

GIC - Spitzberg 2012 - Récit de croisière

Un glacier à chaque mouillage

"Un glacier à chaque mouillage. Enfin !", c'est ce que je me dis lorsque nous plantons l'ancre ce 30 juillet 2012 par 78°16' Nord et 13°46' Est, dans la baie de Trygghamna un mouillage que le Norwegian Cruising Guide décrit ainsi : *"Qui peut résister à un mouillage nommé Safe Harbour ? Il a été beaucoup utilisé au XVII^e siècle comme refuge par les bateaux de pêche à la baleine et il est ainsi nommé parce que la banquise l'envahit rarement depuis l'Isfjord"*.

Comme vous êtes férus de géographie maritime, vous avez sans doute compris à la lecture de notre latitude et de notre longitude que "Nous" étions assez au nord, au Spitzberg dans l'archipel du Svalbard.

Mais quand je vous dis "Nous", je vous dois quelques explications.

"Nous", c'est nous, c'est à dire l'équipage descendant. "Eux", c'étaient eux, c'est à dire l'équipage montant. Et "Je" c'est moi, c'est à dire l'auteur de ces lignes.

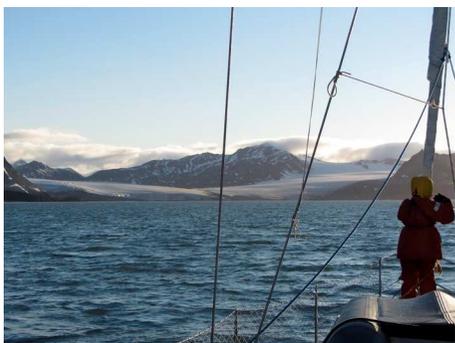
Mais comme ce récit est un récit en nom collectif vous saurez voir un grand "Nous" dans les "Je" ou les "On" approximatifs que parfois je vais employer.

"Eux" et "Nous", les montants et les descendants donc, sommes tous membres d'un club, le Groupe International de Croisière, le GIC pour les intimes.

Fondé en 1965, affilié à la FFV, il est géré comme une association régie par la loi de 1901 et il a pour but de permettre à ses membres bénévoles de naviguer à la voile sur toutes les mers du globe.

Et quand vous lisez *"sur toutes les mers du monde"*, sachez que ce n'est pas une galéjade. En effet, le GIC depuis sa création a écumé aussi bien l'Islande que la Malaisie, le Groenland que les Iles Ioniennes, la Nouvelle Calédonie que la Colombie Britannique, l'Alaska que les Antilles (ces derniers temps, il s'abstient toutefois de fréquenter de trop près les côtes de la Somalie).

En 2012, pour nous ce fut donc le Spitzberg.



Photos 01-1, 01-2, 01-3

Mouillage dans la baie de Trygghamna

Un bateau pour le Spitzberg



Photos 02-1, 02-2, 02-3

Arctic Flyer

Le GIC, avec environ 300 membres et une trentaine de chefs de bord, dispose d'un beau navire amiral, un Dufour 445 "Grand Large" nommé *Clea II*. Mais comme le GIC n'a comme flottille que son seul navire amiral (et beaucoup de capitaines et de matelots qui rêvent d'aller au loin) il doit louer ses autres vaisseaux dans les zones qu'il veut fréquenter.

Clea II devant boulinguer cet été aux Açores, il fallait donc trouver un autre navire et là le choix n'était pas très étendu. D'une part les loueurs habituels ne sont pas très chauds pour laisser partir un voilier dans un coin aussi frais. D'autre part au Spitzberg vous ne pouvez affréter sur place que des bateaux avec skipper, ce qui n'est pas du tout la philosophie du club et de ses vaillants chefs de bord amateurs qui ont peu d'envie de se retrouver sous la tutelle d'un professionnel.

Nous avons toutefois pu louer un bateau à Tromsø, au nord de la Norvège, chez *Boreal Yachting*. Il s'agissait d'un Bavaria 46 dont le nom *Arctic Flyer* était déjà tout un programme.

Comme ce bateau était déjà allé au Spitzberg l'année précédente (ce qui était un gage de sérieux de sa part), et que le loueur a pu vérifier le pedigree du GIC et la qualification "glaçons" des deux skippers proposés (ce qui était un gage de responsabilité de notre part), nous avons engagés des relations que l'on pourrait qualifier de "confiance réciproque". Ce qui ne veut pas dire confiance gratuite, les prix en Norvège n'étant pas particulièrement bon marché.

Nota : *Boreal Yachting* peut aussi vous louer un *Arctic Light*, un *Arctic Vision*, un *Arctic Ice* et même un *Arctic Babe* (un "Bébé Arctique", si la puériculture polaire vous inspire). Mais les réservations doivent se faire très à l'avance.

Des autorisations pour le Spitzberg

Nous avons donc trouvé un *Arctic Flyer* prêt à voler sur les eaux arctiques mais pour voguer au Spitzberg cela ne suffit pas. Il faut aussi quelques autorisations.

Vous ne m'en voudrez pas, j'espère, de parler de cet aspect des choses mais vous savez sans doute comme moi que toute belle navigation se vit au moins trois fois : une fois bien sûr lorsque vous naviguez, une fois aussi avant lorsque vous la préparez et une fois au moins après (voire plusieurs fois) lorsque que vous la racontez comme je le fais ici.

Donc je vais vous conter les autorisations nécessaires pour naviguer au Spitzberg. Mais je ne devrai pas dire Spitzberg, le Spitzberg étant seulement la plus grande île d'un archipel qui s'appelle le Svalbard.

La précision est importante car pour naviguer au Spitzberg, il faut s'adresser au Gouverneur du Svalbard qu'on nomme ici le Sysselmannen. Mais pour comprendre qui est le Sysselmannen, il faut se plonger un peu dans l'histoire.

On attribue la découverte du Svalbard au Hollandais Willem Barentsz qui en 1596, cherchant le passage du Nord-Est¹, découvrit une île qu'il appellera l'île aux Ours puis une terre qu'il appellera le Spitzberg ("montagne pointue"). Mais comme dans les annales Viking, il était déjà fait mention au XII^e siècle d'une terre "à quatre jours de voile" de l'Islande nommée Svalbard ("côtes froides"), les géographes mettront tout le monde d'accord en appelant Spitzberg l'île principale d'un archipel nommé Svalbard.

Pour la petite histoire (ou la grande, quand on connaît les enjeux) des historiens russes ont affirmé la présence de chasseurs Pomores dès le XV^e siècle, mais aucune confirmation d'une telle présence avant le passage de Barentsz n'a pu être établie.

Par la suite le XVII^e siècle verra en ces lieux une intense chasse à la baleine : Anglais, Hollandais, Français, puis Danois et Norvégiens rivaliseront en ces eaux, les Basques participant beaucoup à cette chasse. Rivalité n'est d'ailleurs pas un mot trop fort : en 1693, à plus de 80° de latitude nord, une bataille navale mettra au prise trois frégates françaises à une quarantaine de navires hollandais.

¹ L'histoire du passage du Nord-Est (au nord de la Russie) ainsi que celle du passage du Nord-Ouest (au nord de l'Amérique) commence en fait en 1494 au traité de Tordesillas où le monde est partagé entre l'Espagne et le Portugal en deux zones d'explorations où chacun des protagonistes aura l'exclusivité des droits sur ses découvertes. Depuis cette date les Français, les Anglais et les Hollandais se sont lancés dans la course pour contester le monopole ibérique sur le commerce maritime et de nombreuses expéditions ont été lancées pour essayer de rejoindre les Indes ou l'Asie par le Nord. Mais elles échouèrent toutes jusqu'à ce que le passage du Nord-Est soit réalisé par le baron suédois Adolf Erik Nordenskjöld en juillet 1879 avec la *Vega*. Le passage du Nord-Ouest ne sera réussi qu'en 1906 par Roald Amundsen avec le *Gjøa*.



Image 03-1
L'île aux Ours 1596



Image 03-2
Carte de 1599

Au début, on pensait que le Spitzberg était une partie du Groenland et à ce titre le Roi du Danemark et de la Norvège proclama sa souveraineté sur ces terres. Mais lorsqu'il fut démontré que le Spitzberg était une île et surtout lorsque la baleine fut quasiment exterminée, le Svalbard perdit son intérêt et l'archipel redevint "Terra Nullius", une terre sans maître.

Au XVIII^e siècle, ce sont des trappeurs russes qui vont s'installer, remplacés progressivement au XIX^{ème} siècle par des trappeurs norvégiens.

En parallèle les expéditions purement scientifiques² se développeront. De la sorte le Svalbard bien que "Terra Nullius" ne deviendra pas pour autant "Terra Incognita".

L'apogée de la trappe sera atteint à la fin du XIX^e siècle. Et à cette époque la découverte du charbon redonnera un intérêt stratégique à ces terres et reposera la question de la souveraineté.

Dés 1875, Nordenskjöld³ avait proposé d'attribuer l'archipel à la Norvège, mais les Russes s'y étaient catégoriquement opposés.

Il faudra la guerre de 1914-1918 pour aboutir au "Traité de Paris" signé le 9 février 1920 par 9 pays que l'on pourrait appeler "les vainqueurs" : Australie, Canada, Danemark, France, Italie, Japon, Pays-Bas, Norvège, Suède, Royaume-Uni et USA. Un peu plus tard, il sera toutefois signé par l'Union Soviétique en 1924 et par l'Allemagne en 1925.

Depuis, une quarantaine de pays l'ont ratifiés mais la liste des signataires ne manque pas d'étonner : si la présence de la Suisse, du Chili, de l'Autriche, de l'Islande, voire de la Chine ou de Monaco semble naturelle ici, l'Afghanistan, l'Égypte ou l'Arabie Saoudite paraissent plus exotiques en ces lieux.



Image 03-4

Photo satellite 2000

² Avec un peu de chauvinisme (mais aussi avec un peu de féminisme), on peut citer à ce sujet l'expédition en 1838-1839 de la corvette française *la Recherche*. Sur cette corvette il y avait une femme à bord, Léonie d'Aunet. Léonie d'Aunet publiera en 1854 son *Voyage d'une femme au Spitzberg*. En vous souvenant de cette histoire, vous n'aurez aucun mal à comprendre pourquoi France Pinczon du Sel et Eric Brossier, les amis de Vagabond qui ont hivernés cinq ans au Spitzberg, ont appelé leur première fille Léonie (leur deuxième fille s'appelle Aurore ...).

³ Nordenskjöld était pourtant sujet de l'Empire Russe. En effet, lorsqu'il naît à Helsinki, le Grand Duché de Finlande, ancienne possession suédoise, faisait partie de la Russie.

Le préambule du "Traité de Paris" commence ainsi :



Image 03-8

Blason du Gouverneur du Svalbard

Le Président des États-Unis d'Amérique, Sa Majesté le Roi de Grande-Bretagne et d'Irlande et des Territoires britanniques au delà des Mers, Empereur des Indes, Sa Majesté le Roi de Danemark, le Président de la République française, Sa Majesté le Roi d'Italie, Sa Majesté l'Empereur du Japon, Sa Majesté le Roi de Norvège, Sa Majesté la Reine des Pays-Bas, Sa Majesté le Roi de Suède, Désireux, en reconnaissant la souveraineté de la Norvège sur l'archipel du Spitzberg, y compris l'île aux Ours, de voir ces régions pourvues d'un régime équitable propre à en assurer la mise en valeur et l'utilisation pacifique ...

Et donc c'est grâce à ce désir de sept têtes couronnées et de deux présidents de république que la Norvège devint pleinement souveraine en ces lieux, mais avec toutefois l'obligation de donner des droits égaux aux ressortissants de tous les pays signataires. Et c'est ainsi que le Svalbard fut doté d'un gouverneur, le Sysselmannen. Un gouverneur à qui il faut s'adresser si vous voulez naviguer au Spitzberg.

Il vous enverra une "notification" vous demandant d'indiquer les zones de navigation envisagées, les caractéristiques du bateau, l'expérience du skipper, le matériel de sécurité que vous emporterez sur les eaux comme sur les terres (notamment vos instruments de dialogue avec les ours).

Avec ces renseignements, il vous répondra en fixant le montant de la garantie SAR, "search and rescue", que vous devrez déposer. Le montant de cette garantie "search and rescue" correspond au coût réel d'une vraie recherche et d'un vrai secours, et en ces contrées ce n'est pas donné. Pour nous le Sysselmannen a fixé la garantie à 200 000 couronnes norvégiennes, soit environ 30 000 euros (un niveau de caution qui n'incite guère à faire naufrage).

Il est toutefois possible de présenter une couverture de ce risque par une police d'assurance, mais la garantie SAR, "search and rescue", doit être explicitement écrite (ce qui n'est pas le cas des assurances secours et rapatriement habituelles).

Souhaitant participer à la mise en valeur et à l'utilisation pacifique du Spitzberg dans le cadre d'un régime équitable nous avons donc demandé (et obtenu⁴) l'autorisation de naviguer dans les zones 3 à 10, c'est à dire toute la côte ouest de Sorkappoya au sud à Forstermeset Sorgfjorden au nord (de 76° 30' N 16° 30' E à 80° 00' N 17° 00' E) avec en prime l'île aux Ours.

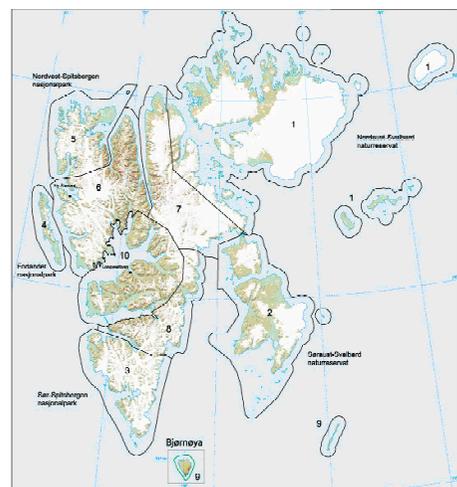


Image 03-9

Carte des zones de navigation du Svalbard

⁴ Je ne sais si en 1980 les Damiens, nos mythiques prédécesseurs disposaient bien d'une garantie "search and rescue", d'un GPS, d'une balise de détresse voire même d'un simple fusil. Mais je suis sûr d'une chose : ils n'avaient jamais navigué dans les glaces avant d'aller au Spitzberg. C'est peut être une belle définition de l'aventure : ne savoir faire que ce que l'on n'a pas déjà fait...

Le bord montant

Muni de ce précieux viatique qui leur offrait un vaste périmètre, "ils" (c'est à dire "eux", c'est à dire le bord montant) en profitèrent sans aucune retenue.

"On nous offre l'île aux Ours et le Spitzberg du sud au nord, prenons les !" telle fut sans doute leur devise.

Partis le 8 juillet 2012 de Tromsø au nord de la Norvège, le lieu de départ de bien des expéditions polaires, ils atteignirent l'île aux Ours (à 74°22 N) le 11 juillet, puis Hornsund au sud du Spitzberg (à 76°56 N) la veille de notre fête nationale, le 13 juillet, un vendredi de surcroît. Une traversée sans encombre, mais non sans plaisir.

Pour les saluer à l'arrivée ce vendredi 13, un ours blanc nonchalant viendra nager à proximité. Comme comité d'accueil pour une veille de 14 juillet on ne saurait rêver mieux.

Puis avec vaillance et détermination, ils remontèrent, remontèrent et remontèrent pour atteindre 79°55.250 N et 13°43.737 E, noté avec fierté dans le livre de bord le vendredi 20 juillet à 1h40 comme *"le point le plus Nordique de notre périple !"*.

Ils furent quand même bien méritants car si on regarde leur livre de bord à la colonne force de vent en degré beaufort on voit souvent 0 ou 1, parfois 2, rarement 3 et encore plus rarement 4. Éole était sans doute aux abonnés absents, la "risée diesel" souvent de la partie mais la visibilité fut notée le plus souvent Bonne ou Très Bonne.

Il n'est peut être pas nécessaire de vous infliger leur livre de bord jour par jour, ni non plus le détail de leurs repas. Sachez toutefois que l'art culinaire étant assez développé à bord, la liste des menus fut consignée avec exactitude et je vais quand même vous en donner un extrait en date du 19 juillet.

Pour les hommes à bord : *"saumon surgelé dans sa sauce à la crème et à la ciboulette accompagné de riz"*,
Et pour l'ours vu sur la berge : *"deux oisillons pour tout déjeuner"*.

Une histoire ainsi contée : *"Ce jour là un ours blanc tout proche marchait lentement à flanc de talus sur le rivage. A une quinzaine de mètres de lui des oies faisaient un véritable vacarme tout en battant des ailes et en reculant. Par deux fois, l'ours porta sa patte à la gueule et engloutit une petite masse sombre : deux oisillons pour tout déjeuner. Les oies redoublèrent leur vacarme mais l'ours continua sa promenade nullement impressionné."*



Photos 04-1

Escale à l'île aux Ours



Photos 04-2

Comité d'accueil à Hornsund



Photos 04-3

L'ours et les oisillons



Photos 05-1

Ursus maritimus (empaillé)



Photos 05-2

Pancarte à Ny-Alesund



Photos 05-3

Pub Coca-Cola 1993

Encart : Ursus maritimus

Ursus maritimus, l'ours blanc ou l'ours polaire (en anglais "polar bear"), est l'animal fétiche du Spitzberg. C'est un peu le chamois ou la marmotte de nos montagnes, mais je trouve qu'il est assez surexploité et bien souvent calomnié.

Ici, il est représenté partout, sur les commerces, sur les véhicules, sur les containers maritimes, à l'aéroport et dans tous les documents touristiques. C'est un vecteur de pub fantastique, mais je doute que nos braves ours touchent beaucoup de royalties et que leurs droits à l'image soient toujours parfaitement respectés⁵.

L'ours se trouve aussi sur les pancartes de signalisation mais avec toujours une indication de danger impressionnante. Et quand vous en croisez un, empaillé à l'aéroport ou à l'entrée d'un magasin, il aura toujours la gueule ouverte et une allure menaçante, les taxidermistes étant des gens fort habiles à susciter l'effroi.

Pourtant ce n'est pas un animal agressif, ce n'est pas un chien féroce, ni un taureau furieux. Certes, c'est le plus grand des carnivores terrestres (400 à 600 kg pour les mâles avec un record absolu de 1100 kg, 200 à 300 kg pour les femelles), mais comme il figure au sommet de la pyramide alimentaire, il n'a pas de prédateur et peu de raison de se montrer belliqueux.

C'est un animal curieux, mais avisé. Certes il pourrait vous dévorer s'il avait faim (tout particulièrement en été lorsqu'il n'est pas sur la banquise et qu'il n'a pas accès aux phoques, sa nourriture favorite), mais en général une fois sa curiosité assouvie, il n'insistera pas si vous lui manifestez fermement par votre comportement que vous ne faites pas partie de sa pitance habituelle.

Pour les amis de Vagabond qui ont hiverné cinq ans au Spitzberg et qui ont fait plusieurs centaines de rencontres avec les ours (757 très exactement enregistrés dans le livre de bord des hivernages), ce n'est jamais allé plus loin qu'un lancer de pétard face à un ours un peu trop curieux.

⁵ Mais ce n'est pas tellement mieux dans les latitudes tempérées où des ours blancs en effigie aident à vendre de la fraîcheur, des boissons, des congélateurs ou des climatiseurs.

Le "pompon" en la matière devrait être décerné à Coca-Cola qui dans une même pub en 1993 faisait se côtoyer des ours blancs et des manchots. Chacun sait en effet que les ours blancs sont uniquement au nord et que les manchots sont uniquement au sud. De la sorte la probabilité de leur rencontre pour nous offrir ensemble une délicieuse boisson rafraîchissante est assez proche de zéro. En tout cas une belle illustration de l'exploitation maximum de toutes les ressources de la planète pour nous vendre une boisson qui rend obèse, mais que certains boivent quand même pour lutter contre le mal de mer...

Un deuxième "pompon" devrait être décerné à Coca-Cola pour son "engagement" récent auprès de WWF dans une campagne pour sensibiliser les consommateurs à l'avenir compromis des ours polaires : cette campagne pour une noble cause, avec en vedettes, une mère ours et ses enfants, lui permettra de commercialiser 1,4 milliard de canettes spécialement blanches qui, on peut l'espérer, vont s'arracher. Cette campagne, qui s'appelle *Arctic Home*, est menée uniquement aux États-Unis pour le moment. Peut-être sommes-nous trop stupides ou trop insensibles aux ours blancs en Europe pour pouvoir en profiter ?



Photos 05-4, 05-5

L'entraînement des fusiliers marins



Photos 05-6

Le débarquement des fusiliers marins

En fait les accidents sont très rares, pas plus d'un événement tous les dix ans, quasiment toujours en été, lorsque l'ours a beaucoup maigri et qu'il a très faim⁶.

Quoique rares (ou parce que rares) ces accidents sont toujours très médiatisés, mais au Spitzberg sur une période de dix ans, les hors bords et surtout les motoneiges feront beaucoup plus de victimes.

Mais respectueux comme il se doit des règles officielles, nous avons bien le matériel préconisé "for polar bear protection" : "signalpistol", un beau pistolet lance fusée, et surtout "gun", un fusil d'un calibre conséquent.

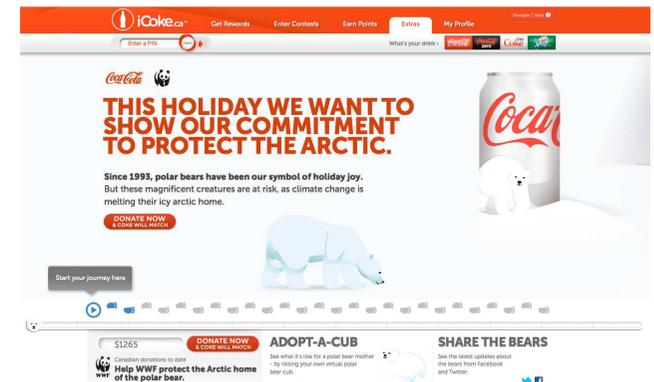
Fort heureusement ce matériel avait pu être fourni à Tromsø par le propriétaire du bateau. Il est en effet assez difficile par les temps qui courent de voyager en avion avec un tel arsenal.

Comme nous sommes des gens sérieux, nous avons aussi fait quelques manœuvres qui se sont fort bien déroulées : tout le monde a pu tirer sa balle d'entraînement, personne n'a été blessé et il n'y a pas eu de trou dans la coque du bateau, ce qui est une belle performance, la manipulation experte d'une arme de guerre telle qu'un Mauser 1939 ne faisant pas encore partie en France de la formation de nos pacifiques plaisanciers.

Ayant sans doute vu à qui ils avaient affaire, les ours blancs qui avaient si gentiment accueilli le bord montant, ne nous ont guère honorés de leur présence par la suite.

Mais nous avons toujours présenté les armes à chaque débarquement, pour ma plus grande frayeur d'ailleurs, car je crains plus la maladresse du fusilier marin que la férocité de l'ours.

Remerciements : cet article sur Ursus maritimus vous a été offert par Coca-Cola et le WWF dans le cadre de la campagne : "protect the Arctic home of the polar bear"



⁶ Les variations de poids des ours peuvent être considérables. Dans la littérature scientifique on rapporte le cas au Canada d'un ours blanc femelle qui pesait 92 kg en novembre et 505 kg en août, soit plus de 400 kg en neuf mois.

Sur les traces de ... (le bord montant, suite)

Mais dans ce périple, le bord montant ne se contenta pas bien sûr de s'intéresser aux ours, les hommes illustres furent aussi mis à contribution.

Et ici, les hommes illustres c'est bien sûr Roald Amundsen dont le buste en bronze vous attend à Ny-Alesund. Roald Amundsen en effet s'est envolé de Ny-Alesund le 11 mai 1925 avec le dirigeable *Norge* pour atteindre le pôle et traverser l'océan arctique. Il disparaîtra le 29 juin 1928 à bord d'un avion français parti de Tromsø vers le Spitzberg pour porter secours à l'expédition Nobile.

Nobile en 1928 survolera à nouveau le pôle avec le dirigeable *l'Italia* en partant lui aussi de Ny-Alesund, mais pris au retour dans le brouillard et alourdi par le givre, il tombera sur la banquise. La plus grande opération de secours jamais organisée sera lancée : 1500 hommes, 7 pays, 21 avions, 16 bateaux. Après bien des péripéties mondialement médiatisées, ce sera le brise glace soviétique Krassine qui récupérera les derniers naufragés.

Tout aussi dramatique et tout aussi médiatisée, l'expédition Andrée dont on trouve encore des traces dans l'île des Danois (Dansköya), presque à l'extrémité nord-ouest du Spitzberg.

L'aérostier Andrée voulait atteindre le pôle avec un ballon gonflé à l'hydrogène. Partis à trois le 11 juillet 1897, ils tomberont sur la banquise vers 83° de latitude nord après 65 heures de vol le 14 juillet. Mais comme Andrée était suédois, on peut douter que le 14 juillet soit pour lui une date particulière.

Ils survivront au moins deux mois et réussiront à atteindre l'île Blanche (Kvitöya), l'île la plus à l'Est du Svalbard, mais ils moururent peu après. Le plus étonnant, c'est qu'en 1930 plus de 33 ans après, un bateau chassant le phoque retrouvera les restes de l'expédition, trois cadavres congelés, mais aussi des carnets de bord et des plaques photographiques qui pourront être développées. L'enterrement d'Andrée à Stockholm le 5 octobre 1930 fut un deuil national et l'occasion d'une grande ferveur patriotique en Suède⁷.

Comme homme illustre, on rencontre aussi ici sous la forme d'un buste face à la mer, Vladimir Ilitch Oulianov, plus connu sous le nom de Lénine. Il veille encore sur Barentsburg, une ville minière fondée par des Néerlandais en 1920, rachetée en 1932 par une compagnie soviétique et qui reste encore un peu une ville "à la gloire de la marche vers le communisme".

⁷Pour refroidir un peu la ferveur patriotique suédoise sur l'expédition Andrée, on peut lire ceci, trouvé dans les annales du congrès de Londres de 1895 de la Société Internationale de Géographie : "L'attention s'est réveillée à la reprise de la séance lorsque le Dr Andrée de Stockholm a exposé son projet d'atteindre le pôle Nord en ballon. C'était une des communications à sensation du Congrès. La presse britannique en a entretenu ses lecteurs pendant toute une semaine. Malgré l'assurance avec laquelle l'auteur a développé son plan il n'a pas rencontré le même enthousiasme auprès des savants compétents : les critiques ne lui ont pas manqué et le président en souhaitant bon succès à cette dangereuse entreprise ne semblait pas convaincu qu'elle fût d'une exécution pratique"



Photos 06-1

Roald Amundsen à Ny-Alesund



Photos 06-2

Plaque commémorative de l'expédition Andrée



Photos 06-3

Lénine à Barentsburg



Photos 06-4

A couple de l'Apostol Andreï à Barentsburg

Mais à Barentsburg il n'y a pas que Lénine que l'on peut croiser. On peut aussi rencontrer l'*Apostol Andreï*, l'Apôtre André, le premier des apôtres du Christ. Et on peut même s'y retrouver à couple.

En effet l'*Apostol Andreï* est un voilier russe, il appartient au "Moscow Adventure Club" et avec Nikolay Litau son skipper il a un sacré pedigree à son actif : passage du Nord-Est, passage du Nord-Ouest, circumnavigation autour de l'Antarctique avec un petit bonjour à la base française de Dumond d'Urville d'un côté et un autre à la base Russe de Bellingshausen quasiment à l'opposé.

Il y a ici aussi des "hommes illustres" dont les traces laissées sur place ne sont pas des restes d'expédition ou des bustes en bronze : juste un sillage derrière un voilier nommé *Damien* qui en a fait rêver plus d'un et à qui nous devons notre présence ici au Spitzberg⁸.

Dans son livre, "*Damien : du Spitsberg au Cap Horn*", Gérard Janichon a écrit : "*Notre rêve était de partir faire le tour du monde sur un voilier de 10 mètres spécialement étudié. Jeunes et décidés, nous l'étions. Nous n'avions pas un sou vaillant, je n'avais jamais mis les pieds sur un voilier et, qui plus est, c'est à Grenoble que nous passions des heures le nez sur le bleu des mappemondes.*"

Passer des heures sur le bleu des mappemondes, à Grenoble de surcroît, une activité que certains pratiquent parfois ...

⁸ "*Le voyage de Damien*" a été réalisé il y plus quarante ans par Jérôme Poncet et Gérard Janichon. Partis le 25 mai 1969 de La Rochelle pour un tour du monde de 5 ans et 50 000 milles à la voile, ils remontent au Spitzberg, dans l'archipel de Svalbard. Ils naviguent au milieu des glaces, rejoignent le Groenland, puis redescendent la côte américaine jusqu'aux Antilles. Ils longent la côte Est de l'Amérique du Sud, puis atteignent le Cap Horn à la voile le 4 mars 1971, après avoir remonté l'Amazone sur plus de 2 000 kilomètres. Ils visiteront les îles subantarctiques, Géorgie du Sud, Crozet, Kerguelen, Heard, Macquarie, rejoindront la Tasmanie, l'Australie, la Nouvelle-Calédonie avant de traverser tout le Pacifique contre les vents et de rallier Tahiti. De là, ils descendront vers l'Antarctique, mouilleront sous le cercle polaire avant de remonter vers les Shetlands du sud, la Géorgie du Sud, l'Argentine et le Brésil. Leur tour du monde s'achève en septembre 1973 à La Rochelle.

Encart : les "villes" du Spitzberg

Barentsburg est donc une ville russe où on exploite des mines de charbon. A son apogée à l'époque soviétique elle servait de vitrine à l'URSS dans l'Arctique (c'était aussi un point d'espionnage stratégique durant la Guerre "froide") et sa population était de 1500 habitants. Elle n'est plus que de 400 environ aujourd'hui. Mais avec ses 400 habitants, elle reste la deuxième "ville" du Spitzberg.



Photos 07-1

Barentsburg, ville minière russe

Jusqu'à la fin des années 1990, il y avait une autre ville minière russe au Spitzberg, la ville de Pyramiden. Fondée par des Suédois en 1910, elle sera rachetée par des Russes en 1926 pour être revendue en 1931 à la compagnie soviétique Arktikougol, la même compagnie qui exploitera aussi Barentsburg. Elle avait près de 1000 employés jusqu'à l'arrêt de l'exploitation minière en 1998, et depuis elle a rejoint la liste des villes fantômes du Spitzberg, comme Grumantbyen, Colesbukta ou Advent City.

La première ville du Spitzberg est maintenant Longyearbyen. Créée en 1906 pour exploiter le charbon par John Munroe Longyear, un homme d'affaires américain, elle sera rachetée en 1926 par les Norvégiens qui changeront son nom. Dans cette grande partie de Monopoly que semble avoir été la création et la revente des villes du Spitzberg, "Longyear City" en américain est devenu "Longyearbyen" en norvégien.



Photos 07-2

Longyearbyen, la "capitale" du Spitzberg

Depuis, c'est aussi la "capitale" du Svalbard et le siège du Sysselmannen, son gouverneur. Bien que la plupart des mines aient cessé leur production (seule la "mine 7" restant encore en service), la ville semble profiter d'un certain boom dû au tourisme et aussi à l'UNIS, son université qui accueille 250 étudiants toute l'année et qui se présente comme la plus septentrionale du monde.

L'ouverture de son aéroport en 1975, qui a permis des liaisons avec la Norvège cinq fois par semaine, a complètement modifié les conditions de vie sur place (avant, les bateaux ne passaient pas pendant 6 mois de l'année). Disposant de toutes les commodités d'avitaillement, Longyearbyen est une excellente escale pour changer d'équipage.



Photos 07-3

Ny-Alesund

Ny-Alesund est maintenant la troisième ville du Spitzberg. Ville étant un bien grand mot, car Ny-Alesund est essentiellement un ensemble de bases de recherche polaire qui abrite environ 30 personnes en hiver et 300 en été. Elle fut créée en 1916 par la *Kings Bay Kull Compani AS*, pour, là aussi, exploiter le charbon. Mais l'exploitation minière cessera totalement en 1963 après une série d'explosions dramatiques en 1948, 1952, 1953 et 1962 qui au total firent plus de 50 morts. Toutefois Ny-Alesund ne devint pas une ville fantôme pour autant car la recherche pris la succession du charbon, à tel point que la *Kings Bay Kull Compani AS* changera son nom en *Kings Bay AS* en 1998 pour gommer toute référence au charbon.



Photos 07-4

Le Costa Deliziosa à Longyearbyen

Donc il reste 3 villes non fantômes au Spitzberg, mais pour que le tableau soit complet, il ne faudrait pas oublier les nouvelles villes qui sont en train d'arriver : les "villes flottantes".

Nous avons ainsi croisé à Longyearbyen le *Costa Deliziosa*, un navire que l'on vous présente ainsi : *"L'art de séduire, de charmer, mais aussi de satisfaire tous vos désirs. Le Costa Deliziosa, un pur délice : un bijou, la nouvelle star de la flotte conçue pour étonner vos sens"*.

Avec la modeste capacité de 2826 passagers et 934 membres d'équipage c'est un quasi sister-ship du *Costa Concordia* qui fit lamentablement naufrage le 13 juin 2012 sur les côtes italiennes.

Malheureusement ces villes flottantes de plus de 3000 personnes ne se cantonnent pas à Longyearbyen. Les scientifiques de Ny-Alesund les voient aussi maintenant arriver avec effroi : 3000 croisiéristes contre 300 chercheurs, la partie n'est plus égale.

Enfin, j'espère que tout le monde appréciera les objectifs de la croisière : *"Une croisière qui vous régénère et vous donne un sentiment de bien-être aussi vaste que l'océan"*.



Photos 08-1, 08-2, 08-3

L'étrange attirance des régions polaires

Des étoiles plein les yeux

Fort heureusement, il y a ici bien plus que des villes fantômes ou des villes flottantes.

Et ce n'est pas le bord montant qui me contredira. "Eux" que nous avons retrouvés à Longyearbyen pleins d'étoiles dans les yeux et qui nous dirent "le Spitzberg c'est formidable !" en nous passant le bord.

Les étoiles dans leurs yeux, je ne pense pas qu'ils les avaient vues la nuit dans le ciel. Car la nuit, ici l'été n'existe guère. En effet par 78° Nord, le soleil de minuit brille du 20 avril au 23 août (et la nuit polaire règne du 26 octobre au 15 février) de la sorte "bonjour" et "bonsoir" sont des expressions d'usage moins fréquents que sous nos latitudes tempérées.

Mais ces étoiles, d'autres les avaient peut être vues avant : Gérard Janichon qui écrivait " *Damien avec une étoile sur le i* ".

Je ne décrirai pas leurs étoiles, leurs photos le feront mieux que moi. Mais en contemplant leurs visages je n'ai pu que penser à " *l'étrange attirance de ces régions polaires, si puissante, si tenace...* " ⁹.

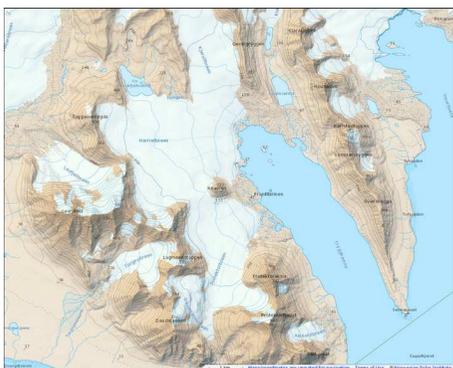
Et c'est ainsi qu'ils nous transmirent le bord. Dans le temps, on disait "à vous le soin" lorsqu'on passait la main à bord d'un voilier.

Dorénavant à nous le soin donc. Mais comme "ils" avaient fait flotter vaillamment le pavillon du Club du Sud au Nord du Spitzberg, nous n'avions plus rien à prouver pour l'honneur du GIC et nous pouvions pratiquer honorablement une navigation opportuniste au gré des vents.

Nous avons toutefois deux contraintes à respecter : un rendez vous avec des équipes scientifiques à la base de Ny-Alesund et aussi l'impérieuse obligation de rendre le bateau à Tromsø à la date prévue.

Et puis du vent, nous en eûmes. Comme nous comptions en nœuds (donnés par un anémomètre précis) et non en degré beaufort (pifométrés par les équipiers), nous dirons de 15 à 25 nœuds en général, rarement en dessous, jamais au dessus, sauf peut être une ou deux rafales facétieuses descendant négligemment d'un glacier. Mais au lieu de donner des chiffres, il me semble plus poétique de dire jolie brise, bonne brise et vent frais, sachant qu'ici effectivement la fraîcheur est assez proportionnelle à la force du vent.

⁹ Jean Baptiste Charcot février 1905. La citation complète est la suivante : " *D'où vient l'étrange attirance de ces régions polaires, si puissante, si tenace qu'après en être revenu on oublie les fatigues morales et physiques pour ne songer qu'à retourner vers elles ? D'où vient le charme inouï de ces contrées pourtant désertes et terrifiantes ?* "



Un glacier ou des glaciers ?

Mais reprenons le fil de notre récit si bien commencé au tout début par 78°16' Nord et 13°46' Est, dans la baie de Trygghamna.

"Un glacier à chaque mouillage", vous ai-je dit. Mais j'avais tort, ce n'est pas un glacier mais des glaciers que nous aurons maintenant à chaque mouillage.

D'ailleurs, dans la baie de Trygghamna, en face de nous c'est le Kjerulfbreen, un peu à gauche le Harrietbreen et à l'entrée c'était le Protektorbreen qui nous avait accueillis.

Une ligne de crête plus loin, se trouvent l'Alkhornbreen, le Daudmannsbreen, le Torgnybreen, le Lexfjellbreen ... et je pourrai continuer longtemps mon énumération, car il y a environ 2650 glaciers dénommés au Svalbard, dont 90 vèlent dans la mer. Si vous aimez bien les chiffres, je pourrai vous dire que l'archipel a une superficie de 61 022 km² (soit approximativement la Belgique et les Pays-Bas réunis) dont 36 500 km² (soit 60% environ) sont recouverts de glace.

Sachant que "breen" signifie glacier, j'ai trouvé agréable de commencer une navigation polaire devant un "Glacier Protecteur", le Protektorbreen.

Les noms des glaciers sont en eux mêmes déjà un voyage dans l'espace et dans le temps¹⁰ : le Kjerulfbreen, c'est pour le géologue norvégien Theodor Kjerulf (1825-1888), , le Harrietbreen c'est pour le contributeur des expéditions norvégiennes de 1911, 1912 et 1913, Harriet Wedel Jarlsberg (1846-1926).

Et plus tard face au Lilliehöök breen, nous saluerons le commandant de l'expédition suédoise de 1861 Gustaf Bertil Lilliehöök (1836-1899), et nous ferons l'ascension du Dronning Mauds Fjell, nom donné par le topographe Bernahrd Luncke lors de la première ascension le 13 août 1928 en l'honneur de la Reine de Norvège Maud Charlotte Mary Victoria (1869-1938).

Au Spitzberg, vous n'échapperez pas aux glaciers, et c'était bien notre idée. Mais pour pouvoir fréquenter les glaciers de pied ferme, il est avisé de prévoir un peu de matériel : crampons, piolets, baudriers, cordes, broches à glace font en effet partie d'un attirail qui est du plus bel effet sur les photos. Et en la matière nous n'étions pas dépourvus.



Photos 09-1, 09-2

Carte et photo du "Glacier Protecteur"



Photos 09-3

L'ascension du Dronning Mauds Fjell

¹⁰ Source : base de données toponymiques du Norsk Polarinstitut



Photos 09-4, 09-5, 09-6
Hommes des glaces

Pour initier tout le monde au maniement de ces instruments en général peu usités à bord d'un voilier, un week-end "sécurité glacier" avait été organisé avant la croisière sur une mer des plus tranquilles, la Mer de Glace à Chamonix. Là, l'ami Jacques Ottonello, secouriste en montagne au PGHM (et compagnon de quelques escapades en Antarctique, au Groenland ou au Spitzberg) avait présenté les rudiments indispensables sur la question. Il avait surtout enlevé à tout le monde l'envie de se retrouver au fond d'une crevasse, car ce n'est pas très facile d'en sortir, même pour des marins pour qui les manœuvres de corde n'ont plus aucun secret.

Manifestement, la leçon fut efficace car personne n'a fini au fond d'une crevasse, bien que tout le monde ait pu profiter du délicieux crissement de la glace sous le pied.

Au passage, si sur un glacier il faut en général éviter les crevasses, surtout celles qu'on ne voit pas, car cachées sous une belle neige blanche, ici il faut aussi se méfier des bédrières et des moulins.

Une bédrière est un cours d'eau formé par les eaux de fonte d'un glacier, qui s'encaisse en gorge dans la glace. Un moulin est une espèce de puits dans lequel la bédrière se jette. C'est en fait une crevasse qui s'est refermée lors de sa descente avec le glacier, mais dont le trou creusé par l'eau subsiste.

Grâce aux bédrières et aux moulins, l'eau s'engouffre sous le glacier dans de véritables torrents sous-glaciaires qui débouchent au front du glacier. Depuis la surface d'un glacier vous avez ainsi un bon raccourci pour rejoindre le bateau, mais peut être pas en excellent état. Enfin, nous avons évité et traité avec respect les bédrières, surtout les bédrières invisibles tapies sous les ponts de neige que l'on ne peut détecter qu'à l'oreille.

En effet, nous ne voulions pas rater notre rendez-vous à Ny-Alesund avec Florian Tolle. Florian est un scientifique qui dans le cadre du groupe de recherche "Mutations Polaires" suit d'une manière permanente par 79° Nord, un glacier nommé Loven Est.

Le Loven Est est un petit glacier¹¹, 10 km² environ, mais il vous faudrait plusieurs jours pour en faire le tour à pied. Il est suivi régulièrement depuis 1963, date de la création de la base Jean Corbel à son pied.

¹¹ Si vous fréquentez les milieux de la glaciologie, on vous expliquera que sur notre planète il y a environ 160 000 glaciers de toute taille. Pour pouvoir s'y retrouver dans une aussi grande famille, on a l'habitude de distinguer par ordre de taille croissante les glaciers de montagne, puis les calottes glaciaires et enfin tout au sommet du classement, deux êtres suprêmes, les inlandsis du Groenland et de l'Antarctique. Les glaciers de montagne et les petites calottes ne représentent que 0,26% des glaces de la cryosphère. Mais les petits glaciers sont sensibles au climat selon une échelle de temps comparable à celle des générations humaines et ils ont l'avantage d'être situés sur l'ensemble de la planète. De la sorte ils constituent des indicateurs précieux pour l'étude des changements climatiques globaux.



Photos 09-8

Visite de la base Corbel avec Florian Tolle

Florian nous fera visiter son jardin, pardon son glacier, ses moraines, son torrent émissaire. Il nous expliquera comment il fait pour compter tout ce qui rentre (de la neige) et tout ce qui sort (de l'eau). Et manifestement ce n'est pas une sinécure de promener sur le glacier des télédéTECTEURS lasers qu'on appelle Lidar et qui pèse 40kg, ou de faire le tour des crêtes pour aller chercher les données de huit stations photos qui toutes les huit heures prennent un cliché du site.

Il nous fera aussi visiter la base Corbel, où nous pourrons admirer le magnifique jéroboam d'un grand vin, malheureusement vide. Si vous ne le savez pas un jéroboam est une bouteille conçue pour contenir l'équivalent de quatre bouteilles de 75 cl, mais ici c'était un cadeau laissé par Michel Rocard, notre ancien Premier ministre devenu "Ambassadeur des Pôles". Cadeau laissé n'est pas exactement le terme qui convient et il vaudrait mieux dire cadeau partagé avec les scientifiques, car on nous a raconté que la visite de Michel Rocard s'était terminée ici d'une manière fort joyeuse.



Photos 09-9

Jeu de ballon entre Michel Rocard et Sébastien Barrault (photo Ambassade de France à Oslo)

Mais je savais déjà que la recherche polaire ne pratiquait guère la sinistrose et à ce sujet nous avons eu grand plaisir à recevoir à bord l'ami Sébastien Barrault.

J'avais connu Sébastien lorsqu'il était venu nous chercher dans la nuit polaire à bord de Vagabond où nous avions remplacé France Pinczon du Sel et Éric Brossier qui hivernaient sur la côte Est du Spitzberg. A cette occasion, il avait amené de quoi faire une délicieuse fondue, avec le vin blanc qui va bien avec.

En effet, Sébastien est suisse d'origine, de Sion dans le Valais précisément. A l'époque il était étudiant à l'UNIS, l'université du Svalbard. Depuis, il est monté en grade et il est devenu le chef de la base franco-allemande AWIPEV de Ny-Alesund.

AWIPEV cela signifie Alfred Wegener et Paul-Émile Victor, deux gloires du monde polaire et manifestement ces deux gloires portent bonheur à Sébastien, de jour comme de nuit, car il reste ici toute l'année. Sur le site de l'Ambassade de France à Oslo, on le voit en particulier jouer au ballon avec Michel Rocard. Mais soyons complet, le ballon en question était un ballon sonde météo.

Baptême nautique

Malgré l'étrange attirance de la région (et surtout la bonne ambiance qui règnent dans les bases), il nous fallut un jour envisager de rentrer à bon port.

Mais en descendant, nous avons encore un baptême nautique à offrir. En effet, Florian Tolle et son collègue Alexander Prokop, un scientifique autrichien, nous avaient demandé si nous pouvions les déposer à la base Polonaise de Kaffiøyra située au sud de Ny-Alesund, un peu après le Forlandsrevet, un passage délicat de hauts fonds entre l'île Prins Karls et la terre principale du Spitzberg.

Nous avons bien entendu accepté, mais en guise de baptême, ils furent un peu soignés. En effet, nous leur avons offert un bon petit près avec 20 à 25 nœuds de vent dans le nez et un débarquement style commando à la pagaie en zodiac. Fort heureusement, ils avaient des combinaisons de survie pour se livrer à ce genre d'exercice et tout s'est bien passé, sans prise de risques inutiles.

Comme initiation à la navigation "de plaisance" à la voile, on aurait pu rêver mieux, mais Florian ne nous en veut pas pour autant. Il nous a envoyé depuis le récit de la suite de leurs aventures : *"Le chaleureux accueil polonais aura eu vite fait de nous réchauffer et de nous redonner le sourire que finalement nous n'avions jamais vraiment perdu !"*

Pour être complet, il faut aussi dire que leur retour ne fut pas non plus des plus tranquilles : *"Au moment de revenir à Ny-Alesund, le vent avait à nouveau tourné et nous l'avons eu dans le nez pour tout le retour. Résultat : des heures à en prendre plein la tronche sur le petit bateau à moteur de l'institut polaire !"*

Pour notre part, nous sommes redescendus sans encombre sur la Norvège. Après une escale dans un fjord pour reprendre à l'abri les coutures du génois qui laissaient un peu à désirer¹², nous avons pu profiter d'un bon couloir de vent qui nous a conduits au débridé jusqu'à l'entrée des fjords à 6 nœuds de moyenne.

Au milieu du parcours, nous eûmes notre dernier soleil de minuit, puis notre première amorce de nuit, et avant même l'arrivée nos premières nostalgies.



Photos 10-1

Base Polonaise de Kaffiøyra



Photos 10-2

Séance de couture



Photos 10-3

Dernier soleil de minuit

¹² 4 heures de couture à 5 personnes, cela fait 10 mains et 50 doigts utilisés pendant un certain temps. Pour être complet, le bord montant avait œuvré de même sur la grand voile. Le soin des voiles est une activité exigeante et la paumelle est un instrument à ne pas oublier, même sous les hautes latitudes.

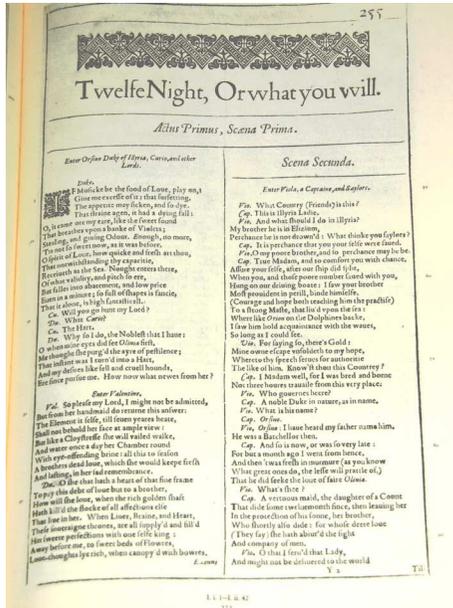


Image 11-1
Fac similé de Twelfth Night, or What You Will
(La Nuit des Rois, ou Ce que vous voudrez)
de William Shakespeare

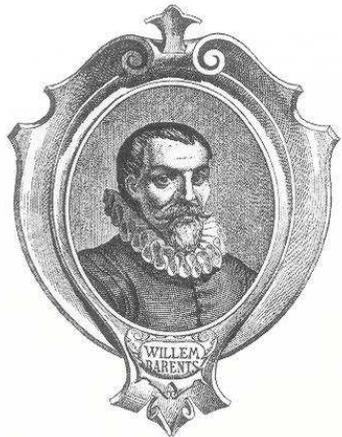


Image 11-2
Portrait de Willem Barentsz

Epilogue

Depuis j'ai découvert que William Shakespeare avait évoqué dans "La Nuit des Rois, ou Ce que vous voudrez" l'incroyable expérience de Willem Barentsz qui en son temps avait eu un grand retentissement :

"She did show favour to the youth in your sight only to exasperate you, to awake your dormouse valour, to put fire in your heart and brimstone in your liver.

You should then have accosted her; and with some excellent jests, fire-new from the mint, you should have banged the youth into dumbness.

This was looked for at your hand, and this was balked: the double gilt of this opportunity you let time wash off, and you are now sailed into the north of my lady's opinion; where you will hang like an icicle on a Dutchman's beard, unless you do redeem it by some laudable attempt either of valour or policy."

" Elle n'a fait des courtoisies au jeune homme devant vous que pour vous exaspérer, pour réveiller votre valeur qui s'endort comme un loir, mettre du feu dans votre cœur et du salpêtre dans vos veines.

Vous auriez dû l'accoster alors, et avec quelques excellentes plaisanteries, frappées sur-le-champ par le balancier de votre esprit, vous auriez réduit le jeune homme au silence.

C'est ce qu'on attendait de vous et cet espoir a été trompé : vous avez laissé le temps effacer la double dorure de cette occasion et vous avez maintenant navigué au nord de l'opinion de Madame, où vous pendrez comme un glaçon à la barbe d'un Hollandais, à moins que vous ne rachetiez cette faute par quelque louable entreprise de valeur ou de politique."

Il voulait ainsi indiquer qu'en amour comme en voyage, les fausses routes sont innombrables et je ne doute pas que lorsque vous naviguez au nord, comme il vous plaira et même sans fausse route, vous penserez toujours à ce glaçon pendu à la barbe d'un Hollandais, qui s'appelait Willem Barentsz.

Annexe 1 : les conditions de navigation

Si on regarde les latitudes du Spitzberg, de 70° à 80° Nord, on pense tout de suite aux quarantièmes rugissants et aux cinquantièmes hurlants. Mais si on consulte les Pilot Charts pour la mer de Barentsz en août, on va trouver en moyenne force 3 ou 4, avec toutes les directions presque équiprobables, 5 à 10% de calme et 1% de "gale", c'est à dire de vent supérieur à force 8.

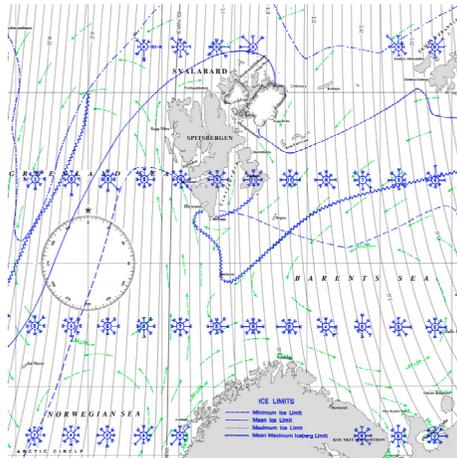
Si on considère que les conditions du premier bord ont été plutôt calmes, et les conditions du second plus ventées, on peut admettre que nous avons eu "en moyenne" les conditions données par les Pilot Charts.

En fait, le climat du Spitzberg, que l'on qualifie de polaire maritime, voit s'affronter la "froideur" de l'air polaire venu du nord à la "douceur" de l'air marin venu du sud, et il peut être très variable¹³. Paradoxalement le temps est plus sec et plus beau quand on est dans l'air polaire. Il est plus humide et plus perturbé quand on se retrouve dans l'air marin.

Comme l'air froid accompagne la banquise, il n'est pas étonnant que les températures les plus froides soient à la fin de l'hiver au moment où la banquise est la plus étendue. Le minimum absolu enregistré au niveau de la mer a été de -49.2°C le 28 mars 1917 près de Barentsburg¹⁴. Mais pour rassurer les âmes sensibles, il faut signaler qu'entre la fin juin et la mi-août on a rarement des températures au niveau de la mer inférieures à 2°C, (ni supérieures à 10°C, ce qui permet d'affirmer qu'en été, on reste dans du froid "positif", plus proche du bac à légume d'un réfrigérateur que du compartiment 4 étoiles d'un congélateur haut de gamme).

Nous avons eu ces conditions de température moyenne, avec manifestement un meilleur temps pour le premier bord qui était plutôt dans les masses d'air polaire en juillet. Avec la remontée vers le nord de la banquise en août, les masses d'air humide ont suivi et le deuxième bord s'est retrouvé dans les ondulations du front polaire.

C'est d'ailleurs assez intéressant, voire émouvant, de se retrouver dans les ondulations d'un front polaire et de voir en temps réel une perturbation se créer, puis prendre son autonomie et partir à l'Est. En général, les dépressions atlantiques que nous voyons passer en France sont bien constituées et elles se sont pour la plupart formées à la pointe sud du Groenland, là où le froid et le chaud s'affrontent. Ici, en août, nous étions un peu au cœur d'un mécanisme de ce type et nous pouvions le suivre assez bien grâce au fichiers Grib que l'on pouvait charger avec l'Iridium du bord.



Carte 12-1

Extrait des Pilot Chart pour le mois d'août

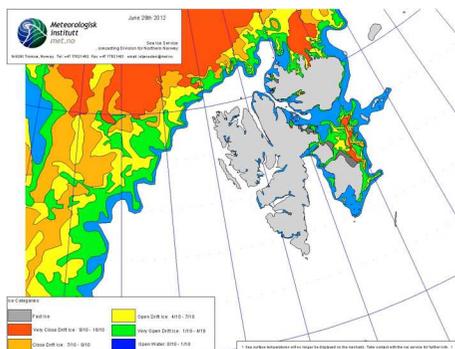


Carte 12-2

Fichier Grib du 12 août 2012 : 18.8 nœuds de vent moyen, rafales 27.0 nœuds, secteur ouest et sud-ouest, un boulevard pour la traversée

¹³ Comme exemple de variabilité, j'ai connu ici lors d'un raid à ski au printemps, de la pluie le matin, ce qui suppose une température supérieure à 0°C, et -15°C l'après midi, ce qui est assez "glaçant".

¹⁴ Mon record personnel au Spitzberg est de -41°C, mais c'était en altitude. Sous la tente, c'est quand même un peu frais. Le record de Vagabond sur la côte Est au niveau de la mer c'est -35°C.



Carte 12-3

Carte des glaces du 29 juin 2012



Photos 12-4, 12-5

Growler et bergy bit

Les fichiers Grib se sont d'ailleurs révélés de qualité ici : ils nous donnaient 4 à 5 jours de visibilité avec une fiabilité suffisante pour bâtir une stratégie (pas plus de 12 h de décalage sur l'évolution des phénomènes et pas plus de 1 à 2 degrés beaufort de variation sur les prévisions de vent). Sachant qu'en 15 jours nous avons eu 5 bascules de vent du nord au sud et du sud au nord, nous avons apprécié de pouvoir anticiper et surtout de voir le boulevard qui s'est ouvert pour faire la traversée : 18.8 nœuds de vent moyen, rafales 27.0 nœuds, secteur ouest puis sud-ouest, idéal pour une descente au débridé avec une moyenne de 6 nœuds.

Ce n'est donc pas trop difficile de naviguer ici, mais il y a un paramètre qui peut compliquer les choses : c'est la glace. Mais il faut distinguer deux types de glace : la glace de mer qu'on appelle banquise et qui est formée par le gel de la mer, et les glaciers, que l'on pourrait appeler glace de terre et qui est une glace d'eau douce, qui nous fournissent les icebergs, les growlers et même les glaçons que l'on met avec délice dans son whisky en se disant que ces glaçons peuvent avoir quelques centaines, voire quelques milliers d'années.

En hiver, le Spitzberg est totalement pris dans la banquise. En été en général si l'Ouest est dégagé en raison du Gulf Stream, souvent le Nord et l'Est restent pris assez tard. Dans le Sud on a aussi parfois en été des remontées de banquise qui proviennent de l'Est.

Cette année 2012 fut un triste record pour le recul estival de la banquise et dès la mi-juin nous savions que le Spitzberg serait très dégagé. La carte des glaces du 29 juin 2012 ne faisait plus apparaître pour la côte Ouest que quelques restes de banquise au fond des fjords, la banquise se situant déjà au delà de 80° Nord.

Si donc la banquise ne fut pas une difficulté majeure cette année, les icebergs et les growlers sont quand même restés une cause de soucis constants. Paradoxalement, les icebergs pourtant plus gros sont moins dangereux que les growlers que l'on détecte moins facilement.

En effet, on appelle *growler* (bourguignon en français) un bloc de glace qui dépasse de moins d'un mètre et qui pèse moins de 120 tonnes, *bergy bit* (fragment d'iceberg) de 1 à 5 m au dessus de l'eau, et de 120 à 5400 tonnes, et *iceberg* au delà avec une subdivision en petit, moyen, gros et très gros. Mais même s'il fait moins de 120 tonnes, la rencontre d'un growler tranquille et d'un voilier vélocé laisse toujours quelques traces...

Annexe 2 : sécurité

Lorsque vous dites que vous allez naviguer au Spitzberg, tout le monde va vous demander : "Ce n'est pas dangereux ?" (la question sous-entendant d'ailleurs sa réponse : "C'est dangereux !").

Mais plutôt que de facteur de danger, je voudrais plutôt parler ici de facteur de sécurité.

Premier facteur de sécurité, le jour permanent qui permet une visibilité elle aussi permanente, je n'ose dire de jour comme de nuit (naviguer ici avec une période nocturne serait sans doute une autre histoire qui donnerait lieu à beaucoup de mouillages et à quelques capes de nuit).

Deuxième facteur de sécurité, vous risquez assez peu les collisions ... avec d'autres navires, car ils sont assez peu nombreux (personnellement, j'ai le sentiment d'avoir couru plus de risque en traversant la Manche en course dans le brouillard qu'ici).

Troisième facteur de sécurité, comme l'idée de rencontrer un bloc de glace avec un voilier en plastique inspire une sainte terreur à tout l'équipage, vous pouvez être sûr que la règle 5 du RIPAM sera ici parfaitement respectée. Pour mémoire, le RIPAM c'est le règlement international pour prévenir les abordages en mer et la règle 5 énonce clairement : "*Tout navire doit en permanence assurer une veille visuelle et auditive appropriée*".

Une veille appropriée que nous avons assurée bien souvent au détriment du confort : à ce titre, la capote si agréable pour protéger les équipiers du vent et des embruns est toujours restée désespérément pliée pour que la visibilité sur l'avant soit toujours dégagée.

Quatrième facteur de sécurité, qui découle d'ailleurs du troisième, je trouve que c'est approprié d'être ici avec un équipage nombreux.

Le premier bord avait sept personnes, ils tournaient en trois quarts de trois heures à deux, avec le chef de bord hors quart.

Pour le deuxième bord, nous étions huit, et nous tournions avec deux quarts de quatre, en changeant un équipier toutes les heures. Ce système tournant, inspiré de la course, permet d'avoir du monde sur le pont lorsqu'il faut manœuvrer vite, il permet aussi de prendre son quart en douceur en sachant que la veille est toujours assurée et que le bateau n'est pas en vrac au changement de quart, il permet aussi de mélanger les équipiers.

Mais en 3 fois 2 plus 1, ou en 2 fois 4, la veille fut toujours assurée et le bateau est revenu en Norvège sans une égratignure.



Photo 13-1
Le soleil est au nord à minuit



Photo 13-2
Veille appropriée



Photo 13-3
Mouillage "paisible"



Photo 13-4
Une magnifique "patate" d'algues

Pour ce qui nous concerne nous avons aussi fait systématiquement un quart de veille au mouillage, car comme chacun sait les growlers ne dorment pas toujours la nuit et les ancrs ne tiennent pas toujours non plus.

La plupart du temps, bien sûr, cela ne sert à rien, si ce n'est de profiter à tour de rôle des splendeurs de la vie arctique. Mais un jour, presque pour récompenser chacun de ses peines, nous avons gentiment dérapé sous quelques rafales juste un peu plus fortes que les précédentes. Comme le veilleur de nuit n'était pas assoupi, les manœuvres nécessaires furent faites avec promptitude et sincèrement j'ai apprécié d'être réveillé à temps par un équipier vigilant plutôt que par le fracas d'un navire qui se déchire sur la glace ou le rocher.

Il faut dire qu'ici les laminaires¹⁵ prolifèrent et les mouillages sont rarement de bonne tenue. Certains bons auteurs conseillent de ne mouiller que dans l'axe des ruisseaux où les laminaires seraient moins présentes mais c'est plus vite dit que fait. Même si vous avez fait une belle manœuvre de mouillage avec une bonne marche arrière pour bien crocher l'ancre, si votre ancre est plantée dans les laminaires vous aurez l'impression que cela tient, mais un vent plus fort pourra vous amener à tout arracher et vous partirez à la dérive en traînant avec vous une magnifique "patate" d'algues

Cinquième et dernier facteur de sécurité dont je voudrai parler, les instruments de navigation dont nous disposons. Certes, ce facteur de sécurité n'est pas propre aux régions polaires, mais ici il prend une acuité particulière.

Sans même parler de Barentsz, lorsque je relis les Damiens qui naviguèrent au Spitzberg "à l'estime" c'est à dire avec un compas soumis ici à des aberrations magnétiques, un loch approximatif et un simple plomb de sonde, avec parfois, mais pas souvent, un point astro lorsque le soleil le voulait bien, je trouve que nous faisons un peu figure de nantis avec nos GPS et nos cartographies électroniques.

Connaître en permanence sa position est quand même un vrai facteur de sécurité. Tant que vous n'en profitez pas trop pour prendre des risques inconsidérés en pensant que vos cartes offrent la certitude d'un évangile¹⁶.

¹⁵ Les laminaires nordiques (*laminaria hyperborea*) sont des algues qui peuvent atteindre 3 mètres de long.

¹⁶ A ce sujet, j'ai connu un voilier qui entre Bellesund et Hornsund a violemment heurté un bloc erratique non cartographié : il naviguait au moteur à plus de 7 nœuds avec pour consigne au barreur de respecter la ligne des 30 mètres ; la barreur a vu 30m, puis 8m puis 4m puis crac, le bateau immobilisé talonnant sur un rocher ; un peu de panique à bord lorsque de l'eau a été vue dans la cale, mais fort heureusement il est apparu assez vite que c'était de l'eau douce, un réservoir ayant éclaté sous le choc. Il faut toujours se méfier quand on passe au large d'un glacier : dans le temps ce glacier a pu se retirer en laissant derrière lui des blocs dont la taille peut être très importante.



Les facteurs de sécurité ayant été inventoriés, on peut maintenant parler des risques.

Dans les faits, il y a un risque prépondérant, c'est celui de tomber à l'eau. Ce risque existe d'ailleurs partout dans le monde et si on consulte les bilans des organismes de secours, pour la plaisance à la voile la rubrique "homme à la mer" est beaucoup plus représentée que la rubrique "nauffrage".

Ici le risque de tomber à l'eau n'est pas plus élevé qu'ailleurs mais les conséquences de la chute seront particulièrement dramatiques vu la température de l'eau¹⁷. De la sorte "l'homme à la mer" (ou "la femme à la mer") c'est vite un scénario d'épouvante : en supposant que la personne survive au choc thermique, imaginer que le reste de l'équipage va garder la tête froide pour manœuvrer sans catastrophe au milieu des glaçons relève déjà de la gageure, et puis pour aider le naufragé à remonter, il faudra sans doute mettre un autre équipier (si possible volontaire) à l'eau, perspective réjouissante s'il en est.

Risque inacceptable, mais dont il est extrêmement facile de se prémunir : il suffit de s'attacher. Certes cela ne fait pas partie de la culture maritime (certains, ou plutôt certaine navigatrice célèbre préférant avoir un téléphone portable dans la poche plutôt qu'un mousqueton à la main), mais cela fait partie depuis toujours de la culture montagnarde qui magnifie l'assurage, la corde et la cordée.

A bord nous avons honoré cette culture, et pour le bord descendant j'ai imposé que nul ne sorte de la cabine sans avoir d'abord croché son mousqueton et que tous les déplacements sur le pont se fassent en sécurité. Des anneaux de corde avaient été disposés judicieusement pour cela. En outre, il est très facile de se faire un harnais avec un anneau de sangle que l'on met instantanément en le passant autour d'une épaule. L'application de la consigne n'a donc posé aucun problème. Certes par temps calme la chute à la mer est peu probable, mais en s'attachant systématiquement même par beau temps on acquiert les habitudes et les réflexes nécessaires¹⁸.

Pour le reste nous avons bien sûr les éléments de sécurité habituels sur les voiliers de plaisance, avec toutefois en complément des combinaisons de survie en néoprène qui nous donnent des silhouettes assez comiques lorsque nous les essayâmes. On peut toutefois admettre qu'ici c'est un complément indispensable au radeau de survie : en effet, si vous devez utiliser le radeau, il est quasi certain que vous vous mouillerez dans la manœuvre et qu'ainsi trempés par une eau glacée votre nouvelle aventure dans le radeau ne commencera pas sous les meilleurs auspices.

¹⁷ En raison de la salinité, l'eau de mer ne gèle qu'à environ -2°C. A proximité d'un glacier, avec de nombreux growlers, il est possible de trouver de l'eau ayant une température négative.

¹⁸ J'ai déjà eu l'occasion d'amener sur un voilier des amis secouristes en montagne et pour eux je n'ai même pas eu à donner de consigne : lorsqu'ils sont en secours dans un hélicoptère leur mousqueton est croché et lorsqu'ils sont posés en paroi leur premier réflexe est de faire une assurance avant de manœuvrer.



Photos 13-8 13-9
Assurage "culture montagne"



Photos 13-10
Essayage des combinaisons flottantes



Photo 13-11

Intervention d'une équipe du SysseImannen

Pour ce qui concerne les combinaisons de survie, on peut signaler que dans les bases polaires, aucun scientifique ne monte sur un canot sans avoir sa combinaison de survie. C'est aussi l'habitude de tous les employés du SysseImannen. Mais il faut indiquer aussi que leurs combinaisons sont des combinaisons de manœuvre avec des bottes incorporées qui permettent de se déplacer.

Nos combinaisons de flottaison en néoprène qui étaient assez longues à enfiler ne permettaient pas de manœuvrer facilement. Plutôt réservé à un naufrage, qui fort heureusement ne se produisit pas, nous ne les portions pas dans l'annexe. Toutefois le port des gilets autogonflables était systématique pour les manœuvres de débarquement.

Annexe 3 : liste des équipiers

Pour le 1° bord :

François Lachaux, chef de bord

Etienne Bourguignon

Bernard Demay

Marie demay

François Giger

Sylvie Molas

Rémi Oudin

Pour le 2° bord :

Marc Givry, chef de bord

Marie Baccon

Christine Dogny

Michael Helke

Sylvie Marche

Patrick Massin

Kraige Mckelvey

Marc Pedeau

Un glacier à chaque mouillage	1
Un bateau pour le Spitzberg	2
Des autorisations pour le Spitzberg	3
Le bord montant	6
Encart : Ursus maritimus	7
Sur les traces de ... (le bord montant, suite)	9
Encart : les "villes" du Spitzberg	11
Des étoiles plein les yeux	13
Un glacier ou des glaciers ?	14
Baptême nautique.....	17
Epilogue	18
Annexe 1 : les conditions de navigation.....	19
Annexe 2 : sécurité.....	21
Annexe 3 : liste des équipiers	25