

DIX QUESTIONS SUR...

Le Spitzberg en location



Le Spitzberg, par 78° nord, c'est la dernière terre avant la banquise...

Une destination réservée aux professionnels et aux aventuriers ?

Pourtant, les membres du GIC (Groupe international de croisière) qui en reviennent ressemblent plutôt à des plaisanciers comme vous et moi.

Texte : d'après Marc Givry et François Giger. Photos : GIC.

L'ILE DU SPITZBERG, au cœur de l'archipel de Svalbard, n'est pas forcément le premier endroit qui vous vient à l'esprit quand vous cherchez une destination de croisière en location. La location décalée, celle qui fleure bon l'aventure, on la trouve déjà en Irlande, aux Açores, en Suède, voire sur la côte ouest de la Norvège (Bergen). Mais le Spitzberg, isolé comme il l'est tout au nord du nord de l'Europe, ressemble plutôt à une destination en charter, c'est-à-dire à la cabine sous la houlette d'un skipper professionnel qui connaît le coin comme sa poche. Pourtant, on peut louer un bateau à Tromsø, au nord de la Norvège, et rallier le Spitzberg en trois jours de mer... Evidemment, on

demandera de sérieuses références au skipper qui devra être « qualifié glaçon », c'est-à-dire de préférence expérimenté en latitudes extrêmes. On veillera à sensibiliser l'équipage, voire à le former à la vie dans le Grand Nord. On ne part pas au Spitzberg comme on va à Porquerolles, c'est une évidence, et l'expérience nécessaire n'est pas donnée à tout le monde. Mais elle est accessible, notamment via un club de croisière comme le GIC. Depuis 1965, cette association emmène ses membres sur toutes les mers du monde, de l'Islande à la Malaisie et de la Colombie Britannique à la Nouvelle-Calédonie...

Le Spitzberg, où le club avait déjà envoyé un bateau (*Fliensix*) il y a bien longtemps, était au programme 2012. Deux équipages de sept et huit personnes ont eu le privilège d'en profiter cet été, trois semaines chacun. Le premier a pris le Bavaria 46 du loueur Boreal Yachting à Tromsø, l'a emmené au Spitzberg via l'île aux Ours (500 milles en tout) où le second a pris le relais pour vingt jours en sens inverse. Avec à la clé une extraordinaire croisière polaire, au plus près des glaciers et d'une faune arctique omniprésente. En plein été, ils n'ont pas connu la nuit arctique, mais ils sont rentrés avec des étoiles plein les yeux... Alors pourquoi pas vous ?

Quels bateaux à louer ?

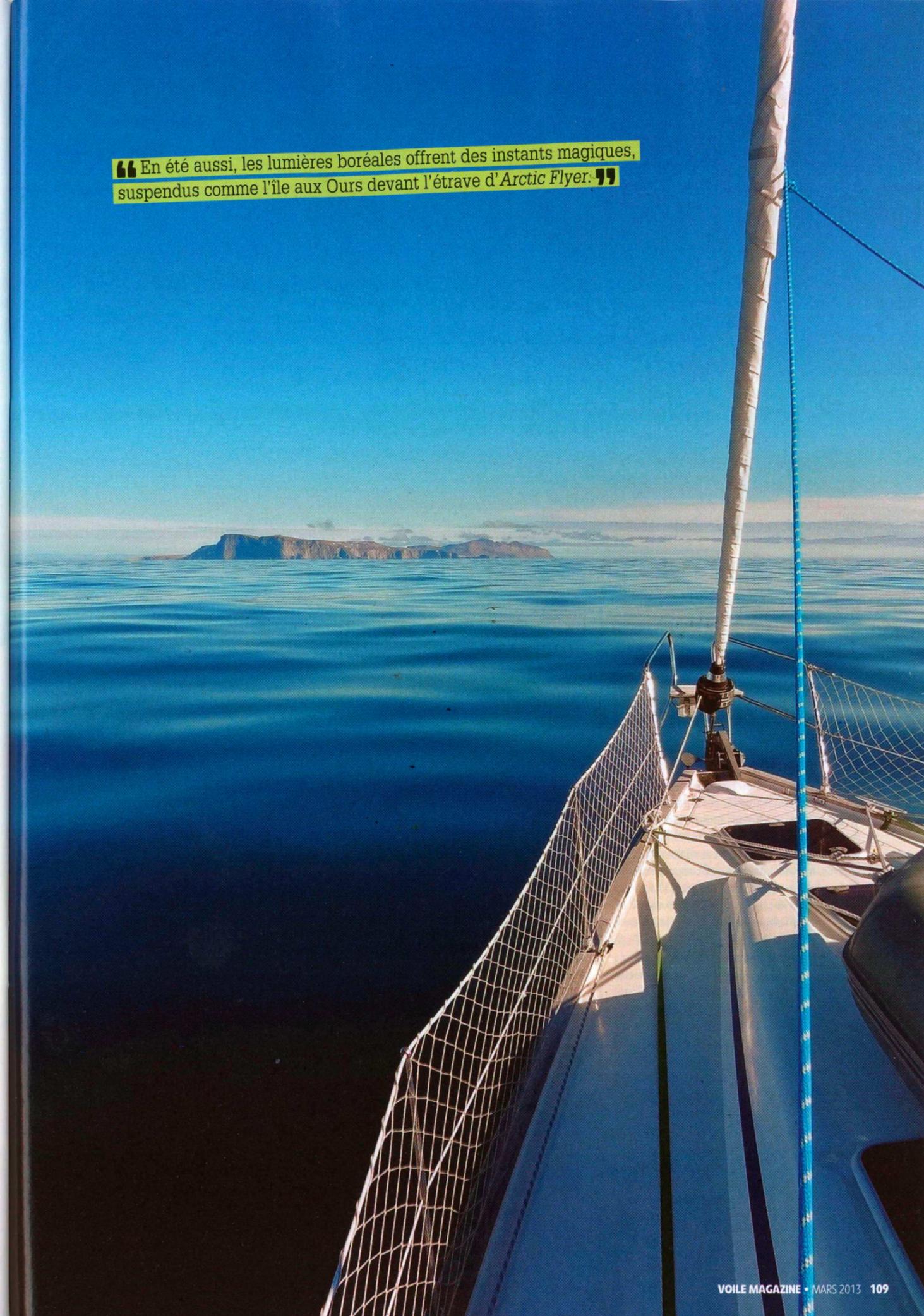
A priori, il n'y a qu'une seule flotte de location sans skipper (« bare boat ») à Tromsø, celle de Boreal Yachting à laquelle appartient le Bavaria 46 Arctic Lights loué par le GIC. Lors de vos recherches, vous pouvez trouver d'autres prestataires comme Yacht Charter Norway,

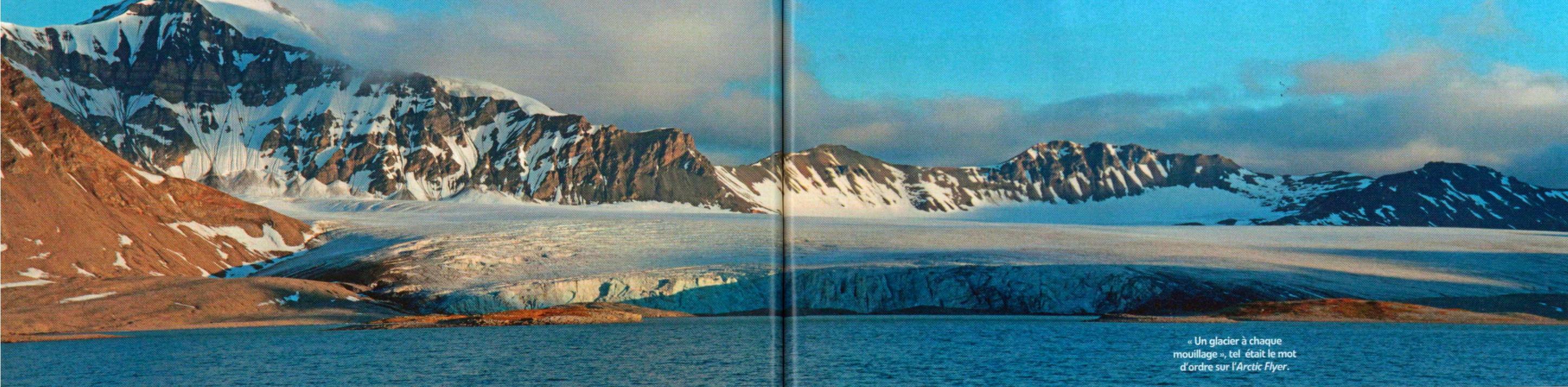
mais ils ne font que commercialiser les douze voiliers de la flotte Boreal. Cette dernière comprend deux autres Bavaria (50), plusieurs Delphia du 33.3 au 47, un Hanse 411 et deux Dufour 455 Grand Large. Ces Dufour quatre cabines sont proposés à 4 100 € en haute saison (la plus haute saison est entre le 15 juin et le 17 août) les Bavaria 46 à 4 200 €. Tous les bateaux sont équipés de chauffage et armés pour le Spitzberg. En revanche, le skipper devra montrer un CV nautique sérieux comprenant au moins une expérience dans les glaces, et un deuxième membre d'équipage devra être en mesure de le remplacer. Si le skipper manque d'expérience arctique, Boreal Yachting peut lui proposer un skipper-instructeur qui le formera pendant les premiers jours de la croisière avant de quitter le bord.

Délicates, les formalités ?

Administrativement parlant, on ne va pas au Spitzberg comme on va en Corse. Il faut demander une autorisation de croisière au gouverneur du Svalbard, le Sysselmannen pour les intimes. Pour bien comprendre le rôle que joue ce Sysselmannen, il faut plonger un peu dans l'histoire de l'archipel. Découvert à la fin du XVI^e siècle par le Hollandais Barentsz, le Svalbard a très vite été l'objet d'une rivalité intense entre les flottes baleinières anglaise, hollandaise, française, puis danoise et norvégienne. Les Russes entrèrent dans le jeu au XVIII^e siècle par le biais de leurs trappeurs, bientôt eux-mêmes concurrencés par les trappeurs norvégiens...

“ En été aussi, les lumières boréales offrent des instants magiques, suspendus comme l'île aux Ours devant l'étrave d'Arctic Flyer. ”





« Un glacier à chaque mouillage », tel était le mot d'ordre sur l'Arctic Flyer.

Ce contexte tendu, attisé encore par la découverte des gisements de charbon à la fin du XIX^e siècle, sera finalement apaisé par le Traité de Paris signé en 1920 par une quarantaine de pays. Ce traité attribue la souveraineté du Svalbard à la Norvège, mais avec l'obligation de garantir des droits équitables à tous les signataires. Un gouverneur fut donc nommé et c'est au nom du Traité de Paris qu'il délivre des autorisations de navigation. Cette demande reçoit en réponse 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 l'indispensable fusil anti-ours, voir par ailleurs). Une fois ces renseignements fournis, le Sysselmannen vous répondra en fixant le montant de la garantie SAR, « Search And Rescue », que vous devrez déposer. Le montant de cette garantie correspond au coût réel d'une recherche et d'un sauvetage, 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 €. Une 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 doit être explicitement écrite – ce qui n'est pas le cas avec les assurances secours et rapatriement habituelles. Au terme de cette démarche, nous avons donc obtenu l'autorisation de naviguer dans les zones 3 à 10, c'est-à-dire toute la côte ouest de Sorkappoya au sud à Forsterneset Sorgfjorden au nord, avec en prime l'île aux Ours.

Comment y aller ?

La base de départ, on l'a dit, est Tromsø. On y va en faisant systématiquement escale à Oslo, parfois aussi à Stockholm, voire à Copenhague. En général, les billets les moins chers vous conduisent à multiplier les escales. Pour un séjour au mois de juillet à Tromsø, les prix vont d'environ 340 € avec deux escales à 450 € avec une seule. Le dernier tronçon s'effectue toujours sur SAS (Scandinavian Airlines), et les premiers peuvent vous faire voler sur Lufthansa. A ce budget, il faut ajouter les 250 € du vol Tromsø-Longyearbyen si vous faites un one-way entre l'archipel et le continent.

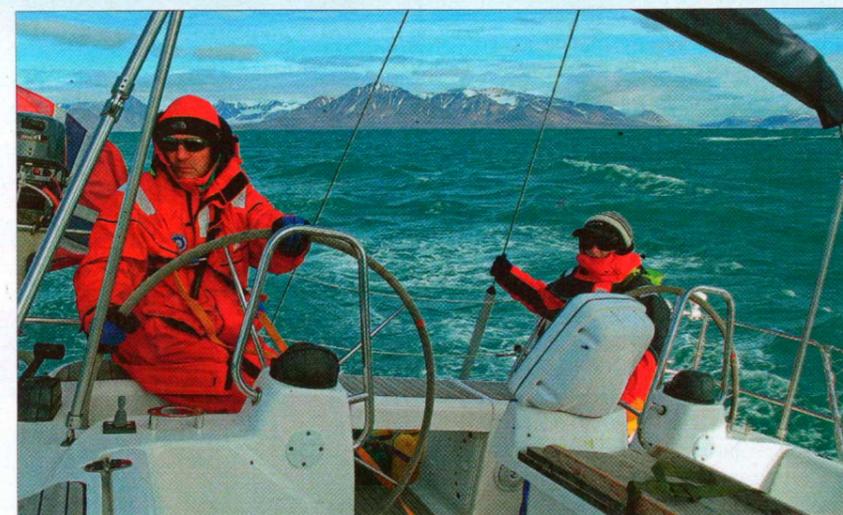
Quelle météo ?

Il suffit de consulter les Pilot Charts pour constater que les conditions estivales sont particulièrement clémentes en mer de Barents. Au mois d'août, les documents indiquent des vents moyens de 2-4 Beaufort sans direction dominante, 5 à 10% de calme plat et 1% de vent supérieur à force 8. Ces statistiques correspondent exactement aux conditions rencontrées par le premier des deux équipages du GIC. Le second a eu nettement plus de vent (15 à ponctuellement 25 nœuds) mais des conditions toujours maniables. En été, les températures sont généralement comprises entre 2 et 10°.

Quant à la nébulosité, elle est très variable. A la belle saison, le climat dit « polaire maritime » du Spitzberg voit s'affronter l'air froid venu du nord et l'air marin plus doux, venu du sud. L'air polaire est sec, l'air marin plus perturbé et éventuellement pluvieux. C'est d'ailleurs dans les ondulations de ce front polaire que naissent les perturbations qui deviennent ensuite des dépressions en voyageant vers l'est. Celles qui arrivent sur la France après avoir traversé l'Atlantique viennent du front polaire canadien.

Dangereuse, la glace ?

Il y a deux types de glace au Spitzberg : la salée, qui vient de la banquise, et la douce délivrée par les glaciers. Commençons par la banquise : en hiver, elle saisit entièrement le Svalbard. En été, en général, l'Ouest est dégagé en raison du Gulf Stream, mais 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 néanmoins un triste record pour le recul estival de la banquise et dès la mi-juin, les skippers du GIC savaient 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. Quoi qu'il en soit, les icebergs et les growlers (glaçons entre deux eaux appelés en français bourguignons) sont un réel danger pour la navigation et exigent une attention constante. Les growlers, en particulier, sont difficiles à repérer et peuvent infliger de sérieux dégâts à une coque en fibre de verre. En navigation, et notamment pendant les traversées entre l'archipel et le continent, nous avons exercé une veille constante, grandement facilitée par le jour perpétuel. La glace venue de la terre,



▲ Les équipages du GIC ont eu des conditions variables, avec un maximum de 25 nœuds de vent.



▲ L'ours polaire peut être dangereux, mais en fait c'est surtout lui qui est en danger.

Qu'est-ce que le GIC ?



Le GIC, c'est aussi les eaux chaudes, ici en Grèce.

Le Groupe international de croisière, association Loi 1901, propose à ses membres de naviguer sur toutes les mers du monde. Sa force est la constitution d'équipages à partir d'inscriptions individuelles ou en couple, encadrés par des chefs de bord confirmés. Les croisières se font sur le bateau du club, un Dufour 455 Grand Large, et sur des voiliers dont le club négocie la location. Après les Açores en 2012, le bateau du club, *CLEA II*, permettra en 2013 à cinq équipages de se succéder pour découvrir l'Ecosse, les Orcades, les Shetland de début juin à fin août. En septembre, il naviguera en Bretagne Nord avant de regagner son port d'attache à Cherbourg. Le GIC proposera aussi de nouvelles croisières au départ de Tromsø, à la découverte des parages du cap Nord. Un équipage montera jusqu'à Kirkenes et l'autre descendra à Tromsø. La troisième destination phare de 2013 sera la mer Egée du Nord et de l'Est sur un parcours Skiathos-Kos assez original par rapport à ce qui se fait habituellement en location dans la région. Tout le programme des croisières et des cours théoriques proposés à Paris sont sur le site <http://gic-voile.fr>.



▲ Le phoque barbu est l'un des pinipèdes les plus courants, mais il y a aussi des morses.

quant à elle, est plutôt à prendre en compte lorsque l'on débarque. Fort heureusement, elle ne recouvre pas la totalité des rivages, mais quand on mouille devant un glacier, il est très tentant d'aller se promener dessus. Attention, ce genre de balade demande un peu d'équipement. Non seulement les équipages du GIC, qui comptaient quelques montagnards chevronnés, avaient prévu crampons, piolets, baudriers, cordes et broches à glace, mais ils s'étaient même entraînés préalablement sur la mer de Glace. Ce n'est pas une obligation, mais une chose est sûre : la marche sur glacier ne s'improvise pas.

La sécurité en croisière arctique

Que l'on navigue au Spitzberg ou ailleurs, les règles de sécurité sont toujours les mêmes. On veillera néanmoins à les suivre avec davantage



▲ La surabondance de grandes laminaires dans les fonds rend souvent les mouillages aléatoires.

de rigueur, notamment en ce qui concerne la veille, en navigation comme au mouillage. Plusieurs raisons à cela. La première, déjà évoquée plus haut, est la présence possible d'icebergs et de growlers. La seconde est la tenue parfois médiocre des mouillages du fait des laminaires sur lesquelles l'ancre a tendance à glisser. Le quart de veille scrupuleusement assuré à bord de l'*Arctic Flyer* par le deuxième équipage du GIC a permis d'éviter une possible catastrophe. Un troisième élément à prendre en compte est la température de l'eau, qui rend toute chute à la mer fatale à coup sûr, ou presque. Sur les bateaux du GIC, la décision a été prise d'imposer le port constant du harnais. Ces dangers étant clairement identifiés, on peut aussi évoquer plusieurs facteurs de sécurité au Spitzberg, à commencer par le jour permanent et le (très) faible trafic maritime. Notons aussi que le simple fait de naviguer dans les eaux arctiques tend à maintenir la vigilance de l'équipage à son maximum, notamment en ce qui concerne la veille. En navigation, la capote est restée constamment baissée pour dégager la vue, malgré le froid, et personne n'a songé à s'en plaindre...

Le soleil de minuit

Pour profiter du jour perpétuel, il faut venir au Spitzberg entre le 20 avril et le 22 août. Ces dates sont valables pour la capitale, Longyearbyen – on peut trouver jusqu'à douze jours de différence entre le sud et le nord de l'archipel. Venir en été, c'est donc s'assurer une expérience astronomique euphorisante avec ces lumières rasantes qui durent toute la « nuit », mais aussi assez déstabilisante pour l'organisme. Il faut essayer de garder un rythme de sommeil viable, car on a naturellement tendance à dormir moins, voire beaucoup moins pour certains, et la fatigue insidieuse née de cette veille peut rapidement entraîner des pertes de vigilance. Le meilleur remède est probablement d'observer des



“ Spitzberg – la montagne de glace – porte bien son nom, on navigue sans arrêt entre des sommets enneigés. ”

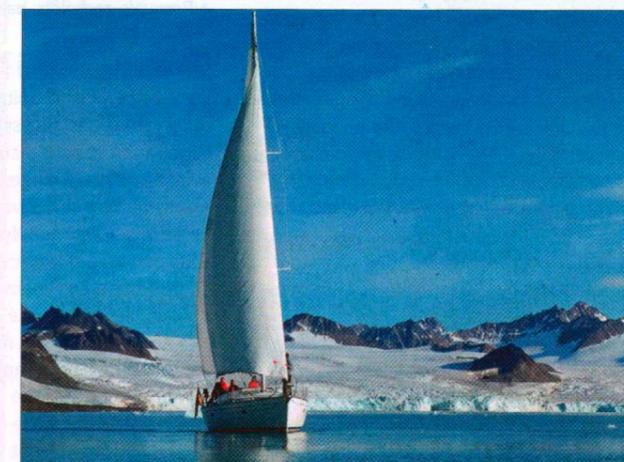
quarts assez rigoureux, le rythme des quarts entraînant naturellement celui du sommeil.

Ours, baleines et autres autochtones

La faune sauvage constitue évidemment l'un des attraits majeurs de l'archipel, et en premier lieu l'ours blanc, seigneur des lieux et emblème du Spitzberg. Il est représenté partout, dans la publicité, les documents touristiques, sur les commerces, les véhicules... Omniprésent également dans la signalétique, où il est systématiquement associé à l'avertissement « danger ». Pourtant 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 faim. Ces accidents



▲ On ne rigole pas avec la sécurité, mais on rigole quand même un bon coup en essayant les combinaisons sèches qui équipent le bateau.



▲ Le Bavaria 46, ici devant le glacier Lilliehookfjorden, s'est révélé parfait pour le Spitzberg. D'ailleurs le GIC repart avec Boreal Yachting en 2013.



« Escale sauvage sous les falaises de la petite île aux Ours, idéalement placée pour couper la traversée Tromsø-Spitzberg. »

sont toujours très médiatisés, un peu comme ailleurs les attaques de requins. C'est pourtant un animal plus curieux que foncièrement agressif. S'agissant du plus grand des carnivores terrestres, il faut cependant être équipé, notamment quand on débarque, pour lui faire comprendre à l'occasion que vous ne faites pas partie des proies potentielles. On se munit systématiquement de quelques pétards ou, mieux, d'un pistolet lance-fusées. Ce dernier est d'ailleurs imposé par la réglementation locale tout comme le fusil, de fort calibre de préférence, qui faisait partie de l'inventaire du Bavaria 46 loué par le GIC au titre de l'armement de sécurité. Les équipages se sont même entraînés au maniement de l'arme, exercice probablement plus dangereux que tous les ours du Spitzberg. Seul l'un des deux équipages a rencontré un ours en maraude sur le rivage, trop occupé à croquer une portée d'oisillons d'oies sauvages pour leur accorder la moindre attention. Au quotidien, on profite surtout des innombrables oiseaux de mer, des rennes, des phoques et des baleines que l'on rencontre fréquemment tout près de la côte. De ce point de vue, le Spitzberg reste une destination exceptionnelle !

La pêche est bonne ?

Les équipages du GIC ont taquiné la morue avec un certain succès grâce à la ligne du bord, constituée d'un plomb de 250 g et de trois leurres en forme de crevette. Ils tentaient leur chance sur la ligne de sonde des 30 à 40 mètres. Quand la morue est là : ça mord immédiatement et il n'est pas rare de remonter des poissons de 5 kg ou plus. Quand elle n'est pas là, inutile d'insister.



▲ Rorquals, cachalots, baleines à bosse ou franches, on voit toutes sortes de cétacés au Spitzberg.

On rencontre qui ?

Il n'y a pas foule au Spitzberg, mais les gens qui y vont se reconnaissent entre eux ! Pour cette raison et pour d'autres, les rencontres avec d'autres équipages sont généralement très sympathiques. Si vous mouillez près des bases scientifiques, à Ny-Alesund par exemple, vous pouvez aussi aller à la rencontre des chercheurs qui vous réserveront un bon accueil. Avec un peu de chance et un peu de tact, ils vous feront même visiter leurs installations et vous expliqueront leur travail. A condition bien sûr de ne pas arriver en même temps que le *Costa Deliziosa* et ses 2 826 croisiéristes dont le débarquement incite les quelque 300 scientifiques de Ny-Alesund à se barricader dans leurs baraquements !

Des étoiles plein les yeux

Ce guide pratique de la croisière au Spitzberg ne rend probablement pas bien compte de l'euphorie quotidienne qu'elle procure. Pour s'en faire une idée, il fallait voir les yeux pleins d'étoiles des équipiers qui quittaient le bord et confiaient le bateau au deuxième équipage. Marc Givry, l'un de ces arrivants fraîchement descendus de l'avion, témoigne : « En contemplant leurs visages je n'ai pu que penser à "l'étrange attirance de ces régions polaires, si puissante, si tenace..." dont a parlé Jean-Baptiste Charcot, et avant lui tous ceux qui ont fréquenté ces régions. Etrange attirance, vraiment, qui ne vous quitte plus et vous ramène invariablement à ces latitudes blanches pour de nouvelles aventures. ■