

Gare à toi cher lecteur, ce qui suit n'est que la première partie d'un long récit d'aventures... Rendez-vous pour la suite au prochain numéro du *Crampon* !

## **Expédition au Labrador 19 Février - 1<sup>er</sup> Mars 1997**

*Michaël Lachaise Bogart*

C'est avec émotion que j'ai relu ce récit écrit en 1997, alors que j'avais 23 ans. Il est plein de naïveté mais on retrouve aussi la genèse de notre passion : l'aventure et le partage. Vingt ans plus tard, qu'est-ce qui a changé ? On est certes plus compétent, plus expérimenté, plus rigoureux, plus informé (vive les topos Camp to Camp)... mais je crois qu'on aspire toujours à revivre ces mêmes sensations.

### ***Du rêve à la concrétisation.***

*Depuis des années, un rêve revenait régulièrement perturber mon sommeil. Je voulais aller dans le Grand Nord, vivre les dures conditions que connaissent les Inuits, les Esquimaux ou les Montagnais. Je voulais me noyer dans ces immenses paysages de lacs, de glace, de blizzards et parfois de forêts.*

*Seulement, il ne suffisait évidemment pas d'en rêver pour y aller. Il fallait avant tout se trouver des compagnons de route. Depuis mon arrivée au Québec en août, je grimpais régulièrement dans un club d'escalade de Montréal. C'est là que je rencontre Sylvain, un expatrié, puisqu'il est devenu résident permanent au Canada.*

*Avec étonnement et plaisir mêlés, je m'aperçois qu'il nourrit les mêmes désirs que moi. Sans plus attendre, nous décidons de partir. Où ? On verra ça, le principal est d'avoir un compagnon de route !*

### ***Organisation générale - Octobre à Janvier 97***

*Le lendemain de cette rencontre, je me précipite à la bibliothèque de l'école, au rayon géographie. J'ouvre un grand atlas et cherche une zone encore accessible en véhicule mais le plus au nord possible. Il faut en plus dépasser le 52<sup>ème</sup> parallèle, pour atteindre la taïga forestière, sans ça, la forêt est trop dense et impénétrable.*

*Mes yeux tombent alors sur un nom, perdu au milieu de la carte : Schefferville. Ce sera notre destination. 200 km plus au sud, il y a une autre ville,*

*Labradorcity, accessible par route. Ces deux villes ne vivent que grâce à la présence d'usines qui extraient des minerais. Dans les années 50, Schefferville comptait 5000 habitants, et maintenant, à peine 300. Cette ville n'a pas quand même pas été fermée, du fait qu'elle sert d'arrière base pour tous les autochtones du grand Nord, qui viennent se ravitailler ou troquer là.*

*En plus, une ligne de chemin de fer relie ces deux villes. Un train fait la navette une fois par semaine seulement. Entre ces deux points, c'est le néant ou plutôt des lacs et des forêts.*

*Après en avoir parlé à Sylvain, ce dernier se procure les cartes détaillées au 1/50000. En raison des vents dominants qui vont du nord vers le sud, nous décidons de prendre le train de Labradorcity à Schefferville, puis de revenir à pied. Ainsi, nous aurons le vent mordant du nord dans le dos.*

*Le trajet que nous choisissons parcourt la moitié du temps des immenses lacs, où nous supposons que nous avancerons plus rapidement qu'à travers bois, car leur surface est plane (nous réaliserons un peu tard qu'en fait les lacs ont un relief à cause des assauts répétés du vent qui crée ainsi des vaguelettes). Nous pensons faire ces 220 km en 8 jours, tablant sur une moyenne de 30 km par jour.*

*Il ne reste plus qu'à réunir tout le matériel nécessaire et trouver un ou deux autres partenaires supplémentaires. L'isolement de notre périple nous impose d'être au moins trois, pour être en mesure d'aller chercher des secours si quelqu'un se blesse.*

Depuis septembre, je fais du vélo de montagne avec Pierre. Il est très tenté par notre aventure mais hésite à cause de la quantité de travail qu'il a. Mais ça ne dure pas, il nous rejoint en novembre.

Vu la grosse quantité de matériel qu'il nous faut, nous avons besoin de pulkas (sorte de traîneau que l'on tire).

L'autonomie totale implique que nous transportions :

- tentes, sacs de couchage, matelas
- réchauds pour cuisiner et faire fondre la neige
- bouffe pour 8 jours + 2 jours de sécurité
- vêtements d'hiver
- et bien d'autres petites affaires

Nous devrions porter chacun 25 à 30 kg de matos.

Grisés par la perspective de cette expédition, nous passons tous les trois des heures à discuter, à échanger des petits trucs pour améliorer notre confort, ou à traîner nos « panards » dans tous les magasins de plein-air de la ville. Pour ne rien oublier, nous dressons une liste de matériel à emporter. C'est la première fois pour nous trois que nous allons affronter des froids de -30,-40°C, sans facteur vent. Le facteur vent est la température additionnelle, qui varie en fonction de la vitesse du vent, que l'on rajoute à la température mesurée.

Arrive le mois de janvier où, soudainement, nous retombons de nos nuages. Nous avons beaucoup parlé et rêvé, mais les pulkas ne sont toujours pas construits.

### **Préparatifs - janvier et février**

Un samedi matin de janvier, trois hommes pénètrent, d'un pas sûr dans Toy's R Us (grand magasin de jouets) et se dirigent directement au rayon luges; ils appréhendent alors leur structure et testent leur résistance. Visiblement insatisfaits, ils ressortent aussitôt, devant le regard ébahi de la vendeuse. Ils se dirigent alors vers Canadian Tire et trouvent le modèle adéquat. Après quelques hésitations, ils décident de ne pas emboîter 2 luges ensemble pour faire un pulka (l'avenir révélera que c'était une erreur).

Un ami nous fait sur mesure les attaches pour le traîneau et nous fournit les pôles en aluminium (tiges faisant la jonction entre le tireur et le traîneau). Pierre et moi fabriquons une grande housse qui s'adapte sur le pulka, permettant de le charger facilement. Nous

rajoutons 4 sangles latérales de maintien. Sylvain opte pour un immense sac de sport qu'il attache sur son pulka au moyen d'un réseau de cordelettes élastiques.

Devant les prix peu avantageux des locations, Pierre et moi décidons de nous acheter un sac de couchage; celui-ci est donné -35°C par le fabricant et pèse 2.7 kg. Comme tous les sacs d'hiver, il est très volumineux. Au cas où il ferait très froid, nos modèles peuvent se zipper ensemble pour ne faire plus qu'un. En sortant du magasin, Pierre me répète encore une fois, sourire en coin : « attention, seulement s'il fait très, très froid » !

Il faut aussi disposer de chaussures adéquates. Le froid vient essentiellement du sol et les semelles doivent être extrêmement bien isolées. Je me procure des bottes avec chaussons amovibles (pour les garder au chaud dans le sac de couchage).

Le problème majeur de ce type d'activités par grand froid est la transpiration; en effet, un vêtement de corps mouillé nous refroidit très vite, sitôt arrêtés. Et puis, il est impossible de sécher quoique ce soit. La solution réside en partie dans le polypropylène, une fibre synthétique qui absorbe l'humidité et la recrache vers l'extérieur. Ces vêtements restent chaud même humides, contrairement au coton. Nous en sommes tous les trois équipés, quasiment de la tête au pied ! (chaussettes, collants, t-shirt manches longues).

Pour les couches supérieures, il nous faut de très bons isolants, comme la fibre polaire ou la plume d'oie. Pour la dernière couche, le Gore-Tex est inévitable. C'est un matériau dit respirant qui laisse passer les molécules de vapeur que nous dégagons (notre transpiration), tout en restant complètement imperméable à la pluie et au vent. Ce dernier n'est d'ailleurs à ne pas négliger du tout.

Pour les mains, nous emmenons plusieurs paires de gants ou moufles. Pour ma part, j'ai des sous-gants en polypropylène suivi de moufles en polaire suivi d'une surmoufle en Gore-Tex. Pour le soir, j'ai des super grosses moufles en fourrure de renard, extrêmement chaudes.

Pour la tête, j'ai une fine cagoule en polartec 100, qui colle à la peau + une épaisse cagoule en polaire qui cache tout sauf les yeux. Pour lutter contre le vent, nous avons tous un masque facial (qui protège le nez tout en le laissant respirer) + des lunettes masque. Le froid est très traître, puisqu'un morceau de votre visage peut geler sans que vous vous en rendiez compte (le gel induit une insensibilité). Le signe avant coureur est une tâche blanche. Pendant le raid, quand nous sentions le

vent très froid, nous demandions de temps en temps à un compagnon de nous « checker » le visage.

Pour dormir, nous avons chacun deux matelas de sol, autogonflants, pour nous isoler de la neige.

Nous avons trois réchauds à essence (les seuls qui fonctionnent par -30°C - ceux à butane ne s'allument même pas, tout comme les briquets). Il faut une bonne puissance de chauffe car nous avons beaucoup de neige à faire fondre pour les repas et les boissons du jour. En outre, c'est une opération coûteuse en énergie. C'est pourquoi, nous emmenons 16 litres de Naphta !

En ce qui concerne la bouffe, il nous faut des repas énergétiques et très faciles à faire. Nous avons donc constitué des portions. Le matin, chacun a son zip-lock contenant son petit déjeuner préféré (le mien était constitué de chocolat et lait en poudre + des flocons d'avoine - 600 Cal). Les journées, nous mangeons des barres énergétiques et des pin-ut (mélange de cacahuètes, smarties et fruits secs) et nous buvons du thé glacé, chaud ainsi que de la soupe. Pour ne pas geler, nos boissons sont conservées dans des thermos ou des housses isothermes. Le soir, nous avons un zip-lock de semoule ou de riz-minute ou de purée. Nous rajoutons du fromage ou du saucisson pour avoir quelques protéines. Le dessert est constitué de pudding. Tous ces préparatifs nous ont pris du temps mais nous ont véritablement passionné. De quoi confirmer une certaine phrase que j'avais entendue : « ce qui est intéressant dans le voyage, c'est justement le voyage ».

### **L'expédition proprement dite**

**Mardi 19 février**

20h : ça y est, notre Toyota, pleine à ras bord, se lance sur le Métropolitain (40) vers l'est. On a eu du mal à charger tout notre matos, bien que la galerie soit remplie. Le passager arrière a un sac de couchage sur les genoux comme compagnon de route. L'ambiance est naturellement bonne à bord. A minuit, nous nous arrêtons dans un vieux motel (style série B américaine) à 30 \$ la nuit.

**Mercredi 20 février**

Nous repartons vers 8h, après avoir pris notre dernière douche avant au moins 8 jours. Après avoir traversé le Saguenay, sur un traversier, nous déjeunons à Tadoussac. En début d'après midi, nous faisons notre dernier ravitaillement alimentaire à Baie-Comeau. Après, il nous reste 600 km de route (pas toujours goudronnée et complètement verglacée). En prenant un

café, nous demandons à la serveuse combien de km il y a jusqu'à Labradorcity. Elle ne sait même pas s'il y a une route qui y va. Je reste perplexe et railleur. Pourtant, à Baie-comeau, il y a une route ouest-est et une qui monte vers le nord. Et les cartes sont en vente libre !

Nous reprenons la route qui serpente entre des petite collines. C'est beau, mais il faut rester concentré sur la route, car les gros camions chargés de bois ont une légère tendance à se croire seuls sur la route. Durant notre voyage, plusieurs camions à vide nous ont même doublé !

Vers 17h30, nous arrivons à Manic, un très gros barrage d'hydroquébec. La structure est vraiment impressionnante. C'est aussi le dernier poste d'essence avant Fermont (30 km avant Labradorcity). Il ne faut donc pas oublier de ravitailler. L'essence est 35% plus chère mais on n'a pas vraiment le choix. Au fur et à mesure que nous montons vers le nord, le thermomètre descend et la route se dégrade. Il faisait -15°C à Manic et le pompiste nous a dit qu'il fallait enlever 10°C pour Labradorcity et encore 10°C pour Schefferville. Ma gorge se noue un peu, car même si je le savais, ça fait drôle d'entendre quelqu'un le dire et surtout de se rapprocher de notre objectif.

La nuit tombe et nous nous sentons rentrer dans un autre monde. Maintenant la route serpente de nouveau tandis que la végétation diminue. Il est difficile de visualiser les courbes. Pierre, notre chauffeur est mort de fatigue. Le froid se fait sentir à l'intérieur de l'habitacle; la température du moteur étant descendue, nous avons dû réduire notre chauffage. Les vitesses sont plus dures à passer car l'embrayage commence à geler. La voiture étant pleine, les amortisseurs ne remplissent plus leur rôle et nous subissons tous les trois les violents chaos de la route. Soudain, un virage est pris à trop vive allure et c'est le tête à queue. Le monticule de neige le long de la route stoppe heureusement notre dérive. L'expédition aurait pu se terminer brutalement ici mais la voiture a bien encaissé le choc. Nous remontons dans la voiture, anxieux et conscients de notre chance. Cette petite décharge d'adrénaline nous réveillera et nous arriverons sans encombre à Labradorcity. Il est minuit et nous avons fait 1400 km depuis Montréal, dont 600 sur une piste verglacée, pleine de trous.

Dans la ville, les débits d'alcool ferment à minuit, nous ne trouvons pas de bar ouvert. Nous passons chez la police nous renseigner. Il fait tellement froid que leurs

voitures restent en marche toute la nuit, pour être prêtes à intervenir ! Le flic de garde est très sympa et nous donne pleins de renseignements ainsi qu'un endroit où planter la tente. En effet, nous voulons tester notre équipement avant de partir pour Schefferville. Pierre est HS.

Nous trouvons ensuite un hôtel où le bar est encore ouvert. Seulement, on y sert juste de la bière ou du café. Nous tentons tous les trois la bière. Celle-ci se révèle dure à avaler. Ne trouvant pas d'endroit pour nous changer (nous étions en tenue confortable dans la voiture), nous retournons chez les flics qui nous laissent généreusement nous changer. Nous repartons en direction de la place indiquée pour monter la tente. Là, sur le parking, complètement crevés, nous déchargeons la voiture et commençons à monter la tente de Pierre (3 places).

Et c'est là que les problèmes commencent.

Il fait  $-35^{\circ}\text{C}$  et les élastiques à l'intérieur des arceaux sont gelés. Ils ont perdu leur élasticité. Nous avons toutes les peines du monde à les emboîter. Nous y arrivons mais alors les arceaux ont perdu de leur flexibilité, ce qui fait que nous n'arrivons pas à tendre la tente. J'ai fait tout ce montage avec mes chaussures de ville. J'ai les pieds gelés et je prends conscience qu'il est temps de ne plus sous-estimer le froid. Je mets aussitôt mes grosses bottes mais mes pieds mettront une demi-heure à se réchauffer.

Devant les problèmes rencontrés avec la tente n°1, nous décidons de monter la n°2. C'est une tente The North Face censée être une tente d'expéditions extrêmes. Nous rencontrons les mêmes problèmes d'élastique mais en pire (impossible emboîter les arceaux). Je suis vraiment en rage, cette tente m'ayant coûté \$500 !

Il est 2h30 du matin, nous sommes exténués quand nous nous précipitons dans la tente n°1, à moitié montée. Juste avant, nous avons renoncé à gonfler nos matelas car les membranes internes étaient gelées ensemble et empêchaient ainsi l'air de pénétrer. Nous nous installons sur des matelas non gonflés, qui isolent très peu du sol. Or celui-ci est dur comme de la glace !

Malgré une paire de bottes Sorel empruntée à un ami, Sylvain a les pieds littéralement gelés après les opérations de montage de la tente. Seul un échange de chaussons lui permettra de se réchauffer les orteils. Il faut savoir que lorsqu'un doigt de pieds commence à geler, cela se fait relativement sans douleur. Par contre, le réchauffement est un vrai calvaire.

Nous tentons malgré tout de nous endormir. Ceci se

révèle impossible pour deux raisons : le froid intense et le klaxon d'un train automatique qui va de la mine à l'usine. Comme il n'y a pas de chauffeur et que le train traverse des routes, ses concepteurs le font klaxonner régulièrement. Quelle drôle de ville où les gens sont bercés toutes les nuits par ce klaxon qui les fait vivre en même temps

(la ville n'existe quasiment que pour l'usine).

Sylvain passe la nuit à trembloter dans son sac de couchage, insuffisamment chaud. Je ne suis pas loin de lui. Pierre semble moins subir le froid mais ne dort pas pour autant. A 5h30, nous décidons de lever le camp. Les bistrotts n'étant pas encore ouverts, nous retournons une nouvelle fois chez les flics, seul lieu chauffé. Pierre est un automate car il n'a pas récupéré ses 1400 km. Sylvain est fortement démotivé (ce qui est normal après avoir gelé toute la nuit) et épuisé. Quant à moi, ce n'est pas la fatigue qui me gêne mais plutôt le fait d'avoir pris une grande claque en pleine figure. Dans la voiture, alors que nous n'avions pas encore commencé notre périple, nous parlions déjà d'éventuels projets futurs, encore plus engagés. Mais ce matin, nous nous sentons comme des enfants qui constatent la dure réalité des choses. Chacun rumine dans sa tête et regrette de ne pas avoir emmené un deuxième sac de couchage.

Le flic de garde est très sympa et répond à toutes nos questions, du genre : « le froid qu'il a fait cette nuit, c'est un froid très froid ou est-ce normal ? ». « c'est standard » répond-il. Sa préoccupation majeure est de téléphoner à la météo pour savoir si les enfants pourront aller à l'école, ce matin. En effet, s'il fait en dessous de  $-38^{\circ}\text{C}$ , les enfants restent à la maison.

A 7h, nous partons prendre un bon petit déjeuner. Sylvain nous explique que son sac de couchage et ses bottes ne sont pas assez chaudes. Il n'envisage pas de partir avec ce matériel. Pierre ne dit rien et tente de se réveiller avec un jus d'orange. Moi aussi, je suis perplexe, mais ce repas me permet d'analyser la situation. Pourquoi avons nous eu froid ? Est-ce à cause de notre équipement insuffisant, est-ce dû à un manque de préparation ou plutôt à un problème d'organisation ? J'opte pour la troisième solution : quand nous sommes rentrés dans la tente, nous avions froid, nos pieds étaient gelés (normalement le corps doit être complètement chaud quand il se glisse dans le sac) et nos matelas n'étaient pas gonflés, occasionnant une très mauvaise isolation. De plus, l'organisme a besoin d'un temps d'adaptation au froid que nous ne

lui avons pas donné. Nous sommes passés d'une voiture chauffée à un sac de couchage gelé, en l'espace de quelques minutes.

Je propose donc d'aller en ville voir si on ne peut pas louer un 2<sup>ème</sup> sac de couchage pour Sylvain. Le repas aidant, nous nous remettons à réfléchir et décidons d'aller à la gare pour que Pierre puisse s'étendre et se reposer. Pendant ce temps, Sylvain et moi réorganisons la voiture, car ce matin même, nous avions tout précipité pèle mêle dedans.

Ensuite, nous nous dirigeons vers le magasin de sport puis le surplus d'armée. On ne peut pas louer d'équipement et un sac de couchage -25°C coûte \$250, des bottes \$130. Sylvain ne veut pas investir d'argent supplémentaire dans cette aventure qui lui a déjà bien coûté en matériel. Un investissement supplémentaire le mettrait en difficultés pour les mois suivants : il devrait être très économe. Je le comprend tout à fait, c'est pourquoi malgré mon envie de partir, je ne lui dit rien et le laisse décider. Sylvain, lui, hésite énormément. Il ne veut pas nous empêcher de partir à cause de lui.

« L'expérience de la nuit m'avait quelque peu refroidi ; c'est le moins qu'on puisse dire ! J'ai réellement eu peur pour notre sécurité future car une fois perdus au milieu de nulle part, nous n'aurions pas eu la possibilité de renoncer », confiera Sylvain.

Finalement, c'est le Pierre, revigoré, que nous trouvons, qui trouve l'argument choc : « nous avons investi tellement d'argent et d'engagement moral pour ce projet que nous ne pouvons abandonner pour \$300 ». Nous décidons de partager le prix du sac de couchage en 3 et Sylvain et Pierre partent acheter le sac et les bottes. Ils préviennent également la police de notre départ. Les flics nous informent qu'il y a des téléphones sur la ligne tous les 10 km. (cette information se révélera fausse).

Nous chargeons ensuite les traîneaux. A 13h30, le train s'ébranle. Finalement, heureusement que nous nous sommes levés tôt, ce matin !

L'expédition se met donc « en train ». Nous nous sentons de nouveau prêts mentalement. Après réflexion, je pense que cette petite mésaventure aura été très bénéfique. Outre le fait que nous avons pu tester notre équipement, nous avons fait un réel effort mental, après cette nuit désastreuse, pour prendre le train. Nous partons vers le nord beaucoup plus humbles devant le froid et conscients qu'il faudra être vigilant et ne pas se refroidir inutilement.

Nous sommes motivés plus que jamais et prêts à faire

face aux événements de la nature. Et puis, comme dit Pierre, nous ne sommes pas partis pour nous prélasser mais pour faire des efforts dans un environnement hostile, et en même temps si attirant. Et la lutte contre les événements pour la survie n'est pas un vain mot. Le train me fait penser à ceux que l'on voit dans les films de cow-boys. Il y a un wagon voyageur et un autre pour le fret. La locomotive marche au pétrole. On a vraiment une impression de bout du monde. Les autres voyageurs sont pour la plupart des chasseurs ou des amateurs de skidoo (motoneige), les deux n'étant pas incompatibles. Dans la voiture, les quatre poêles entretiennent une température supérieure à 20°C. Dans quelques heures, nous allons avoir notre dernier choc thermique avant une semaine ! Nous sympathisons avec quelques voyageurs qui nous donnent des renseignements sur notre itinéraire. Un Irlandais nous localise son chalet sur la carte et nous invite à venir partager un thé chaud samedi prochain (malgré nos recherches, nous ne trouverons jamais cette cabane !).

Le train avance très lentement, s'arrête souvent, nous permettant d'admirer les paysages. Nous sommes maintenant excités. Etant donné que ce train est un véritable « taxi », nous décidons de nous faire débarquer quelques kilomètres avant Schefferville, histoire d'être dans le bain (plutôt gelé) plus rapidement. Le contrôleur acquiesce sans problème à notre requête.

Ainsi, c'est à Astrey que nous sautons du train. Le contrôleur n'a pas souvent à faire avec des gars comme nous : « mais il n'y a rien ici, vous avez à boire et à manger ? » - « oui, oui, tout va bien, c'est ce qu'on désire ! ». Il neige et nous mettons en mode marche. Les pulkas sont très lourds à tirer, surtout dans les côtes. Après avoir marché une heure ou deux, nous décidons de planter la tente. Nous nous enfonçons un peu dans la forêt, pour être à l'abri du vent. La neige est très profonde (jusqu'à la taille) et nous tassons avec soin la surface de la tente, avant de la monter.

Nous sommes vraiment heureux ce soir là et ne regrettons aucunement notre parachutage dans la taïga forestière. Ca y est, nous sommes partis et livrés à nous même !

Cette nuit sera la plus chaude que nous connaîtrons : seulement -15°C. Comme nous avons gonflés nos matelas à la gare, nous ne rencontrons pas de difficultés. Nous ne les dégonflerons plus jamais, c'est ce qu'on appelle l'expérience constructive !

**Fin du premier épisode...**