

TRANSPYRÉNÉENNE AVEC LES CHIENS DE TRAINEAU

COMPTE RENDU TERRAIN

Rédaction terminée le 13 mars 2018.

Introduction	1
1) Les chiens : alimentation, entraînement, équipement, expérience	2
2) Le musher : entraînement, organisation, expérience	6
3) Le matériel : traîneau, kart, orientation, spécifique montagne.....	8
4) La logistique : véhicules, rôles, organisation	10
5) La communication : partenaires, partage.....	12
6) L'itinéraire : limites actuelles, évolution espérée	14
Conclusion.....	16

- positif
- à améliorer
- négatif

(un avis « entre-deux » peut comporter deux couleurs)

INTRODUCTION

Voici un premier compte rendu de terrain de ce projet. La traversée a démarré le 03 février 2018 et s'est terminée le 03 mars 2018. J'ai préféré les lettres aux chiffres, le texte au tableau, moins précis mais plus explicatif ; les précisions seront dans le livre en cours d'écriture, dont le manuscrit, à cette date, comporte déjà une vingtaine de pages. Ce compte rendu a été rédigé à chaud, dans les dix jours suivants l'arrivée. Si je le réécris dans un mois, il sera certainement un peu différent, j'aurai démêlé plus de choses avec plus de recul, mais je serai peut-être aussi moins réaliste car de retour dans le « rêve ».

Le ton est plus orienté vers le futur que stagnant sur le bilan de ce qu'il s'est passé : souvent, il s'agit plus du « cahier des charges » d'un projet futur que d'un rapport brut. Je l'ai donc rédigé avec un maximum d'objectivité afin qu'il ne constitue pas un jugement inutile mais plutôt une base de travail dans le but d'évoluer. De ce fait, il est possible que l'accent ait été mis sur les points négatifs davantage que sur les points positifs, car ce sont eux qui permettent la progression.

Souhaitant adresser ce document au plus grand nombre de personnes – mushers, sportifs, rêveurs, simples spectateurs... – tout n'y figure pas. Je n'ai pas été dans les détails de l'alimentation ou de l'entraînement des chiens qui auraient été ennuyeux pour un non averti ; je n'ai pas exposé de précisions quant à mon entraînement personnel ou encore je n'ai pas évoqué mon régime alimentaire... Etc. De nombreuses choses que je travaille quotidiennement n'ont un intérêt que strictement personnel, et, je dois l'avouer, je réserve certains secrets au contenu du livre à venir !

1) LES CHIENS ●●●●●

Ce sont les héros de ce projet. Sacrés, ils sont au cœur de tout. Tout a été fait grâce à eux et s'ils n'avaient pas été là vous ne seriez pas là non plus, en train de lire ces lignes. Avant d'être une histoire de montagne ou une aventure humaine, c'était une course de chiens.

ALIMENTATION ●●

Elle a été très efficace, c'est un vrai point positif, qui peut certainement être amélioré mais qui a fonctionné. Ce n'est pas pour mettre en avant un sponsor, mais la qualité et la variété des gammes Royal Canin® n'est plus à démontrer et devance nettement les concurrents à ce jour.

Tout au long de l'année j'utilise au total quatre croquettes différentes : Adult pour les périodes de repos (été), Trail 4300 pour les début et fins de saisons, Endurance 4800 pour le plus gros de la saison, et enfin Marathon 5000 pour les périodes les plus intenses comme celle-ci. J'utilise également de la viande de volaille toute l'année (essentiellement pour les boissons et beaucoup plus rarement du poisson pour varier lors des efforts durs) et divers compléments dont la plupart viennent de chez AJC Nature® en cures suivant les besoins (huile de saumon, levure de bière, spiruline, glycocharge, électrolytes, protéines, anti-stress, drainants, argile blanche, etc).

J'ai commencé à nourrir mes chiens au 5000 environ deux ou trois semaines avant le départ, puis tout au long de la traversée. Delphine Clero m'avait assuré qu'il n'y avait pas besoin de viande avec ces croquettes, mais conseillé de la conserver (pour l'appétence surtout) : un grand glacière de pêcheur a conservé les steacks durant trois semaines. J'ai complété le 5000 avec de l'Energy Booster (toujours de chez Royal Canin®, qui est très similaire mais environ dix fois plus rapide en digestion que le 5000) pour les snacks pendant l'effort. Je donnais une soupe très énergétique environ deux à trois heures avant l'effort (viande + ½ sachet de Booster + petite dose de 5000 parfois) ; je snackais les chiens plus ou moins toutes les 1h30/2h avec ½ sachet de Booster et 50 à 100g de viande ou seulement un sachet entier de Booster (très pratique !) ; je donnais une dose de 5000 vingt minutes après chaque effort (avant les longues pauses) et une boisson (viande, Booster...) une heure avant de repartir ; enfin, la plus grosse gamelle était pour le soir, avec deux à trois doses de 5000 et un peu de glycocharge. Mis à part le glycocharge pour favoriser la récupération, je n'ai utilisé aucun complément durant la traversée en elle-même, les cures avaient été faites avant et les croquettes bien étudiées.

Parce qu'avec la surveillance des pattes, l'hydratation est le point le plus important, je n'ai jamais donné la moindre dose de croquettes sans eau. L'idéal était quand j'avais le temps de les laisser tremper. Sauf sur la fin où les chiens avaient trop chaud, j'ai toujours donné de l'eau chaude (chaleur et augmentation de l'appétence).

ENTRAINEMENT ●●

Volume :

Les chiens ont été entraînés de manière très assidue depuis le 5 septembre 2017. Je tiens un tableau (chaque saison) dans lequel chaque ligne correspond à un run (un entraînement peut être constitué de plusieurs runs dans une journée) : j'y note

systématiquement les diverses vitesses de mes chiens (moyenne, globale...), les conditions dans lesquelles nous avons couru (température, pluie...), les distances et dénivelés, les observations... Nous aimons tous jouer aux chamanes, mais il faut être pragmatique les chiens ne parlent pas, alors en complément de l'observation je trouve que c'est un moyen efficace de savoir où on en est : surentrainement ? Manque de puissance ? Trop de repos ? Météo inadaptée à l'objectif ?

Le mois de septembre est réservé à une simple remise en forme qui permet aussi de travailler le mental : régime alimentaire, frustration, révision pour les leaders notamment... Je démarre à 3km et termine le mois à 8 ou 10km selon les températures, avec un rythme simple d'un jour sur deux. Le mois d'octobre permet de muscler les chiens, de protéger les articulations, de travailler la puissance : dénivelés, charges lourdes, cohésion de la meute dans l'effort... Je termine le mois à environ 15/20km. À partir de novembre, c'est l'endurance. Il s'agit d'augmenter les distances progressivement, de parfois revenir en arrière, de faire des séances de fractionnés etc. Le rythme est d'environ deux à quatre jours d'entraînements d'affilé, avec un à deux jours de repos entre chaque séquence, plus exceptionnellement trois jours lorsque les chiens semblent fatigués. Fin décembre, nous faisons donc jusqu'à 70km par jour et plus ou moins 2000m de dénivelé dans divers types de pentes et de neiges. Durant le mois de janvier, je me suis contenté de maintenir le niveau, en essayant d'augmenter les performances et de laisser plus de repos.

Après quatre semaines d'effort quasi-quotidien dans des conditions extrêmement diverses, les chiens sont arrivés un peu « secs » mais ne finissaient pas pour autant leurs gamelles. Ils ont un peu fondu, et avaient besoin de quelques jours de repos car je les ai un peu poussés les derniers jours tandis qu'il faisait de plus en plus chaud. Mais rien d'alarmant, s'il avait fallu continuer, je sais qu'ils seraient repartis. J'ai commencé avec mes 8 chiens et terminé avec mes 8 chiens. Mis à part deux ou trois coussinets légèrement abimés, ils étaient « comme neufs » ! Donc je pense que physiquement c'est une réussite, même si je vais améliorer et tester des choses dès ce printemps.

Technique :

Techniquement, ils peuvent certainement être meilleurs. Mais il est compliqué de demander à des nordiques depuis des millénaires de faire de l'alpin du jour au lendemain... Ils sont jeunes et ont le temps de progresser et de se faire de l'expérience. Peut-être serait-il même intéressant de créer une lignée de chiens « montagnards » par excellence, avis aux éleveurs amateurs de nouveaux défis... Toujours est-il que les miens n'ont pas toujours adoptés des attitudes très aisées mais sont passés partout : rivières, neiges profondes, pentes plus ou moins raides et passages plus ou moins tordus, dévers... Ce n'est pas un point négatif, mais il peut être amélioré avec le temps, en ajoutant un peu plus de technique au milieu du volumique.

ÉQUIPEMENT ●

Sécurité :

Chaque chien avait une barrette Recco® sur lui, cousue à l'intérieur du collier. Ce n'est pas le moyen de recherche le plus efficace car il faut que les secours soient là, mais c'est mieux que rien et ça ne coûte pas grand-chose. Cela garanti une « protection » 24/24 7/7 sans rien

faire. Lorsque nous enfilions nos appareils DVA, les chiens avaient aussi les leurs : le Back-up de chez Pieps®. Je leur attachais sur le harnais. C'est un simple émetteur, qui se déclenche uniquement en l'absence de mouvement et de DVA émetteur à proximité. Un système intelligent qui garantit la priorité des secours humains/animaux.

Bottines :

Bien évidemment les bottines ont été omniprésentes, surtout sur surfaces sèches. Certaines pistes caillouteuses voire bétonnées nécessitaient de protéger les coussinets les plus fragiles, et les portions de bitume étaient assez régulières sur certaines étapes. Les bottines neige ont été très peu utilisées ; principalement pour protéger les pattes déjà usées sur terre. Hors des pistes damées, les neiges abrasives sont rares dans les Pyrénées.

Manteaux :

J'avais deux sortes de manteaux de chez Zero DC® : les manteaux « duvets », doublés pour être chauds et utilisés lors de bivouacs ou conditions très froides et les simples manteaux imperméables et coupe-vent. Aucun manteau n'a été utilisé car nous avons eu des conditions (trop) clémentes. Mais à deux ou trois reprises, j'aurai presque pu enfiler les manteaux imperméables, soit pour la pluie, soit pour le vent fort.

Lignes de trait et stake-out :

J'avais plusieurs lignes de trait. Mes tuglines et necklines étaient toutes en dyneema de diamètre 4mm. Je fixe mes tuglines directement sur les harnais, pour éviter les emmêlements au moment d'atteler et s'il faut les détacher en urgence pour réduire la puissance de l'attelage – cela permet de détacher deux chiens d'un coup en un éclair, sans complication derrière. Mes towlines sont toutes en dyneema également, mais de diamètres et conceptions différentes : une solide de diamètre 8mm câblée inox en diamètre 4mm ; une légère de diamètre 6mm câblée inox en diamètre 2mm ; et une de diamètre 12mm non câblée (qui me sert principalement pour les entraînements). Seule celle de 8mm câblée en 4mm a été utilisée. Elle me permettait d'avoir l'esprit tranquille, autant lors de la traction que lors de pauses plus ou moins prévues car je pouvais la transformer en stake-out en emportant uniquement des attaches individuelles.

Lorsque le poids et l'encombrement ne sont pas des freins, je préfère les stakes en chaînes inox, plus solides et plus polyvalentes d'utilisation. Pour notre périple je n'avais que des stakes en câbles inox : une solide de 6mm pour les arrêts longs aux véhicules et une très légère de 4mm que je pouvais embarquer dans le traîneau ou le kart lorsque nécessaire, avec les attaches individuelles amovibles en câble inox de 3mm (que je pouvais donc également attacher à la ligne de trait pour la transformer en stake-out). Le plus pratique aurait été une ligne câblée avec des necklines allongées et câblées comme utilisées par la plupart des mushers lors des courses de longue distance, de manière à n'avoir que les tuglines à détacher ou rattacher pour transformer la ligne de trait en ligne d'attache et vice-versa ; mais dans une pratique tout terrain technique, il faut que les necklines puissent rompre si le chien passe du mauvais côté d'un obstacle (il y en a énormément...), ce qui rend ce type de ligne un peu dangereux.

Hormis les mousquetons des towlines (un mousqueton en bronze italien pour deux chiens), je n'ai utilisé que des mousquetons suédois (taille 0 pour les necklines, taille 1 pour les lignes individuelles de la stake légère).

EXPERIENCE ●

En revenant au chenil, je pensais que les chiens allaient sauter dans tous les sens, pleins de fougue comme ils étaient avant de partir. Mais il se trouve qu'ils ont grandi de quelques années en quelques semaines ! Ce ne sont pas des chiens de traîneau qui ne connaissent que leurs niches, les belles pistes forestières et le froid. Eux connaissent également les rivières et torrents de montagne, les changements brusques de températures, de météo et de sols, les neiges de tous les genres, la terre, le bitume, les fermes, hameaux, villages et villes, les animaux, les voitures, les autres chiens, les foules humaines et j'en passe autant. L'expérience qu'ils ont vécue durant ces semaines est géniale, incomparable. Du haut de leurs 2 ans et quelques de moyenne d'âge, ils sont au début de leur carrière de chiens de traîneau, au début de leur vie adulte. Il est difficile de trouver un voyage autant varié et complet pour former ses jeunes chiens à grande vitesse !

2) LE MUSHER ●●●

Il fallait avant tout connaître le milieu dans lequel l'expédition se déroulait. Il ne s'agissait pas de gérer « uniquement » le froid. Il fallait aussi gérer la chaleur, les diverses neiges et leurs dangers, les sols secs, les changements de météo et de climats rapides... Car en dehors de cela, il y avait tout le reste... La gestion était énorme. Au départ de cette traversée j'étais déjà à l'aise dans un environnement montagnard, ce qui me semble indispensable à toute personne qui souhaiterait réitérer.

ENTRAINEMENT ●●

Je me suis préparé dans le même esprit que lors de mes projets précédents : « le style de vie » complété par un entraînement spécifique quelques semaines avant le départ. J'avais déjà atteint de très bonnes performances ainsi, et je pense que la préparation physique d'un musher se rapproche de celle d'un alpiniste : une hygiène de vie saine et active, le mental et l'endurance en premier, la force en second mais à ne pas négliger pour aider ses chiens et... pousser traîneau et kart. Ayant beaucoup moins de temps qu'avant, en dehors des entraînements des chiens prioritaires, je faisais beaucoup de vélo elliptique, activité que j'embellissais avec des exercices de gainage et notamment tractions/pompes qui sont complémentaires. Quelques étirements et assouplissements venaient parfaire ces séances. Je profitais des périodes de repos prolongé des chiens pour aller courir ou marcher en montagne. Si je devais recommencer je m'y prendrai de la même manière ; durant la traversée, j'étais à l'aise.

En revanche c'est une chose qui m'était quasiment inconnue avant les chiens qu'il faut que je travaille : la gestion des arrêts. La rapidité d'une cordée n'est pas tant dû à sa vitesse d'ascension qu'à son efficacité durant les manipulations (installations des relais, etc.). Une cordée capable d'installer un relais en cinq minutes comptera tout juste une heure de manip dans une grande voie de dix longueurs ; une cordée mettant quinze minutes par relais en comptera trois... Une course de chiens de traîneau se gagne presque plus lors des pauses (qualité du repos, de l'hydratation et de l'alimentation, mise en œuvre de la stratégie et décisions tactiques...) que lors du run en lui-même qui n'est que le résultat d'un entraînement systématique et de l'efficacité de la pause antérieure.

Sans être un gros dormeur, il faut que je sois capable de m'endormir plus vite et de dormir encore moins. Il faut également que je gère mieux mes pauses et tout ce qui va autour : rapidité d'installation, économie des mouvements, brièveté des prises de décisions, etc.

ORGANISATION ●

Les occupations et sollicitations ont été nombreuses : les chiens, le routeur météo/nivo à consulter (ici Frédéric Cabot), l'itinéraire à revoir et affiner sans cesse, les batteries à surveiller et recharger quotidiennement (frontale, diverses caméras, ordinateur, piles, téléphones...), répondre aux demandes de la presse, satisfaire les partenariats, communiquer (site, réseaux sociaux...), penser à manger et à se laver... et le reste du temps, avancer sur le terrain... Aussi, il fallait anticiper et régler tout ce qui pouvait l'être avant, et bien s'organiser. Il fallait également laisser la place à des moments (même infimes) de pauses et de réflexions pour ne pas partir dans tous les sens et conserver autant que possible un certain recul, une certaine maîtrise de l'instant, et ne pas confondre vitesse et précipitation.

Je pense que l'organisation n'était pas mauvaise. Mais la tâche d'un musher engagé dans ce type de projet est telle qu'il faut qu'il n'ait que son rôle de terrain à exécuter... ce qui n'était pas le cas. Il aurait fallu une équipe plus complète avec une meilleure répartition des rôles. J'ai réussi à faire plus ou moins tout ce que j'avais à faire, mais pas au mieux et je n'ai pas eu la moindre minute pour souffler, ce qui a été un énorme handicap qui a conduit à plusieurs manques : repos, recul, temps nécessaires d'adaptations diverses au jour le jour... C'est un point à améliorer : il faut plus de monde et/ou des rôles plus précisément définis, pour laisser plus d'espace aux rôles de terrain.

EXPÉRIENCE ●

Sur le terrain, mon expérience passée de la montagne et de ses climats était un vrai atout. Elle m'a permis d'utiliser toute ma concentration dans la gestion des chiens, le pilotage de l'engin et l'orientation. Forcément j'ai aussi cumulé une expérience nouvelle. Plus rien ne m'inquiète quant à la gestion d'un attelage, quelle que soit la situation. Si j'ai appris quelque chose durant cette traversée, c'est que tout peut arriver et se résoudre, même les mésaventures les plus tordues et inimaginables ! Nous nous sommes souvent tirés de situations complexes que je jugeais insolubles, tout en manquant de matériel ; je sais donc aussi qu'avec un minimum d'anticipation avant et de réflexion pendant, on peut tout improviser.

Avec un travail antérieur sérieux, un tel projet permet de mettre clairement en évidence ce qui fonctionne et ce qu'il faut revoir. Cette traversée a été révélatrice de nombreuses choses à consolider ou à remodeler, de nombreuses brèches à explorer. J'en ressors plus petit qu'avant mais nettement plus fort.

3) LE MATÉRIEL ●●●●●

Il a souffert... Il n'a pas été à la hauteur car aujourd'hui c'est le mushing classique qui est pratiqué par l'immense majorité des meneurs de chiens. Le marché étant très faible, les évolutions d'une activité nordique vers une pratique plus alpine risquent de prendre beaucoup de temps.

TRAINEAU ●

Il fonctionne bien en terrains nordiques... c'est-à-dire très mal en montagne. La flexibilité d'un traîneau de course est cependant un léger atout dans les nombreuses épingles des pistes, pour mieux anticiper les virages. C'est le seul point réellement positif.

Le plus gros problème est le passage des dévers, car les semelles des patins n'ont pas de carres acier et avec les modèles de traîneaux actuels il n'est pas possible d'en ajouter (pour la sécurité des chiens). Nous avons conçu des couteaux à neige amovibles qui ont parfaitement bien fonctionné et se relevaient automatiquement pour ne pas blesser un chien en cas de chute. Mais les couteaux ont le défaut de ne bien fonctionner que dans certains types de neiges ; dans les neiges printanières trempées ils n'avaient aucune accroche et devenaient inutilisables. Il fallait alors piloter assis, en prenant le maximum de carre avec le guidon pour faire tourner le traîneau vers l'amont et en le rétablissant à l'ancre à neige (qu'il fallait laisser trainer au-dessus du traîneau et qui servait également à freiner car ma position ne permettait pas d'actionner les freins). Le mouvement du traîneau était alors similaire à un bateau qui louvoie au près, tentant de gagner quelques centimètres d'eau en régate grâce à quelques mouvements de barre. Les dévers ont été domptés ainsi, avec une conduite précise, très délicate, qui n'empêchait pas de temps en temps une sortie de route... Autant que possible il vaut mieux dans ces cas préférer les chiens lents et puissants que les légers et rapides : je détachais mes team-dogs.

La solidité est également à faire évoluer : le traîneau qui a été utilisé, de marque Antipode® pourtant réputée pour sa résistance, était neuf au départ mais n'a pas été au bout : brushbow doublement cassé, montant cassé...

Pouvoir transformer un traîneau basket en toboggan et vice-versa serait également un vrai plus, mais il ne faut pas que cela ajoute du poids, point très important lorsqu'il faut affronter les dénivelés...

KART ●●

Avec quatre roues, un kart peut difficilement faire moins d'un mètre de large. Celui qui a été utilisé (un Dyck®, modèle Lenno 70) mesure 1,10m au plus large. C'est le point le plus compliqué à faire évoluer, et presque le seul. Si l'on arrive à faire passer facilement un kart sur des pistes plus étroites, sur des gros sentiers, alors on gagnera énormément en liberté. Mais l'on perdra aussi en stabilité, ce qui est un point à prendre en compte car je me suis moi-même retourné durant la traversée...

Autres points anecdotiques qui pourraient être améliorés : l'amortie et la hauteur de garde (modifiable). Des amortisseurs un peu plus souples sur les karts Dycks seraient intéressants, bien que cela n'améliorera que le confort des bras dans les pistes difficiles, la position pour le dos étant très bien étudiée. Pouvoir modifier à sa guise la hauteur de la garde serait un

avantage : telle quelle (c'est-à-dire basse) sur les pistes lisses et les routes pour mieux aider les chiens ; un peu plus haute pour les pistes défoncées.

En bref, le kart était plus performant que le traîneau, et heureusement, car pour traverser les Pyrénées il faut davantage un bon kart qu'un bon traîneau ! Quelques améliorations relativement minimales pourraient le rendre « parfait ».

À quand la fusion entre un traîneau et un kart ? Car là est le point noir... Parcourir une piste difficile en kart, c'est une chose ; glisser une pente raide en traîneau se négocie ; mais passer sur les cailloux avec son traîneau durant des kilomètres ou pousser son kart dans la neige durant des centaines de mètres de dénivelé est une toute autre histoire qui a fait écourter certaines étapes de la traversée. C'est l'éternel problème, excessivement complexe à régler dans un sport peu populaire à la demande commerciale très faible.

ORIENTATION •

Je suis parti avec mes cartes et mon altimètre. J'ai toujours fait comme ça, et même l'itinéraire a été conçu ainsi. J'aime les cartes en papier et leur fiabilité. Le GPS me sert pour visualiser les performances des chiens, et très exceptionnellement lorsque l'orientation devient impossible avec des instruments classiques. J'ai fait de cette façon jusqu'au milieu de la chaîne environ. Puis je me suis enfin décidé à tester les applications modernes, et évidemment, j'ai été convaincu... J'ai donc navigué avec l'application Iphigénie, soit depuis mon smartphone soit depuis une tablette pour plus de confort. J'avais toujours avec moi une batterie externe de 20000W, qui, au chaud dans une glacière souple avec chauffeuse, me permettait de maintenir téléphone et tablette en fonctionnement plusieurs jours d'affilée sans aucune inquiétude d'être en panne. Cette technique a été une vraie réussite et je ne pourrais plus faire autrement. C'était très pratique autant d'un point de vue organisation (aucune carte à trier ou emporter puisqu'elles sont toutes dans l'appareil) qu'orientation (possibilité d'avoir une précision jusqu'au 1:3000 – j'utilisais le 1:12500 qui est déjà deux fois plus précis qu'une carte de randonnée au 1:25000). Cela avait également un autre avantage de taille pour la coordination avec la logistique : la possibilité de dessiner sa trace précise facilement et de la transférer aux autres membres tout aussi facilement... Restera à tester divers types d'applications incluant les données GPS pour avoir aussi sur l'écran les performances des chiens, et surtout des supports fiables de fixations sur les engins, afin d'avoir l'appareil devant les yeux sans contrainte.

SPÉCIFIQUE MONTAGNE •

Le matériel spécifique à la progression en montagne, c'est-à-dire grosso modo le matériel d'alpinisme, n'est pas une chose nouvelle, ni objectivement ni subjectivement. Hormis l'arrivée d'un système de rappel débrayable sûr mis au point par Beal® (l'Escaper qui permet de descendre sur un seul brin et donc d'embarquer deux fois moins de corde), le reste était constitué de tout ce que l'on utilise classiquement : pitons, coinces automatiques, broches à glace, piolets, mousquetons simples et de sécurité, anneaux cousus, etc. À noter également la présence dans le matériel de harnais de treuillage pour chiens, développés par Camp®. Pas plus lourds que des harnais d'escalade, ces baudriers pour chiens n'ont pas été utilisés, mais étant légers et peu encombrants ils étaient intéressants à embarquer sur certaines étapes car ils auraient pu permettre de faire passer les chiens absolument partout...

4) LA LOGISTIQUE ●●●●

VÉHICULES ●●

Le choix des véhicules était plutôt bon : le pick-up « passe-partout » des chiens ; un camion aménagé quasi « passe-partout » également ; et un camping-car faisant office de QG pour se réunir, stocker, recharger les batteries... C'est l'utilisation de ces véhicules qui est à revoir car nous avons organisé la logistique en un groupe indivisible : avec les chiens, cela nous a fait perdre une énergie précieuse et un temps considérable. Le camping-car étant extrêmement peu mobile, de « confortable » il en est devenu « encombrant ». Alors que les étapes démarraient et se terminaient sur les pistes forestières ou aux abords de petites routes de montagne, le camping-car lui, restait sur les grands parkings ou dans les campings, incapable de s'approcher de ces lieux. Comme il fallait impérativement le rejoindre (équipement, matériel, recharge des nombreuses batteries, etc.) cela nous obligeait à faire les jonctions avec le 4x4 matins et soirs, qui prenaient parfois plus d'une heure, soit plus de deux heures de trajet certains jours... Sans compter le temps de trouver un emplacement lorsque ce n'était pas encore fait, etc. En moyenne, je pense que nous avons perdu deux heures par jour en trajets divers.

Il aurait mieux fallu scinder l'équipe logistique en deux : une équipe « avancée » et une plus lourde qui reste à distance. L'équipe avancée aurait été constituée du même 4x4 pour pouvoir récupérer les chiens et alterner traîneau/kart aussi aisément que possible, et d'un ou deux camions aménagés les plus mobiles possibles (pas trop imposants, 4x4...) suffisamment équipés pour y dormir et pouvoir stocker du matériel, recharger les appareils... Ainsi, nous aurions pu rester en autonomie sur les lieux de départ/arrivée des étapes, avec moins de confort mais un vrai gain de temps et d'énergie ; pour le confort des repos, nous aurions rejoint le camping-car tous les trois jours seulement (par exemple), et celui-ci aurait, pendant ce temps, eu largement le loisir de trouver un emplacement parfait à chaque fois.

RÔLES ●

Peut-être que les rôles n'ont finalement pas été assez précisés : il y avait, par exemple, les logisticiens et chacun avait son véhicule, et après ? Certaines tâches ont été plus ou moins attribuées sur le tas, suivant les volontés des uns des autres... Mais peut-être que le vrai point faible était le manque de personnes. Je souhaitais une équipe « rapprochée », « légère »... C'est, je pense, plus efficace lors d'une traversée tout autant « légère », à pieds par exemple. Là, il s'agissait d'une expédition lourde qui, avec les chiens, réclamait de nombreuses tâches et donc d'engager une équipe logistique adéquate ; le travail est tel qu'être grande par sa qualité ne suffit pas, il fallait aussi être en nombre suffisant. Par exemple, à l'arrêt, je passais de longues heures le nez dans les cartes ; pendant ce temps, le site et les réseaux sociaux n'étaient pas mis à jour et, comme je gérais aussi le suivi en direct, je ne pouvais donner des nouvelles que tous les trois ou quatre jours, deux jours au mieux. Ce n'était donc pas tout à fait « en direct »... Si j'avais engagé une personne pour gérer le partage, cela m'aurait pris seulement quelques minutes quotidiennes et aurait assuré un suivi au jour le jour, au lieu de quelques heures de travail pour partager tous les trois jours. C'est idem pour d'autres choses. Pour un tel projet, il faut davantage de monde dès la conception de la traversée, et définir les tâches aussi précisément que possible, quitte à établir à l'avance le planning d'une journée type pour chaque personne, afin que tout soit fait systématiquement en temps et en heure.

PRÉPARATION ●●

Elle a été sérieuse. L'équipe s'est réunie régulièrement dans les semaines qui ont précédées le départ. Par rapport à ce que nous avons mis en place, on peut dire que le cahier des charges a été plutôt respecté. C'est la façon dont nous nous y sommes pris qu'il faut améliorer : j'ai pratiquement tout fait seul, de la création de l'itinéraire à la réalisation des dossiers et autres documents pratiques, en passant par la programmation des réunions, etc. Seul, il aurait fallu que je me contente de créer une équipe. Une fois cette équipe soigneusement et définitivement constituée, nous nous serions tous mis au travail, avec d'emblée des rôles et tâches définies. Ainsi, j'aurais eu davantage de temps à consacrer aux entraînements, et il n'y aurait eu aucune divergence une fois sur le terrain : par exemple, l'itinéraire aurait été conçu aussi avec les photographe/réalisateur et leurs exigences ; ou encore les étapes auraient été programmées avec les contraintes logistiques... Un travail d'équipe sur le terrain demande une préparation en équipe dès le début, les acteurs ne doivent pas arriver en cours de route.

5) LA COMMUNICATION ●●

PARTENAIRES ●

Il manque toujours des partenaires financiers : le coût d'une expédition et de ses imprévus est toujours trop important et difficile à couvrir de bout en bout. Hormis ce « détail » propre à la grande majorité des projets de ce type, c'est un point positif à divers égards. Les équipementiers ont répondu présent et aidés au moins correctement ; il y a eu des partenariats liés à la communication ce qui est moins courant ; et certains sponsors sont arrivés en cours de route, de leurs propres vœux ! Pour la première fois je me suis même permis de refuser certains partenariats qui ne me convenaient pas... Enfin, il y aurait pu y avoir plus de sponsors car certaines demandes tardives n'ont pu être traitées faute de temps : à quelques jours voire quelques semaines du départ, nous n'avons plus le temps de négocier ce genre de chose.

Dans le contexte d'un projet d'expédition, autrement dit d'une entreprise incertaine, professionnellement c'est donc une réussite. Le défi a plu, s'est su et a été « vendu ».

PARTAGE ●●

Avant :

L'intérêt est monté crescendo dans les mois mais surtout dans les semaines précédant le départ. C'est un point positif mais à améliorer dans le sens où il me semble intéressant de pouvoir faire suivre la préparation, toute aussi palpitante et instructive, et bien plus longue que l'aventure « officielle ». Il faut trouver une solution pour informer plus largement plus tôt ; classiquement, la presse et les médias ne diffusent qu'au dernier moment.

Pendant :

L'intérêt a été vif et le relais médiatique relativement important. Plusieurs TV, radios et journaux ont suivi du départ à l'arrivée. Du site web local au magazine Paris Match, en passant par les nombreuses diffusions France 3, France Bleu au quotidien, etc. il n'y a pas eu de « vide » dans la diffusion de l'actualité du projet du départ à l'arrivée. Reste à savoir gérer le « rythme » de diffusion.

Après :

Il s'agit maintenant de raconter tout ce qu'il s'est passé. Un livre est déjà en cours de fabrication : il contiendra le récit au quotidien, les plus beaux clichés, ainsi que des encarts topo. L'idée est de rendre l'histoire la plus utile possible, en transmettant l'expérience avec honnêteté, justesse et précision. Une fois ce livre complet pour base, il sera adapté aux enfants, car l'aventure a été suivie par des inspections académiques et des classes scolaires.

Nous avons aussi de nombreux rushes. Des heures et des heures de vidéos professionnelles. Ne maîtrisant pas ce travail (réalisateur et boîte de production), je ne pourrai que vous en tenir informé. Toujours est-il qu'un 52' TV est au programme, ainsi que d'autres diffusions TV.

Ces travaux peuvent avoir lieu maintenant car ils ont été prévus avant. J'ai de nombreuses images de mes traversées précédentes, mais n'ayant rien anticipé, elles n'ont encore jamais été exploitées... Comme expliqué précédemment c'est un point à améliorer au niveau de l'organisation sur le terrain, que l'on ne pourra également juger que plus tard, mais à ce jour c'est une réussite car j'ai pensé à m'entourer de professionnels avant de partir et c'est un grand pas franchit !

6) L'ITINÉRAIRE ●●

Le bilan est ici parfaitement mitigé : entre superbes étapes, zones totalement impraticables et portions incertaines car liées à la météo pyrénéenne changeante et capricieuse, il y a autant de bon que de mauvais. Il faut être honnête, certaines étapes sont inexploitable dans un topo et ont servi davantage à engranger de l'expérience personnelle face au défi qu'à créer un itinéraire. Toujours est-il qu'un premier topo va être rédigé, répertoriant les étapes accessibles les plus intéressantes à ce jour.

LIMITES ACTUELLES ●

Technique :

Le matériel étant la bête noire de ce projet, les limites sur le terrain sont en grande partie d'ordre technique (voir plus haut les détails sur les engins utilisés).

On peut y ajouter les qualités d'un chien de traîneau développées depuis des millénaires : nombreuses, mais pas systématiquement adaptées à tous les terrains montagnards. De plus, le travail de la technique avec un attelage de chiens est si différent de l'entraînement physique qui réclame beaucoup de temps, qu'il faut parvenir à lier subtilement les deux sans que l'un soit au détriment de l'autre, puis voir si tout cela peut s'additionner avec l'entraînement du musher et fonctionner toute une saison...

Climat :

Les conditions nivo/météo sont et seront souvent aussi un frein, car entre Atlantique et Méditerranée les Pyrénées sont un nid à microclimats et il est compliqué d'effectuer une traversée complète en rencontrant à chacune des étapes, chaque jour durant plusieurs semaines, les conditions idéales. Car il faut être conscient que le traîneau est une pratique nordique ; rapportée à la montagne et ses reliefs « alpins », elle en devient rapidement extrême. De même qu'un skieur de pentes raides attend parfois des semaines, des mois voire des années les conditions parfaites pour pouvoir descendre tel ou tel couloir, l'ascension et la descente de nombreux cols demandent à un musher d'être patient...

Certaines portions n'ont pas pu être réalisés, souvent partiellement, quelques fois entièrement... Parce que certaines zones sauvages accidentées et dépourvues de pistes n'étaient praticables qu'en traîneau, et que les conditions de neige du moment ne permettaient pas de faire le moindre mètre. Ce n'est pas une question de descentes raides, de dévers ou autre, mais bel et bien de conditions nivologiques : sur quinze ou vingt centimètres de pure poudreuse sans sous-couche, un kart est inutilisable et un traîneau n'a plus de freins... Nous pouvons y retourner l'année prochaine ou dans dix ans, ce sera la même chose tant qu'une solution technique ne sera pas trouvée.

Civilisation :

Un autre problème est de taille : la civilisation. Déjà, en son sens littéraire premier car les Pyrénées ne sont pas les espaces scandinaves ou nord-américains, sont très peuplées et sillonnées par de nombreuses routes. Cela ne pose aucun problème à pieds, car les notions de distances ne sont pas les mêmes, mais lors de cette traversée nous avons fait jusqu'à soixante-

dix kilomètres par jour avec les chiens. Sur cinquante ou soixante-dix kilomètres, on croise beaucoup de traces de l'homme en peu de temps... Ce fut régulièrement un immense casse-tête de se faufiler entre les stations de ski, les villes et villages et les grandes routes. Ensuite, « civilisation » au sens « propriété privée », car l'être humain aime s'approprier les terres, y compris lorsqu'elles sont considérées par lui-même comme « sauvages ». Et pour protéger des arbres centenaires, par ignorance les gardiens vont jusqu'à interdire le passage de chiens sur quelques centaines de mètres ! C'est bien connu, les chiens de traîneau saccagent les arbres, surtout lorsqu'ils courent attelés... D'un point de vue « nature », le versant français regorge d'interdictions et d'à priori infondés vis-à-vis des chiens de traîneau. Le versant espagnol tout aussi bien protégé et sauvage, beaucoup plus pédagogue, est nettement plus accueillant et approprié à une traversée des Pyrénées avec un attelage.

ÉVOLUTION ESPÉRÉE •

La rédaction du topo qui s'adresse aux mushers, a deux objectifs en un : partager de jolies pistes par plaisir et publier une première trace, une base publique pour que le maximum de mushers puisse participer à son enrichissement. Qui sait ? Peut-être qu'un jour traverser les Pyrénées avec des chiens deviendra une aventure classique au même titre que la HRP à pieds ? Peut-être que cette traversée sera empruntée par une grande compétition européenne ? Qui peut lire l'avenir ?

CONCLUSION

Il y a des choses à affiner voire à améliorer partout. Ce sera le cas aussi dans dix ans, dans cent ans, dans mille ans... C'est le propre de l'évolution qui existe grâce aux expériences nouvelles que l'on va rechercher et qui permettent de travailler efficacement. Mais globalement le bilan est encourageant : beaucoup de choses ont fonctionné, et ce qui n'a pas marché a échoué de peu.

Je n'ai jamais senti mes chiens à bout de souffle ; au contraire. Idem pour moi. Ce sont des points primordiaux et ils sont donc positifs. On pourrait même dire que mis à part le matériel de mushing qui est en retard au jour d'aujourd'hui – et les conditions nivo/météo (que l'on ne contrôlera jamais) – si l'on isole chaque point, il n'y a pratiquement rien de négatif. La complexité de ce projet a davantage résidé dans l'addition de nombreuses choses. Il est difficile de réaliser une traversée montagnarde en conditions hivernales, de la même manière que gérer un attelage durant plusieurs semaines réclame beaucoup de réflexion, de temps et d'énergie. Cette expédition a imposé de faire ces deux choses à la fois, mais ce n'est pas tout... L'équipe logistique a été une aventure dans l'aventure ; l'équipe artistique une troisième aventure dans l'aventure, etc. Chaque équipe aurait mérité une expédition spéciale : la traversée des Pyrénées en véhicules n'est-elle pas un voyage en lui-même qu'organisent certains motards (par exemple) ? Réaliser un film ne demande-t-il pas de tourner plusieurs fois la même scène parfois pendant plusieurs jours d'affilés ? Ici, il a fallu gérer et coordonner tout ça à la fois, et autant dire que dans un voyage effectué avec huit animaux, c'est très compliqué ! Voilà où a été la plus grosse difficulté : non pas sur un point isolé mais dans la coordination globale. La préparation est alors en cause. Elle a été sérieuse mais plutôt que d'exposer un projet déjà préconçu depuis des mois à une équipe lors d'une réunion, la fois prochaine il faudra réunir toutes les équipes autour d'une table dès le début, en commençant par discuter des expériences heureuses ou malheureuses antérieures de chacun.

Nous sommes un jeune équipage plein d'envie ; notre soif d'apprendre nous pousse à travailler quotidiennement et méticuleusement pour nous améliorer dans tous les domaines. Vous verrez, l'année prochaine nous serons meilleurs mais moins bons que dans deux ans, et dans dix ans, ici ou ailleurs, je serai toujours débutant !

Romain Da Fonseca