que du fait des ours...). Nous en avons pas mal discuté mais sans trouver la solution. Peut-être d'ailleurs qu'il n'y a pas de solution...

Cet épisode ne nous a pas empêchés de continuer notre progression à la voile. Nous établissons un camp sur

l'autre rive d'Hurry fjord avec pour projet de faire un sommet dans Liverpool Land. Le temps catastrophique ne le permet pas : il neige maintenant tous les jours avec en plus un vent très fort. Et en plus, la température se radoucit ; nous ne sommes parfois plus très loin de la pluie. Une dernière étape à la voile nous ramène le jeudi à l'aéroport de Constable Point.

JAMAIS LE DIMANCHE

Le temps d'organiser le fret et de nous renseigner sur le vol de retour, nous découvrons petit à petit que les choses ne sont pas si simples. Elles sont mêmes très compliquées ! D'abord l'aéroport n'est équipé d'aucun moyen de navigation du type ILS ou autre. L'approche se fait donc à vue ou ne se fait pas. L'avion viendra un jour où il y aura de la visibilité. Par ailleurs, la piste est en terre battue et son drainage un peu aléatoire ; comme le freinage de l'avion exige une piste assez sèche, il ne pourra venir qu'après un peu de temps sec. Par ailleurs, bien évidemment, l'aéroport est fermé le dimanche. Bref, nous sentons que nous sommes là pour un certain temps et c'est effectivement ce qui se passe : quatre jours d'attente !

Ceci nous a permis de faire quelques sorties dans les environs et de nouveaux essais de voile sur le fjord. Terrain idéal : on pouvait pratiquer à 100 mètres du baraquement où nous étions hébergés !

De retour en France, nous avons eu – par Marc Breuil – quelques nouvelles d'autres expéditions françaises au Groenland : une expé au mont Forel et une tentative de traversée ouest-est avec ascension finale du mont Forel ont toutes deux échoué en raison des conditions d'enneigement qui ralentissaient trop la marche. Même motif, même punition... ■

SUR LE WEB

Quelques sites utiles pour organiser un voyage au Groenland

- <http://www.icelandair.com>
la compagnie aérienne Islandaise qui dessert Reykjavik au départ de Paris
- <http://www.airiceland.is>
la compagnie aérienne des vols régionaux Islandais, en particulier pour la desserte du Groenland
- <http://www.nonnitravel.is>
Nonni travel, l'agence incontournable pour tout voyage sur la côte est du Groenland, à partir de l'Islande. Peut s'occuper de la logistique sur place (hébergement, location de matériel, organisation de déposes etc...)
- <http://www.scanair.no/aod/airalphaGL.htm>
Air Alpha dispose d'un hélicoptère à Constable Pynt pour des déposes dans la région.
- <http://www.dpc.dk>
le site du Danish Polar Center auprès duquel il faut déclarer et faire autoriser toute expédition au Groenland, en particulier dans le secteur Parc National (permis d'arme, permis balise, itinéraire, assurance, etc.)
- <http://www.greenland.com/>
le portail du Groenland
- <http://www.ittoqortoormiit.gl>
la page d'ittoqortoormiit. Renseignements sur le village Inuit et les possibilités de déplacements aux environs
- <http://www.imaqa.fr>
récits d'expéditions Grand Nord

Et quelques lectures intéressantes

- *Hummocks* de Jean Malaria (le tome relatif au Grand Nord Canadien et au Groenland ; un autre tome se réfère au Grand Nord Sibérien). Et aussi *Ultima Thulé, Les Derniers Rois de Thulé*, toujours de Jean Malaria, qui racontent son hivernage à Thulé dans les années cinquante.
- *Stauning Alps* de Donald Bennet (Expedition Library). Cartes, photos, itinéraires, notes sur la géologie, la faune et la flore du massif.
- *A Ski à travers le Groenland* de Fridtjof Nansen. Un *must*, la première traversée à ski du Groenland par un vrai explorateur !
- Tous les ouvrages de Jorn Riel, un Danois qui a longtemps vécu au Groenland : *Heq, Sore, La Vierge froide et autres racontars, Le Jour avant le lendemain...*
- *Imaqa* récit humoristique d'un Danois, Flemming Jensen, qui fut instituteur chez les Inuits et qui a appris à aimer et apprécier ce peuple.



Nettoyage de la glace des pulkas après un passage dans l'eau

VÉLISKI



QUAND LES VENTS SONT PORTEURS

Comme nous avons fait cette année des essais de voile à plusieurs personnes et avec plusieurs types de matériels, ceci permet de faire un petit résumé à l'intention de ceux qui se montreraient intéressés par cette activité à la fois intéressante, ludique et, ne l'oublions pas, sportive.

Elle peut se pratiquer dans les grandes étendues plates et ventées du Grand Nord ; de nombreuses expéditions emportent maintenant des voiles qui permettent une progression rapide et peu fatigante quand les vents sont portants.

La voile de traction se pratique aussi sur l'eau (c'est le kite surf, qui nécessite des voiles particulières, gonflables) ou sur char à la plage. Dans les Alpes, on peut pratiquer sur toute étendue plane, enneigée et sans obstacles... c'est-à-dire que l'activité est malheureusement assez limitée ! Une remarque importante : il est indispensable de veiller à sa sécurité et à celle des autres. Il faut disposer d'un moyen d'affaler la voile (freins) et d'un moyen de largage de la voile en cas d'urgence. Il ne faut pas pratiquer à proximité de routes, de lignes électriques ou d'autres personnes, les voiles pouvant atteindre des vitesses très importantes au niveau du sol. Il faut évidemment se montrer d'autant plus vigilant que le vent est fort et la surface de la voile importante.

Il existe deux grandes familles de voile

de traction terrestre : les voiles à caissons (qui ressemblent aux parapentes), et les voiles sans caissons (type Nasa Wing).

Les voiles à caissons volent mieux et sont beaucoup plus efficaces et plaisantes. Elles sont aussi plus chères et plus lourdes. Il est possible de les amener au zénith, où elles peuvent se maintenir en vol sans exercer de traction, ce qui constitue un point de repos et aussi de sécurité.

Les voiles sans caissons sont moins chères et leur rendement en traction est plus faible.

En ce qui concerne les dimensions, pour avancer sur une surface plane et horizontale assez glissante, avec un vent force 3 ou 4, une voile à caissons de 3 m² convient. En présence de neige fraîche par exemple, ou dès qu'il y a un peu de relief, il faut sensiblement augmenter la surface ; nous avons utilisé jusqu'à 9 m². 4,5 m² est un bon compromis.

Avec des voiles sans caissons, il faut des surfaces environ 30 % supérieures pour obtenir les mêmes résultats.

Il faut noter aussi qu'une voile un peu grande délivre plus de puissance et il est possible d'avancer en la maintenant dans des zones de vol où elle est stable ; on se fatigue donc moins.

Ces quelques notes proviennent de nos essais limités ; elles ne demandent qu'à être complétées par de nouvelles expériences. **R.M.**