

**VETAGRO SUP  
CAMPUS VETERINAIRE DE LYON**

Année 2016 - Thèse n°094

***LES CHIENS NORDIQUES DE TRAINAUX DE COURSES  
LONGUES DISTANCES : HISTOIRE ET EVOLUTION***

**THESE**

Présentée à l'UNIVERSITE CLAUDE-BERNARD - LYON I  
(Médecine - Pharmacie)  
et soutenue publiquement le 24 novembre 2016  
pour obtenir le grade de Docteur Vétérinaire

par

*BUGNARD Corail*  
Née le 11 avril 1991  
à *Annecy*



VetAgro Sup





**VETAGRO SUP  
CAMPUS VETERINAIRE DE LYON**

Année 2016 - Thèse n°094

***LES CHIENS NORDIQUES DE TRAINEAUX DE COURSES  
LONGUES DISTANCES : HISTOIRE ET EVOLUTION***

**THESE**

Présentée à l'UNIVERSITE CLAUDE-BERNARD - LYON I  
(Médecine - Pharmacie)  
et soutenue publiquement le 24 novembre 2016  
pour obtenir le grade de Docteur Vétérinaire

par

*BUGNARD Corail*  
Née le 11 avril 1991  
à *Annecy*



VetAgro Sup





## LISTE DES ENSEIGNANTS DU CAMPUS VÉTÉRIINAIRE DE LYON

Mise à jour le 09 juin 2015

Civilité	Nom	Prénom	Unités pédagogiques	Grade
M.	ALOGNINUWA	Théodore	UP Pathologie du bétail	Professeur
M.	ALVES-DE-OLIVEIRA	Laurent	UP Gestion des élevages	Maître de conférences
Mme	ARCANGIOLI	Marie-Anne	UP Pathologie du bétail	Maître de conférences
M.	ARTOIS	Marc	UP Santé Publique et Vétérinaire	Professeur
M.	BARTHELEMY	Anthony	UP Anatomie Chirurgie (ACSAI)	Maître de conférences Contractuel
Mme	BECKER	Claire	UP Pathologie du bétail	Maître de conférences
Mme	BELLUCO	Sara	UP Pathologie morphologique et clinique des animaux de compagnie	Maître de conférences
Mme	BENAMOU-SMITH	Agnès	UP Equine	Maître de conférences
M.	BENOIT	Etienne	UP Biologie fonctionnelle	Professeur
M.	BERNY	Philippe	UP Biologie fonctionnelle	Professeur
Mme	BERTHELET	Marie-Anne	UP Anatomie Chirurgie (ACSAI)	Maître de conférences
Mme	BONNET-GARIN	Jeanne-Marie	UP Biologie fonctionnelle	Professeur
Mme	BOULOCHER	Caroline	UP Anatomie Chirurgie (ACSAI)	Maître de conférences
M.	BOURDOISEAU	Gilles	UP Santé Publique et Vétérinaire	Professeur
M.	BOURGOIN	Gilles	UP Santé Publique et Vétérinaire	Maître de conférences
M.	BRUYERE	Pierre	UP Biotechnologies et pathologie de la reproduction	Maître de conférences
M.	BUFF	Samuel	UP Biotechnologies et pathologie de la reproduction	Maître de conférences
M.	BURONFOSSE	Thierry	UP Biologie fonctionnelle	Professeur
M.	CACHON	Thibaut	UP Anatomie Chirurgie (ACSAI)	Maître de conférences
M.	CADORE	Jean-Luc	UP Pathologie médicale des animaux de compagnie	Professeur
Mme	CALLAIT-CARDINAL	Marie-Pierre	UP Santé Publique et Vétérinaire	Maître de conférences
M.	CAROZZO	Claude	UP Anatomie Chirurgie (ACSAI)	Maître de conférences
M.	CHABANNE	Luc	UP Pathologie médicale des animaux de compagnie	Professeur
Mme	CHALVET-MONFRAY	Karine	UP Biologie fonctionnelle	Professeur
M.	COMMUN	Loic	UP Gestion des élevages	Maître de conférences
Mme	DE BOYER DES ROCHES	Alice	UP Gestion des élevages	Maître de conférences
Mme	DELIGNETTE-MULLER	Marie-Laure	UP Biologie fonctionnelle	Professeur
M.	DEMONT	Pierre	UP Santé Publique et Vétérinaire	Professeur
Mme	DESJARDINS PESSON	Isabelle	UP Equine	Maître de conférences Contractuel
Mme	DJELOUADJI	Zorée	UP Santé Publique et Vétérinaire	Maître de conférences
Mme	ESCRIOU	Catherine	UP Pathologie médicale des animaux de compagnie	Maître de conférences
M.	FAU	Didier	UP Anatomie Chirurgie (ACSAI)	Professeur
Mme	FOURNEL	Corinne	UP Pathologie morphologique et clinique des animaux de compagnie	Professeur
M.	FREYBURGER	Ludovic	UP Santé Publique et Vétérinaire	Maître de conférences
M.	FRIKHA	Mohamed-Ridha	UP Pathologie du bétail	Maître de conférences
Mme	GILOT-FROMONT	Emmanuelle	UP Santé Publique et Vétérinaire	Professeur
M.	GONTHIER	Alain	UP Santé Publique et Vétérinaire	Maître de conférences
Mme	GRAIN	Françoise	UP Gestion des élevages	Professeur
M.	GRANCHER	Denis	UP Gestion des élevages	Maître de conférences
Mme	GREZEL	Delphine	UP Santé Publique et Vétérinaire	Maître de conférences
M.	GUERIN	Pierre	UP Biotechnologies et pathologie de la reproduction	Professeur
Mme	HUGONNARD	Marine	UP Pathologie médicale des animaux de compagnie	Maître de conférences
M.	JUNOT	Stéphane	UP Anatomie Chirurgie (ACSAI)	Maître de conférences
M.	KECK	Gérard	UP Biologie fonctionnelle	Professeur
M.	KODJO	Angeli	UP Santé Publique et Vétérinaire	Professeur
Mme	LAABERKI	Maria-Halima	UP Santé Publique et Vétérinaire	Maître de conférences
M.	LACHERETZ	Antoine	UP Santé Publique et Vétérinaire	Professeur
Mme	LAMBERT	Véronique	UP Gestion des élevages	Maître de conférences
Mme	LATTARD	Virginie	UP Biologie fonctionnelle	Maître de conférences
Mme	LE GRAND	Dominique	UP Pathologie du bétail	Professeur
Mme	LEBLOND	Agnès	UP Santé Publique et Vétérinaire	Professeur
Mme	LEFRANC-POHL	Anne-Cécile	UP Equine	Maître de conférences
M.	LEPAGE	Olivier	UP Equine	Professeur
Mme	LOUZIER	Vanessa	UP Biologie fonctionnelle	Maître de conférences
M.	MARCHAL	Thierry	UP Pathologie morphologique et clinique des animaux de compagnie	Professeur
M.	MOUNIER	Luc	UP Gestion des élevages	Maître de conférences
M.	PEPIN	Michel	UP Santé Publique et Vétérinaire	Professeur
M.	PIN	Didier	UP Pathologie morphologique et clinique des animaux de compagnie	Maître de conférences
Mme	PONCE	Frédérique	UP Pathologie médicale des animaux de compagnie	Maître de conférences
Mme	PORTIER	Karine	UP Anatomie Chirurgie (ACSAI)	Maître de conférences
Mme	POUZOT-NEVORET	Céline	UP Anatomie Chirurgie (ACSAI)	Maître de conférences
Mme	PROUILLAC	Caroline	UP Biologie fonctionnelle	Maître de conférences
Mme	REMY	Denise	UP Anatomie Chirurgie (ACSAI)	Professeur
Mme	RENE MARTELLET	Magalie	UP Santé Publique et Vétérinaire	Maître de conférences stagiaire
M.	ROGER	Thierry	UP Anatomie Chirurgie (ACSAI)	Professeur
M.	SABATIER	Philippe	UP Biologie fonctionnelle	Professeur
M.	SAWAYA	Serge	UP Anatomie Chirurgie (ACSAI)	Maître de conférences
M.	SCHRAMME	Serge	UP Equine	Professeur associé
Mme	SEGARD	Emilie	UP Anatomie Chirurgie (ACSAI)	Maître de conférences Contractuel
Mme	SERGENTET	Delphine	UP Santé Publique et Vétérinaire	Maître de conférences
Mme	SONET	Juliette	UP Anatomie Chirurgie (ACSAI)	Maître de conférences Contractuel
M.	THIEBAULT	Jean-Jacques	UP Biologie fonctionnelle	Maître de conférences
M.	TORTEREAU	Antonin	UP Pathologie morphologique et clinique des animaux de compagnie	Maître de conférences stagiaire
M.	VIGUIER	Eric	UP Anatomie Chirurgie (ACSAI)	Professeur
Mme	VIRIEUX-WATRELOT	Dorothee	UP Pathologie morphologique et clinique des animaux de compagnie	Maître de conférences Contractuel
M.	ZENNER	Lionel	UP Santé Publique et Vétérinaire	Professeur



## Remerciements

**A Monsieur le Professeur VANHEMS,**

De la faculté de médecine de Lyon,

Qui nous a fait l'honneur d'accepter la présidence de cette thèse,

Hommages respectueux.

**A Monsieur le Docteur THIEBAULT,**

De Vetagro-Sup campus vétérinaire de Lyon,

Pour son aide et sa disponibilité dans notre travail,

Sincères remerciements.

**A Monsieur le Professeur BERNY,**

De Vetagro-Sup campus vétérinaire de Lyon,

Qui nous a fait l'honneur de participer à notre jury,

En témoignage de notre gratitude.

**A Monsieur le Professeur Grandjean,**

De l'Ecole Nationale Veterinaire de Maison-Alfort,

Pour l'aide apportée dans ce travail,

Sincères remerciements.





# Table des matières

Liste des Figures .....	11
Liste des abréviations .....	13
Introduction.....	15
I. L'importance des chiens lors du siècle dernier .....	17
A. La place des chiens dans les peuples nomades.....	17
B. La ruée vers l'or.....	17
1. La découverte de l'or en Californie .....	17
2. La découverte d'or au Klondike.....	17
3. L'arrivée des prospecteurs au Klondike .....	18
4. L'utilité des chiens de traîneaux.....	18
5. Jack London, prospecteur devenu célèbre.....	19
C. La découverte du pôle Nord.....	19
1. Les premières explorations .....	19
2. La nécessité des chiens pour l'expédition polaire.....	19
3. Les préparatifs de l'expédition au pôle Nord de Robert Edwin Peary .....	20
4. A l'assaut du pôle Nord .....	20
5. La course au pôle nord .....	21
6. La discorde de la découverte .....	21
D. La découverte du pôle sud .....	22
1. Roald Amundsen, futur explorateur.....	22
2. L'entraînement à la vie polaire.....	22
3. Les préparatifs pour l'assaut vers le pôle.....	22
4. L'assaut au pôle sud .....	23
E. Le chemin de fer de la Jungfrau .....	24
F. La Première Guerre Mondiale .....	25
1. La proposition de l'utilisation des chiens de traîneaux.....	25
2. A la recherche des futurs chiens soldats.....	25
3. L'embarquement des chiens jusqu'à Montréal .....	26
4. La traversée de l'Atlantique .....	26
5. Les chiens sur le front vosgien .....	27
6. Les chiens durant la seconde Guerre Mondiale .....	27
G. La course au sérum.....	28
1. La diphtérie à Nome .....	28
2. L'utilisation des chiens .....	28

3.	Le relai de Nenana à Nome .....	29
4.	Hommage à la course au sérum .....	30
II.	Naissance des grandes courses de traîneau longue distance dans le monde, en Europe et en France .....	31
A.	Naissance du sport de traîne .....	31
1.	Les premiers attelages .....	31
2.	Les premières confrontations de traîneaux .....	31
3.	Naissance d'un club de chiens de traîneaux .....	32
4.	Les associations de chiens de traîneau .....	32
B.	L'All Alaska Sweepstakes (4, 17, 25, 26, 27, 82) .....	34
C.	L'Iditarod (12, 28, 1, 6) .....	35
1.	La création de la course .....	35
2.	L'Iditarod aujourd'hui .....	36
3.	La course en elle-même .....	36
4.	Le règlement .....	38
D.	La Yukon Quest .....	41
1.	Création de la course .....	41
2.	Les points d'honneur particuliers à cette course (29) .....	41
3.	Parcours (1, 6, 29, 30) .....	42
4.	Le Règlement (4, 29) .....	45
E.	La Finnmarkslopet: la plus grande course en Europe (31, 32) .....	47
1.	Généralités .....	47
2.	Le parcours .....	47
3.	Le règlement .....	48
F.	De l'Alpirod à Lekkarod (33, 34) .....	50
1.	L'Alpirod .....	50
2.	Création de la Lekkarod .....	50
3.	Les principes de base de la course .....	51
4.	Première édition de lancement .....	51
5.	Epreuve officielle et parcours en 2016 .....	51
6.	L'équipe vétérinaire .....	52
G.	La Femmundlopet (36, 37) .....	52
1.	Création de la course .....	52
2.	Le parcours .....	53
3.	Quelques points de règlement .....	55
H.	La Grande Odysée : une course par étapes française (4, 38) .....	57

1.	Création de la course.....	57
2.	Le parcours .....	58
3.	Le règlement.....	58
I.	Les autres courses de traîneau longue distance .....	60
1.	La Beringie (39, 40, 41).....	60
2.	L’Ivakkak (42, 43).....	60
3.	John Beargrease Sled Dog Marathon (44, 46).....	61
4.	Kobuk 440 (45, 46) .....	61
5.	Pasvik Trail (45, 47).....	61
6.	Vindelälvsdraget (48) .....	61
7.	Race to the Sky (45, 49).....	61
8.	Pedigree stage stop race (62).....	61
III.	Races de chiens de traîneaux .....	62
A.	Le husky de Sibérie .....	62
1.	Origine .....	62
2.	Le début en tant que chien de courses de traîneaux .....	62
3.	Reconnaissance de la race par la SCC.....	62
4.	Caractéristiques.....	63
B.	Le Malamute d’Alaska .....	63
1.	Origine .....	63
2.	Les différentes lignées (54, 55) .....	64
3.	Reconnaissance de la race (55, 56) .....	65
4.	Caractéristiques.....	65
C.	Le Groenlandais.....	66
1.	Origine .....	66
2.	Reconnaissance de la race.....	67
3.	Caractéristiques.....	67
D.	Le Samoyède .....	68
1.	Origine .....	68
2.	Reconnaissance .....	68
3.	Caractéristiques.....	69
E.	L’Alaskan Husky .....	69
1.	Origine .....	69
2.	Caractéristiques.....	70
3.	Reconnaissance .....	70

4. Evolution de la « race » .....	70
Conclusion .....	73
Bibliographie .....	75

## Liste des Figures

Figure 1 : Un attelage de chiens en route pour le Klondike dans les rues de Dawson , Musée Mc Cord, Edwin Tappan Adney, 1899. ....	18
Figure 2 la croix sur la colline d'Observation Hill, Ross Island. (From Scott of the Antarctic.) .....	24
Figure 3 : Carte du parcours de la course au serum en janvier 1925, from The Cruellest Miles (14) .....	29
Figure 4: Statue en bronze de Balto à Central Park .....	30
Figure 5 : la route du Nord de l'Iditarod (28) .....	37
Figure 6: la route du sud de l'Iditarod (28) .....	37
Figure 7 : parcours de la Yukon Quest.....	45
Figure 8 : carte du parcours de la Finnmarkslopet .....	48
Figure 9 : logo et slogan de la course Lekkarod .....	51
Figure 10 : parcours de la Femmundlopet.....	53
Figure 11 : profil du Siberian Husky (52) .....	63
Figure 12 : profil du Malamute d'Alaska (56) .....	66
Figure 13 : profil du chien du Groenland (50) .....	68
Figure 14 : profil du samoyede (50).....	69



## Liste des abréviations

*ISDRA*: International Sled Dog Racing Association

*ESDRA*: European Sled Dog Racing Association

*IFFS*: International Federation of Sleddog Sports

*FISTC*: fédération internationale sportive de traîneau à chiens

*WSA*: world sleddog association

*FFST*: Fédération Française des Sports de Traîneau

*CIO*: Comité International Olympique

*FFPTC*: Fédération Française de Pulka et de Traîneau à Chiens

*YQI*: Yukon Quest International

*LGO*: La Grande Odyssée





## Introduction

Des restes de chiens ont été retrouvés sur les grandes voies migratoires des peuples nomades datant de plus de 50000 ans. Concernant l'attelage de chiens, des peintures rupestres mettant en scène des chiens de chasse et de trait datant de 4000 ans ont été découvertes au bord de la mer de Béring à l'est de la Sibérie. Mais l'utilisation de l'époque était tout autre que celle d'aujourd'hui. Ces chiens étaient, essentiellement, des chiens d'utilité dans la vie de tous les jours chez les peuples nomades, alors qu'aujourd'hui ce sont des chiens de sport pour les courses, voire de compagnie.

Entre temps, dans les années 1900, la ruée vers l'or au Canada et en Alaska a permis au monde de découvrir ce moyen de locomotion performant dans la neige et le froid, mais aussi de faire apparaître de nouvelles « races » de chiens avec les croisements effectués entre les chiens nordiques et les autres. Le but étant d'obtenir des chiens les plus performants possible dans leur domaine. Comme tous les prospecteurs ne trouvèrent pas d'or, ils mirent en place une nouvelle activité ludique avec les chiens. Ils se confrontèrent, les uns aux autres, sur des compétitions courtes ou longues distances en tentant d'adapter leur attelage de chiens à chaque type de course. On peut classer ces dernières en trois groupes distincts : les courses de sprint, de mid distance et de longue distance. Les premières font 4 à 25 miles et s'étalent sur deux à trois jours. Les courses de mid distance font entre 100 et 300 miles en un jour ou réparties sur plusieurs jours avec 15 à 80 miles par jour. Pour les courses de longue distance, celles qui nous intéressent ici, elles vont de 300 à 1000 miles par étapes ou non.

L'utilité des chiens de traîneaux et leur implication dans notre histoire n'est plus à démontrer, que ce soit par leur participation à la découverte de nouveaux territoires polaires ou à l'aide inestimable dans les cols enneigés lors des guerres mondiales. Cette partie de leur histoire est aujourd'hui presque oubliée, mais les fervents admirateurs et défenseurs des chiens de race nordique tiennent à garder cela en mémoire. Cependant de nouveaux types de chiens issus de croisements et plus performants pour l'utilité actuelle qu'est la course de chiens de traineau se développent et ces races dites nordiques sont beaucoup moins nombreuses qu'auparavant.



## I. L'importance des chiens lors du siècle dernier

### A. La place des chiens dans les peuples nomades

Il y a 4000 ans, dans les peuples des régions nordiques, les chiens étaient d'une utilité indéniable pour les tâches de la vie quotidienne. Les chiens nordiques de traîneau étaient très polyvalents. Ils étaient utilisés pour le trait mais aussi pour la recherche du gibier à la chasse et pour aider les peuples à se déplacer dans leur migration. Chaque tribu avait une race de prédilection : les tribus Tschuschkis en Sibérie (74) avec les Husky de Sibérie, les tribus esquimaudes d'Alaska avec les Malamutes, les tribus esquimaudes du Groenland avec les Groenlandais et les tribus nomades du nord de la Sibérie avec les Samoyèdes.

Chaque tribu avait des rites propres dans le but d'obtenir des chiens plus performants. On peut citer le fait de couper les oreilles du chiot à la naissance et de lui faire porter un collier jusqu'à ce qu'il commence à marcher normalement, car il semblerait que grâce à cela, le chien devenait un bon chasseur d'ours. Pour être plus rapide, selon une superstition, un poil de la base du bec de corbeau était glissé dans le harnais, dans le fouet et dans le traîneau. Ces chiens-là mourraient tous de façon naturelle et avaient droit à un rite funéraire durant trois jours (64).

A chaque saison, leur façon de travailler variait. En hiver, avec la neige au sol, ils pouvaient tirer des traîneaux pour transporter des hommes, du gibier ou d'autres vivres (75). En été, ils servaient plus d'animaux de bât et portaient des petites charges dans des sacs car ils ne pouvaient plus se servir des traîneaux sans la neige.

### B. La ruée vers l'or

#### 1. La découverte de l'or en Californie

En 1848, James Wilson Marshall, un charpentier américain, découvrit des pépites d'or près de la Sierra Nevada en Californie (1). Cette information se répandit très rapidement à travers le monde entier et de nombreux aventuriers prirent la direction des Etats Unis en espérant faire fortune. Les pionniers venaient essentiellement d'Amérique mais d'autres d'Amérique latine, d'Australie, d'Europe et d'Asie. Ils rêvaient de faire fortune et s'installèrent le long des fleuves mais au début, ils se concentrèrent assez près du premier lieu de découverte. Cependant tous ne réussirent pas à retirer satisfaction de ce peu d'or trouvé en comparaison avec le nombre important de prospecteurs. Ces derniers allèrent ensuite voir plus loin en espérant faire une nouvelle découverte.

#### 2. La découverte d'or au Klondike

Le 16 août 1896, dans le Yukon au Canada, un prospecteur américain, accompagné de sa femme, son frère et leur neveu, naviguait sur un affluent de la rivière Klondike, le Rabbit Creek (« ruisseau du lapin ») baptisé par la suite Bonanza Creek (« ruisseau du pactole ») près de Dawson. Il découvrit de grandes quantités d'or (2). La nouvelle atteint la ville la plus proche en Alaska (Circle City) au mois de décembre, mais étant donné l'éloignement et le climat hivernal rigoureux, le reste du monde ne fut au courant que l'année suivante (3). Ainsi

au début, les prospecteurs ne venaient que d'une infime partie de l'Alaska autour de Dawson (fig 1).



**Figure 1** : Un attelage de chiens en route pour le Klondike dans les rues de Dawson, Musée Mc Cord, Edwin Tappan Adney, 1899.

### 3. L'arrivée des prospecteurs au Klondike

En Alaska à cette époque, les chiens faisaient partie intégrante de la vie des habitants du nord. Pour se déplacer en hiver, les chiens de traîneaux étaient une habitude. Ces habitants locaux furent alors les premiers à se rapprocher de cette région du Yukon au nord-ouest de l'Alaska grâce à ce mode de transport que les étrangers ne connaissaient pas du tout ou très peu. Ce moyen leur permettait le transport de bois, de matériel, de courrier, de vivres et surtout d'or (79). A partir de ce moment, les chiens prirent une importance grandissante et les prospecteurs en difficulté qui n'avaient pas de chiens comprirent vite que c'était là que résidait la clef de la fortune. Sachant que les hommes voulaient à tout prix devenir riches, ils achetèrent des chiens d'Alaska ou alors en ramenaient de leur pays (76) et adoptèrent ce moyen de transport en prenant pour exemple les traîneaux tirés par les chiens nordiques. A partir de l'été jusqu'à l'hiver suivant, plus de 100 000 chercheurs d'or partirent pour le Yukon (3). Mais même à cette période de l'année, avec l'hiver qui arrivait très rapidement, il n'était pas aisé d'approcher ces terres hostiles. Seulement 30 000 hommes atteignirent leur but. Les autres n'ont pas pu faire face au froid intense, aux terres et rivières gelées, aux montagnes et aux tempêtes de neige avec leur lourd chargement, car les prospecteurs se devaient de venir avec des vivres pour un an, ce qui représentait un poids et un encombrement assez conséquent. Il aura fallu un an aux premiers pour atteindre le Klondike. Et tout n'était pas gagné car l'or n'était pas facile à extraire ou à trouver. Seulement 4000 hommes sur les 30000 ont réellement trouvé de l'or.

### 4. L'utilité des chiens de traîneaux

Autant, en été, il était facile de se déplacer sur les rivières dans des embarcations, autant en hiver, ce n'était plus possible. Le seul moyen de bouger d'une manière fiable s'effectuait grâce aux traîneaux à chiens, comme le faisaient les habitants du Yukon (4). Les chiens de traîneaux commencèrent à devenir célèbres car ils étaient un moyen de transport qui permettait de passer partout et en particulier là où les chevaux, beaucoup plus lourds n'avaient pas accès. Cependant, les chiens utilisés n'étaient pas tous des chiens nordiques, bien que plus adaptés aux conditions de ces terres froides. Les chiens les plus forts étaient sélectionnés car ils devaient tirer de lourdes charges pour accompagner les hommes qui

souvent venaient avec des chiens de leur pays, ce qui fait qu'il y avait des chiens de races très différentes. Les croisements se firent très nombreux entre les chiens nordiques et les chiens occidentaux pour donner naissance à des chiens de type Alaskan Husky. Cependant, les étrangers découvrirent les races nordiques comme le Siberian Husky, le Malamute, le Groenlandais ou encore le Samoyède. Ils leur accordèrent une résistance et une endurance hors du commun, bien supérieure aux chiens occidentaux, dans des climats très rudes et un certain esthétisme. A partir de là, certains chiens nordiques furent importés en Europe pour l'élevage et se firent connaître du grand public (4).

## **5. Jack London, prospecteur devenu célèbre**

Parmi les prospecteurs, certains sont devenus célèbres suite à leur périple au Klondike comme Jack London. Il partit pour le Klondike le 25 juillet 1897 à l'âge de 21 ans (5). A cette période, de nombreux prospecteurs revenaient à San Francisco les bras chargés d'or, ce qui motiva le jeune américain, comme beaucoup d'autres, à tenter sa chance en Alaska. Cependant il ne devint pas riche du tout, bien au contraire car il préférait écouter ce que racontaient les hommes autour de lui, plutôt que d'aller se tuer au travail à chercher de l'or qu'il avait peu de chance de trouver. Il se fascina alors peu à peu pour la culture des Indiens du Nord-Ouest américain. En 1898, il est obligé de quitter l'Alaska car il est atteint par le scorbut et est rapatrié à San Francisco. Ce qu'il a vu là-bas va l'inspirer pour écrire des ouvrages, en particulier à propos des chiens de traîneau. Il publiera l'appel de la forêt en 1896, qui raconte la vie d'un chien lors de la ruée vers l'or et la vision qu'il en a eu, ainsi que Croc Blanc en 1906, où cette fois-ci un chien loup, ressemblant aux chiens nordiques, en est le héros. Ce dernier livre lui permet de donner son point de vue sur le comportement des hommes rencontrés au Klondike, totalement différent entre les pionniers et les amérindiens qui vivent en totale harmonie avec leurs chiens et la nature.

### **C. La découverte du pôle Nord**

#### **1. Les premières explorations**

Le pôle Nord commença à intéresser les explorateurs dès 1553 avec le navigateur anglais Richard Chancellor qui ouvrit un passage au Nord en se dirigeant vers la Chine (6). En 1616, William Baffin découvrit une terre entre le Groenland et le Canada. La question qui se posa alors, c'est de savoir si le pôle Nord était une terre ou une mer. Plusieurs explorateurs tentèrent l'expédition en bateau mais certains disparurent de manière inexplicable et d'autres bateaux furent broyés par la banquise. Il fallait alors trouver un autre moyen d'y accéder et trouver une solution aux problèmes de l'habitat, la nourriture, la santé physique et morale, le déplacement sur la neige, la banquise et quelques fois sur l'eau.

#### **2. La nécessité des chiens pour l'expédition polaire**

En 1822, Parry fut le premier homme à s'aventurer sur la banquise en compagnie de ses chiens. Ces derniers ne lui servaient qu'au transport de matériel d'un navire à l'autre. Mais son expédition fut un échec car il disparut mystérieusement et ne fut jamais retrouvé (63). En 1850, McClintock partit à la recherche de Sir John Franklin disparu depuis 4 ans alors qu'il effectuait une expédition sur la banquise. Il partit avec 12 chiens et parcourut 750 km en 15

jours, à une vitesse moyenne d'environ 50 km par jour (64) dans des conditions où les températures pouvaient descendre jusqu'à -30°C ! Cela lui permit d'enrichir son expérience sur l'utilisation des chiens et sur l'avantage de se servir de ce moyen de transport.

Le premier homme qui a tenté de s'aventurer au pôle avec des chiens pour se déplacer fut Fridtjof Nansen en 1895. Selon lui, « si les explorateurs polaires se décident à se transformer en Esquimaux et à se contenter du strict nécessaire, il est possible de parcourir des distances considérables dans ces régions qui, jusqu'ici, étaient considérées comme fermées à l'homme »(63). Les explorateurs désireux de s'aventurer au pôle Nord commencèrent à se faire à l'idée d'imiter le mode de vie des esquimaux avec leurs chiens pour pouvoir se déplacer et ainsi survivre dans des conditions extrêmes.

### **3. Les préparatifs de l'expédition au pôle Nord de Robert Edwin Peary**

Robert Edwin Peary, ingénieur dans la marine militaire américaine, est passionné par les expéditions et la célébrité qui peut y être associée. En 1886, il voyage dans un baleinier à la découverte du Groenland, où il effectue un raid à skis (63). A partir de ce moment, il ne rêve que d'une chose : atteindre le pôle Nord le premier. Pour réaliser son rêve, il va s'inspirer de l'expédition de Fridtjof Nansen, parti en expédition arctique avec des chiens de traîneaux, qui se révélèrent très utiles lorsque son navire fut emprisonné par la glace. Cependant il n'avait pas assez de chiens pour aller jusqu'à son but : le pôle Nord. Peary est également persuadé qu'il doit apprendre à vivre comme les esquimaux du Groenland. Il va alors partir en 1888 avec sa femme, son serviteur, Frederick Albert Cook et un norvégien au Groenland pendant 13 mois. Il apprendra à vivre dans des conditions extrêmes et découvrira par hasard que le Groenland est une île. Il effectuera trois autres expéditions semblables à celles-ci entre 1893 et 1897.

Pour son projet, il a besoin d'argent qu'il n'a pas. Il va convaincre une société, l'American Geographic Society de l'aider financièrement, en démontrant la nécessité des chiens de traîneaux pour atteindre son but en employant les mots suivants : « L'homme et le chien esquimaux sont les deux seules machines susceptibles de s'adapter aux exigences multiples et indéterminées, aux contingences du voyage arctique » (63). Après 25 années de préparation, il va pouvoir partir pour réaliser son rêve.

### **4. A l'assaut du pôle Nord**

Peary part en 1906 à bord d'un nouveau navire à vapeur, le Roosevelt en compagnie de 7 hommes, 21 esquimaux et 120 chiens (63). Il effectue des dépôts successifs de vivres et de matériel le long du trajet en se déplaçant en traîneau à chiens selon le « système Peary ». Pour la dernière portion, il part avec 4 traîneaux, son serviteur et quelques esquimaux. Cependant, le mauvais temps ralentit le groupe et il doit abattre des chiens pour survivre. Il est obligé de faire demi-tour au 86°06 nord, ce qui est le point le plus proche du pôle nord jamais atteint (6), car il n'a plus de vivres pour continuer et le temps est trop maussade.

En rentrant, il apprend que son ancien partenaire d'expéditions, Cook, est lui aussi parti à l'assaut du pôle Nord avec 10 Esquimaux, 150 chiens et 11 traîneaux le 19 février 1908. Ce dernier a effectué de nombreux séjours avec les esquimaux pour s'acclimater à la vie arctique et se découvre une certaine complicité pour les chiens de traîneaux. Ils ne nécessitent que peu de nourriture, un abri sommaire et peu d'eau. Dès qu'ils doivent se mettre au travail, il les estime toujours partants et dès qu'il est temps de se reposer, ils paraissent comme morts et épuisés, mais ils ne font que se reposer pour mieux repartir.

Peary veut renouveler son expérience au plus vite pour arriver avant Cook mais il n'a plus d'argent et plus de chiens. Le président Roosevelt va le soutenir dans son projet, ce qui va lui permettre de repartir (6).

## 5. La course au pôle nord

Peary peut alors repartir le 6 juin 1908, cette fois-ci en compagnie de 60 esquimaux et 246 chiens (63). A bord du navire qui les emmène vers l'arctique, les hommes esquimaux fabriquent les traîneaux et les harnais et les femmes font les vêtements qui les protégeront du froid polaire. Au mois de novembre, alors qu'ils sont en plein entraînement pour apprendre à manier les traîneaux, les chiens meurent les uns après les autres, si bien qu'il n'en reste que 160 sur les 246 au départ. Pour remédier à cette perte et la stopper, Peary tente un changement de nourriture en passant de la viande de baleine à celle de porc puis à celle de morse. Heureusement pour lui, les choses semblent se calmer et les chiens retrouvent la forme peu à peu.

A partir du mois de février, différentes équipes se relaient pour effectuer des dépôts de vivres toujours selon le « système Peary ». Le 22 février 1909, à 800km de son but, Robert Edwin Peary part en direction du pôle Nord avec 7 hommes, 17 esquimaux, 19 traîneaux et 133 chiens. Le 1<sup>er</sup> mars, pour l'assaut final, il choisit les 40 meilleurs chiens de son équipage pour finir rapidement et être persuadé d'aller au bout, ainsi que 4 esquimaux et un homme noir, Matt Hensen. Ainsi il était le premier et le seul homme blanc, détail important à l'époque, à atteindre le pôle (64). Il l'atteint le 6 avril 1909 avec 5 traîneaux et 38 chiens qui ont survécus. Le retour se passe sans encombre car ils empruntent la même route qu'à l'aller, ce qui leur permet de faire des arrêts aux différents igloos précédemment bâtis (63). Ils rejoignent le camp de base le 23 avril et le navire le Roosevelt 4 jours plus tard.

## 6. La discorde de la découverte

En rentrant, Peary apprend que Frederick Albert Cook aurait atteint le pôle un an avant lui, le 21 avril 1908. Il serait parti pour l'assaut final avec 2 esquimaux, 3 traîneaux et 26 chiens. Mais durant le retour, ils n'avaient pas pensé à la fonte des glaces, et se retrouvèrent bloqués, entièrement entourés d'eau. Ils durent alors se séparer des chiens en les laissant dériver sur un radeau. Les esquimaux et lui survécurent à l'hiver tant bien que mal et rentrèrent au printemps suivant à Annoatok sans aucun chien(63).

L'Amérique est alors divisée car il n'existe aucune preuve irréfutable si ce n'est la parole de chacun des protagonistes. Robert Edwin Peary est soutenu par le New York Times (un grand journal américain), la National Geographic Society et Knud Rasmussen (un spécialiste des régions nordiques). Quant à Cook, il reçoit l'appui du New York Herald (un autre grand journal américain), de l'Explorer Club, et de nombreux spécialistes polaires comme Roald Amundsen ou Fridtjof Nansen (63).

Après 2 ans de débats houleux, la victoire fut accordée à Robert Edwin Peary par le « Naval Affairs Subcommittee » (63). Cependant, aujourd'hui encore, personne ne sait qui a réellement atteint le pôle Nord, et si l'un des deux l'a réellement atteint, mais cela reste une formidable démonstration de force des chiens de traîneaux car ils étaient à l'époque le moyen le plus fiable et le plus sûr pour se déplacer sur la banquise.

## **D. La découverte du pôle sud**

### **1. Roald Amundsen, futur explorateur**

Roald Amundsen est né en 1872 en Norvège. Il décide de devenir explorateur polaire à la suite de la mort de ses parents alors qu'il effectuait des études de médecine (4). Pendant sa préparation, il a effectué de nombreux raids à ski dans les régions polaires pour s'acclimater au froid polaire. Il aimait également la lecture, particulièrement les récits des explorations polaires, qui le fascinaient et lui donnaient encore plus l'envie de voyager à son tour. Grâce à cela, il a remarqué qu'il y avait une même faille dans chacune des expéditions : personne ne savait réellement naviguer. C'est pourquoi il part en 1894 à bord d'un baleinier et obtient 3 ans plus tard son brevet de capitaine dans la marine. Ce diplôme lui permettra d'être embauché pour une expédition en Antarctique (68).

### **2. L'entraînement à la vie polaire**

Tout comme Cook et Peary, Roald Amundsen sait que l'adaptation à la vie polaire est primordiale. Il monte sa première expédition en 1903 et part à bord du navire le Goya avec des chiens et des traîneaux du Groenland ainsi que six membres d'équipage (63). Il restera deux ans au Canada pour parfaire ses connaissances de l'Arctique, apprendre à conduire les traîneaux et vivre avec les chiens, tout cela, pour atteindre son objectif de découvrir le pôle nord (4). En 1905 il part et va découvrir un passage nord-ouest entre l'océan atlantique et l'océan pacifique au détroit de Béring. Cette découverte le rendra déjà célèbre (64). Sa notoriété lui permet de réunir des fonds en organisant des conférences dans le monde entier.

A la même période, en 1906, Ernest Shackleton, un explorateur de renom, tente une expédition au pôle sud avec des poneys de Mandchourie mais il est obligé de faire demi-tour à 180 km du but car les poneys sont épuisés et meurent les uns après les autres (6).

Cela conforte Roald Amundsen dans l'idée que les chiens de traîneaux sont la clef de la réussite à son expédition (2, 79). Cependant, lorsqu'il décide de mettre le cap sur le pôle Nord, il fait une découverte assez perturbante : le pôle nord a peut-être été atteint en 1908 par Cook et en 1909 par Peary. Il est alors contraint de modifier ses plans et change de cap : il se dirige vers l'Antarctique pour découvrir le pôle sud (63).

### **3. Les préparatifs pour l'assaut vers le pôle**

Robert Falcon Scott, un explorateur anglais, quitte l'Angleterre à bord du Terra Nova direction le pôle sud, le 1er juin 1910 avec 51 Hommes et une meute de 34 chiens sibériens. Cependant, il n'a aucune confiance envers les chiens qu'il estime trop incontrôlables pour leur faire confiance (68), tout comme Ernest Shackleton. Il emmène alors en plus 19 poneys de Mandchourie et 3 motoneiges. Deux mois plus tard, c'est au tour de Roald Amundsen de partir à bord du navire, le Fram, avec 10 personnes, une centaine de chiens provenant du Groenland et une vingtaine de traîneaux (64). Les deux explorateurs prennent le même chemin et veulent, chacun, être le premier à arriver au pôle. Cependant ils ont une estime différente des chiens. Amundsen les considère essentiels car ils permettent d'aller plus vite que les chevaux alors que Scott les méprise (6).



Le voyage en bateau n'est pas de tout repos car de nombreux chiots sont nés à bord et à l'arrivée à Framheim en Norvège, les chiens sont intenable et se battent après être restés si longtemps sans rien faire. L'équipage les attache un à un le long d'une chaîne formant un carré de trente mètres de côté, ce qui permet de les calmer peu à peu (63). Ils peuvent ensuite décharger le reste du matériel nécessaire à l'expédition comme les harnais, la nourriture ou encore les vêtements. Les harnais choisis pour les 20 traîneaux sont ceux d'Alaska car ils sont plus résistants que ceux du Groenland. Les vêtements sont en fourrure de renne et peau de phoque, identiques à ceux des Inuits et la nourriture est essentiellement composée de conserves de viande séchée, légumes et farine d'avoine (6). L'explorateur resta 3 semaines en Antarctique puis parti avec 18 chiens, 3 traîneaux, 250 kg de vivres et quelques hommes pour effectuer quelques dépôts le long de leur future route vers le pôle, tout comme l'ont fait Cook et Peary selon le célèbre « système Peary » (63). Les hommes sont à ski à l'aller et marchent à côté des traîneaux alors qu'au retour ils se font trainer par les chiens car ils ont déchargé le matériel aux différents campements (6).

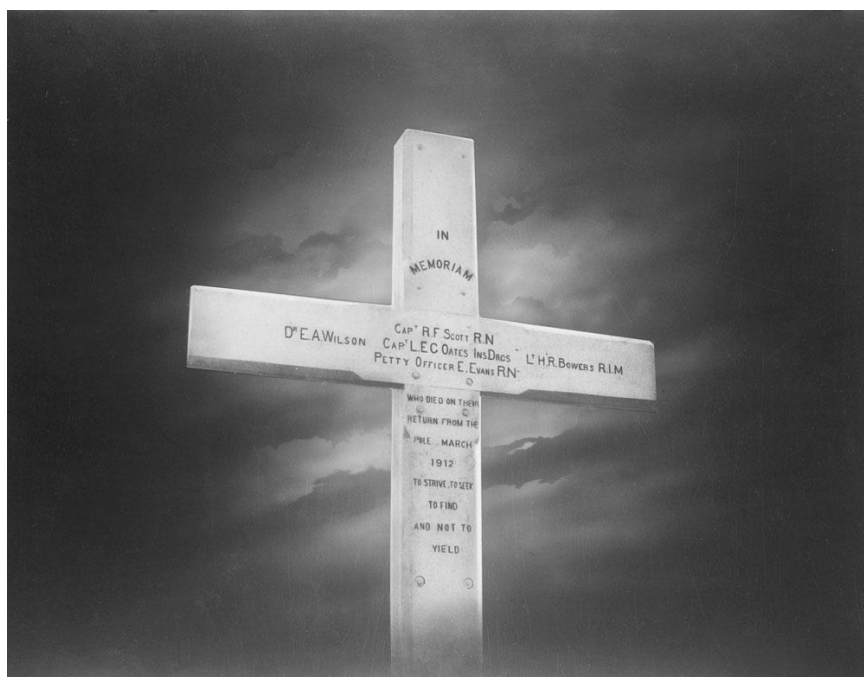
Scott effectue lui aussi des dépôts successifs mais doit s'arrêter assez souvent pour que les poneys se reposent. Avec les chiens, ce serait plus rapide mais ils sont incontrôlables selon lui et il en donne la définition suivante « Seules la faim et la crainte gouvernent ces animaux: un estomac vide en fait des bêtes sauvages. Il y a quelque chose d'inquiétant dans ce réveil des instincts chez un animal domestique, car l'instinct rend aveugle, irraisonné et cruel. Sous le harnais, les chiens donnent en général l'impression que la concorde règne entre eux, ils tirent paisiblement, côte à côte, épaule contre épaule, et quand ils font halte, ils ont l'intention d'enjamber ceux qui sont déjà couchés. Mais si l'occasion d'une ripaille se présente, aussitôt leur passions s'éveillent, chacun regarde son voisin de travers et, pour le plus faible prétexte, se jette sur lui ... Ce sont de telles manifestations de sauvagerie qui déterminent l'homme à sacrifier délibérément ces animaux dans l'accomplissement de projets comme ceux que nous nous proposons d'entreprendre » (63). Mais il se doit d'avouer que les chiens sont plus performants que les poneys lorsqu'ils obéissent. Ils ont une capacité à tenir une longue distance à un rythme soutenu et régulier.

#### 4. L'assaut au pôle sud

Le 8 septembre 1911, Amundsen tente un premier départ mais est contraint de faire demi-tour à cause des températures glaciales avoisinant les -50°C (6). Le 20 octobre 1911, l'assaut est lancé en compagnie de 4 hommes : Olav Bjaaland, Helmer Hanssen, Sverre Hassel et Oscar Wisting, 4 traîneaux chacun tirés par 13 chiens (64). Amundsen attache les chiens avec le harnais de l'Alaska et l'attelage en tandem double, qu'il juge moins dangereux s'il rencontre une crevasse. Les hommes sont à skis derrière le traîneau et se font tirer lorsque le terrain n'est pas trop escarpé, sinon ils aident les chiens à l'avant (4). A 440 km du pôle, ils tuent 24 chiens pour nourrir les autres puis repartent avec seulement 3 traîneaux et 28 chiens (6). La route est difficile jusqu'au dernier point de ravitaillement qu'ils rallient péniblement dans le froid et la fatigue le 7 décembre 1911. Ils sont à moins de 200km du pôle, soit déjà un record, mais Amundsen ne compte pas s'arrêter là. La route pour parvenir au pôle se passe plutôt bien, dans des conditions optimales sans blizzard et avec des températures acceptables. Ils atteignent le pôle sud le 14 décembre 1911 dans l'après-midi. Ils ont eu beaucoup de perte dont le chien préféré de Hanssen à cause de la fatigue (64). Ils restent 3 jours sur place pour quadriller le périmètre et être sûr d'avoir atteint le point exact du pôle. Ils y relèvent également des données scientifiques puis rentrent au camp de base

avec seulement 11 chiens sur les 52 Groenlandais au départ et 2 traîneaux. Ils ont parcouru 2480 km en 90 jours.

En même temps, Scott part avec 13 hommes, 19 poneys, 34 chiens, 13 traîneaux et 2 motoneiges, à titre expérimental, qui tombent en panne au bout de quelques jours (6). Ils n'avancent pas aussi vite que Scott l'aurait souhaité et il fait très froid. Au 83° sud, il ne reste aucun poney car beaucoup n'ont pas survécu et les autres sont tellement faibles qu'ils sont abattus pour nourrir le reste des hommes et des chiens (6). Lorsqu'ils arrivent proches du pôle, au glacier de Beardmore, Scott renvoie les chiens et reste avec 4 hommes (Birdie Bowers, Titus Oates, Edgard Evans et Edward Wilson) qui tirent les 3 traîneaux restant. Le 4 janvier, ils aperçoivent des traces dans la neige et comprennent que Roald Amundsen est arrivé avant eux (63). Ils poursuivent malgré tout et atteignent le pôle le 17 janvier 1912. Il déclarera par la suite « Le pire est arrivé... Tous les rêves éveillés s'en vont » (64). Ils repartent le 19 janvier et ont 1300 km à parcourir à pieds, sans les chiens de traîneaux qu'ils ont déjà renvoyés. Les hommes meurent les uns après les autres. Les corps de Scott et 2 compagnons sont retrouvés le 12 novembre 1912 ainsi que leurs journaux de voyage (4). Une croix est aujourd'hui présente à cet emplacement (fig 2), sur Observation Hill, une colline de la péninsule de Hut Point, accompagnée d'une citation du poème Ulysse d'Alfred Tennyson « To strive, to seek, to find, and not to yield » (« Travailler, chercher, trouver, et ne pas céder ») (69).



**Figure 2:** la croix sur la colline d'Observation Hill, Ross Island. (From Scott of the Antarctic.)

### E. Le chemin de fer de la Jungfrau

Adolf Guyer-Zeller eut l'idée de construire un chemin de fer touristique en voyant l'attrait que cela avait dans les années 1870 comme le chemin de fer du Rigi, au-dessus du lac de Lucerne, le premier train équipé de crémaillère (8). Mais à cette époque, il fallait pouvoir se démarquer pour pouvoir envisager un tel projet. Dans ce cas-là, la gare d'arrivée serait la plus haute d'Europe. Pour appuyer le projet, un guide Suisse, Muirhead, le décrivit comme «une des lignes de montagne les plus intéressantes (...) permettant aux moins sportifs

d'accéder à des cimes réservées auparavant aux grimpeurs les plus expérimentés» (8). Le chemin de fer a été ouvert par tronçons et sa construction a duré plus de 16 ans, de 1896 à 1912. Des chiens participent au projet : au début des Samoyèdes puis des Groenlandais car ces derniers se révèlent plus forts et plus résistants (9). Ce travail consistait à transporter quotidiennement des marchandises sur une distance de 34km et sur des pentes de 30% en neige profonde. Ils participent à la construction d'un chemin de fer de 9,3 km de la gare de Kleine Scheidegg au Jungfrauoch à 3454 m d'altitude (8). Aujourd'hui, cet ouvrage, se trouve sur la liste touristique des lieux suisses incontournables et attire de nombreux touristes.

## **F. La Première Guerre Mondiale**

### **1. La proposition de l'utilisation des chiens de traîneaux**

L'hiver 1914-1915 est très rude. Dans les Vosges, un des fronts principaux en France lors de la Première Guerre Mondiale, la neige empêche l'avancée des troupes françaises (10). Les mulets et les chevaux ne peuvent pas évoluer si le chemin ne leur est pas dégagé, ce qui s'avère difficile avec les deux mètres de neige fréquents ! Ainsi, les premières lignes de soldats sur les crêtes ne peuvent pas être ravitaillées. Une solution doit absolument être trouvée avant l'hiver suivant. En juin 1915, Louis Moufflet et René Haas, deux officiers et anciens chercheurs d'or, proposent d'utiliser des traîneaux à chiens pour l'acheminement des fournitures (11). A cette époque, en France, il existe des chiens de «trait» ou de «bât» mais, l'activité de traîneau à proprement dite, est inconnue (12). Ils appuient leurs propos en vantant plusieurs avantages des chiens : même dans la neige fraîche, les chiens permettent de se déplacer (contrairement aux ânes), ils sont très résistants au froid, ils peuvent dormir sans abris spéciaux et sont faciles à nourrir. Ils sont également dociles et en cas de coup de feu, ils ne réagissent pas. Ils peuvent tirer de lourdes charges sur de longues distances.

L'État-major est sceptique et ne se laisse pas convaincre facilement, mais les deux officiers ont de bons arguments et amènent des preuves (photos et documents). Ils racontent leur expérience lors de la ruée vers l'or au Klondike et l'utilisation des chiens de traîneaux par les esquimaux et les postiers au Grand Nord (10). Ils reçoivent l'aide du général Maud Huy qui vient appuyer leurs propos. Ainsi, en juillet 1915, le capitaine Moufflet et le lieutenant Haas reçoivent l'ordre, classé secret, du Ministre de la Guerre, de s'embarquer pour l'Amérique du Nord avec pour mission d'acheter plus de quatre cents chiens, des traîneaux, des harnais, ainsi que des provisions de nourriture spéciale pour les chiens (10).

### **2. A la recherche des futurs chiens soldats**

A la suite de cet ordre, René Haas envoie un message à Scotty Allan à Nome, un des plus célèbres conducteurs de chiens de traîneaux, pour lui demander de l'aide (10). Les deux officiers embarquent ensuite à bord d'un navire à vapeur et traversent l'Antarctique en 15 jours (12). Le capitaine Moufflet, blessé quelques jours auparavant, reste à Montréal en tant qu'organisateur pour rassembler les chiens, tandis que Haas continue vers Nome. Pendant ce temps, Scotty Allan fait le tour des villages pour acheter les futurs « chiens soldats ». Cependant, le musher dira qu'il recherche des chiens pour son chenil, ce qui lui permet de les avoir à bon prix, ce qui n'aurait pas été le cas s'il avait annoncé qu'il rassemblait des chiens pour l'armée française ! Il a également fait construire des traîneaux en bois noyer très solide par des esquimaux, stocké plusieurs tonnes de saumon séché, des centaines de

harnais, de lignes et de cordes. Ce qu'il faisait était très important et il dira par la suite « J'entrais dans une période de ma vie si importante, qu'il me parut que mon passé n'avait été jusque-là qu'une préparation à la dramatique partie que j'allais alors devoir jouer. » (12). La femme de Scotty Allan n'est pas favorable au départ de ce dernier en France. Cependant, sa présence est indispensable pour former et apprendre aux militaires à conduire les chiens de traîneaux qu'ils n'ont jamais utilisés ! Quant au capitaine Moufflet, il parcourt le Labrador et le Québec pour acheter d'autres chiens aux Indiens et aux trappeurs. Il arrive à réunir environ 300 chiens ainsi que des harnais et des traîneaux (10).

### 3. L'embarquement des chiens jusqu'à Montréal

Lorsque Haas arrive à Nome, tous les chiens et le matériel sont prêts. Pour embarquer à bord du bateau, Scotty Allan prépare une corde d'une centaine de mètres de long avec cinquante-trois anneaux distants de 1,60 mètre. Puis il attache les chiens deux par deux aux anneaux, avec en tête de file pour contrôler l'attelage, vingt-huit de ses propres chiens (11). Il y a en tout cent six chiens rangés deux par deux à la suite les uns des autres. Pour retenir les chiens, quatre chevaux puissants sont attelés et vont en sens inverse. Les chiens restèrent calmes et embarquèrent tous en trois heures. Neuf jours suffirent pour rejoindre Seattle. Ensuite, les chiens furent installés dans un train en direction du Québec, sans faire de pause, car Seattle regorgeait d'espions (10). Chaque chien disposait d'une niche individuelle. Ils étaient répartis dans deux wagons. Des arrêts fréquents étaient effectués pour que les chiens ne deviennent pas fous et gardent un certain entraînement (11). Chaque halte était sous la surveillance des soldats pour éviter une extermination de la part des espions allemands. Arrivés à Montréal, les 436 chiens sont réunis et installés dans un bâtiment à côté d'un centre d'expérimentation des munitions de l'armée canadienne. Le bruit des coups de feu incessants permettaient d'habituer les chiens à ne pas réagir à cette nuisance sonore, mais il fallut quelques jours pour qu'ils cessent d'aboyer (11). Là-bas, Moufflet trouva un navire à vapeur, le Pomeranien, qui accepta de transporter les chiens et le matériel à travers l'Atlantique, parsemé de sous-marins allemands prêts à torpiller n'importe quel navire en vue.

### 4. La traversée de l'Atlantique

Moufflet retourne ensuite en France pour rassembler les soldats qui seront aptes à diriger les chiens pendant que Scotty Allan et René Haas s'organisent pour le chargement du navire (11). Les marins ne font pas confiance aux chiens et sont persuadés qu'ils vont aboyer et donc se faire repérer par les sous-marins ennemis. Ils veulent que les chiens s'installent dans les cales mais ces dernières sont humides, sales, sombres et mal ventilées, ce qui représente un risque vital pour les chiens. Scotty impose que les chiens soient installés sur le pont. Le commandant du navire est contre cette décision mais Scotty lui propose de venir passer la nuit avec eux sur le pont et s'il entend le moindre aboiement, il acceptera les conditions et placera les chiens dans les cales (12). Durant la nuit, aucun chien n'aboie. Des excuses sont présentées à Scotty et les chiens sont installés sur le pont. Il y a cent soixante-dix caisses de deux à trois chiens, placées dos à dos et enchaînées sur le pont pour ne pas qu'elles chavirent en cas de houle trop importante. La journée les chiens sont seulement attachés à une laisse et peuvent se promener dans les espaces de deux mètres entre les caisses.

Une fois en pleine mer, Scotty Allan passe toutes les nuits sur le pont avec la meute pour imposer le silence (12). Durant une nuit, ils font face à une tempête qui détruira de nombreuses caisses et trempera les chiens, apeurés jusqu'aux os, mais toujours vivants et calmes. Durant la traversée, Scotty Allan accroche des colliers aux chiens avec leur nom, leur numéro d'équipage et leur place dans l'attelage. Il fait de même avec les harnais et les traîneaux pour pallier au manque d'expérience des soldats français dans ce domaine. Après 15 jours de navigation, le navire arrive sans encombre et est escorté par des chalutiers jusqu'au Havre.

Au débarquement, les chiens sont installés dans d'anciens abattoirs. 60 attelages de 7 chiens sont formés de la façon la plus simple possible : un chien de tête, un ailier droit, un ailier gauche, un centre droit, un centre gauche, un arrière droit et un arrière gauche. Cinquante chasseurs alpins sont venus au Havre pour suivre les entraînements. Cependant, la première fois qu'ils voient les chiens, ils sont dubitatifs quant à la réussite de leur mission en compagnie de si petits animaux. Tous acceptent malgré tout l'entraînement, deux fois par jour, qui consiste à apprendre à ne pas avoir peur des chiens, à mettre les harnais et les placer, ainsi que le rôle de chacun dans l'attelage. Le 15 décembre 1915, les soldats et les chiens sont envoyés dans les Vosges, sans Scotty Allan qui n'est pas autorisé à aller au Front (11).

## 5. Les chiens sur le front vosgien

Arrivés dans les Vosges, deux sections furent créées (13). La première, sous le commandement du Lieutenant Haas, avec 160 chiens et 25 traîneaux au Tanet et la deuxième, sous le commandement du Lieutenant Hérodier à Breitfirst. Deux types de traîneaux sont utilisés. Un en frêne destiné au transport de voyageurs, de généraux en inspection, d'officiers de liaison... L'autre, en noyer, plus massif et plus grand, sert au transport de matériel, de munitions et de blessés (12). Ces derniers effectuent des allers retours entre la vallée et la première ligne. Les chiens peuvent parcourir de 40 à 70 km par jour, à une vitesse de 8 km/h en tirant des charges allant jusqu'à 400kg ! En été, ils tirent deux fois plus de charges qu'en hiver en passant par les rails des voies de wagonnets.

La formation des Sections d'Equipage des Chiens d'Alaska (SECA) va permettre aux Français de reprendre tous les sommets des Vosges durant la première Guerre Mondiale. A la fin de la guerre, beaucoup de chiens sont morts sur le front et il n'en reste que 247 chiens sur les 436 au départ et 3 d'entre eux furent décorés de la Croix de Guerre (11). Les chasseurs alpins gardèrent leurs chiens en tant que compagnon car ils ne pouvaient pas s'en séparer étant donné les épreuves qu'ils avaient traversés et l'attachement qui s'était instauré (12).

## 6. Les chiens durant la seconde Guerre Mondiale

Pendant la seconde Guerre Mondiale, c'est l'armée américaine qui a utilisé les chiens de traîneau et a formé les soldats pour la conduite des traîneaux. Les camps étaient basés en Alaska avec des chiens venant de ce territoire, du Canada mais aussi de France. Des croisements ont même eut lieu entre ces chiens et des loups mais cela ne dura pas longtemps car peu de temps après la fin de la Guerre fut déclarée (73).

## G. La course au sérum

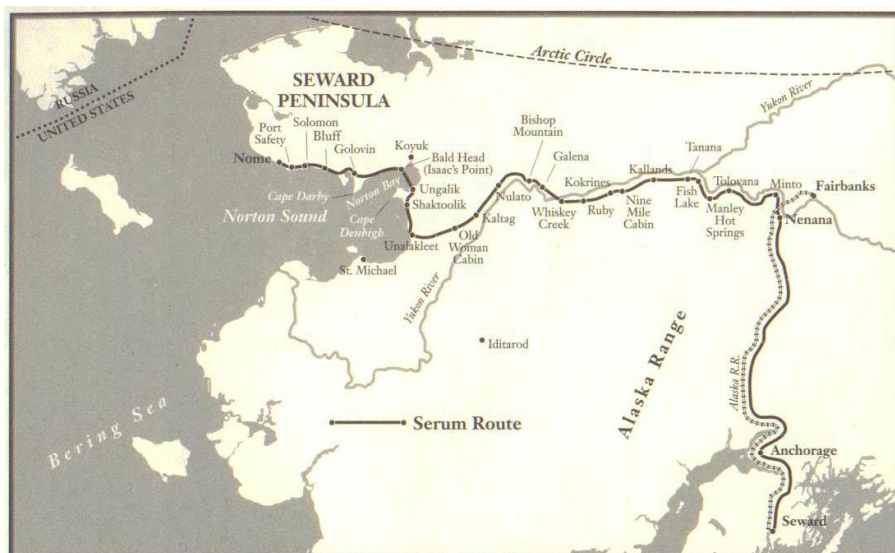
### 1. La diphtérie à Nome

La ville de Nome, autrefois célèbre grâce aux chercheurs d'or qui venaient y séjourner lors de leur prospection est vite devenue austère après que tout ait été exploité. En hiver, elle est entourée par la banquise, la toundra glacée et les fleuves gelés, ce qui la rend isolée du reste du monde (4). En janvier 1925, le médecin de la ville identifie la maladie qui vient de tuer 2 enfants : la diphtérie (63). Cependant, il ne lui reste qu'un vaccin datant de plus de 5 ans et 25 lits dans l'hôpital, ce qui n'est pas suffisant pour faire face à cette maladie très contagieuse qui tue chaque année à cette époque plus de 20 000 américains. Le médecin envoie un message de SOS via le télégraphe au reste des Etats Unis et la ville est placée en quarantaine. Le 24 janvier, 2 autres enfants sont morts, 20 cas confirmés et 50 autres soupçonnés. Un lot de sérum est découvert à l'hôpital d'Anchorage par le docteur Buisson. Il est envoyé par la voie de chemin de fer à Nenana, à 500 km au nord de Nome. C'est le point le plus proche accessible par train. A cette période de l'année, la mer est inaccessible et il fait trop froid pour voler. Un seul moyen reste utilisable : une piste de 2200km utilisée par les mushers, notamment le service postal qui met 1 mois pour parcourir cette distance.

### 2. L'utilisation des chiens

Ainsi les chiens sont la seule solution pour sauver la ville de Nome. Il est décidé au départ d'effectuer un relai de 2 mushers pour rallier Nome depuis Nenana (fig 3). Leonhard Seppala, le plus rapide des mushers de l'époque et ayant gagné toutes les grandes courses de chiens de traîneaux comme la All Alaskan Sweepstakes (78), se propose d'effectuer une partie du chemin, 515 km en laissant des chiens au fur et à mesure pour les reprendre au retour après qu'ils se soient reposés (63). Il faut donc un autre musher pour faire de même sur l'autre moitié du chemin. Scotty Allan, qui est devenu célèbre après avoir établi un record de 19h47min pour effectuer 333km, semble bien placé pour effectuer l'autre partie. Cependant, le gouverneur Scott Bone pense qu'un relai à deux mettra trop longtemps et décide de faire des relais plus rapides, jour et nuit (4). Les autres mushers sont choisis par une entreprise canadienne qui explore l'Amérique du Nord depuis le XVII<sup>ème</sup> siècle. Il faut ensuite trouver les meilleurs chiens, surtout ceux de tête, qui donnent l'allure de l'attelage, puis les vêtements chauds, les harnais, et les meilleurs traîneaux. 18 mushers de plus sont réunis. Ces derniers ne seront pas payés pour cette tâche définie comme une mission de miséricorde. Seppala s'élance le 26 janvier de Nome avant de savoir que des relais plus courts ont été décidés (63). Il est en compagnie de 20 chiens, des huskies sibériens, avec Togo comme chien de tête, le chien le plus célèbre de l'Alaska.





**Figure 3 :** Carte du parcours de la course au sérum en janvier 1925, from *The Cruellest Miles* (14)

### 3. Le relai de Nenana à Nome

Au même moment, la cargaison d'antitoxines arrive à la gare de Nenana et le premier relais est effectué par Wild Bill Shannon, un ancien forgeron de l'armée (4). Il part le 27 janvier 1925 à 19h avec un attelage composé de 9 malamutes (6). Il parcourt 80 km pour passer le relais à Dan Green qui longe la Tanana River et s'arrête quelques temps dans une cabane pour réchauffer le sérum d'après les conseils du docteur Buisson(63). Il le transmet à Johny Folger qui part en direction de Fish Lake puis le suivant est un Indien, Sam Joseph qui va jusqu'à Tanana, ensuite un autre Indien, Titus Nickoli parcourt 54 km en longeant la Yukon River jusqu'à Kallands. Le 6 ème musher est Dave Corning qui effectue 39 km jusqu'au refuge de Nine Mile Cabin d'où part Edgar Kalland. A Kokrines, Harry Pitka, un indien, repart avec un attelage de 7 chiens et parcourt 48 km jusqu'à Ruby. A ce moment, cela fait moins de 48h que le premier musher est parti. A Ruby, Bill McCarty parcourt 45 km jusqu'à Whiskey Creek et passe plus d'une heure dans une tempête de neige. Il est accompagné de 7 chiens, avec Prince comme chien de tête. Il transmet le sérum à un jeune musher de 21 an, Edgar Nollner, guidé par Dixie, un malamute gris de 8ans, jusqu'à Galena. Son frère prend la suite, George Nollner, et parcourt 29km en direction de Bishop Mountain, puis Charlie Evans, jeune musher de 22 ans, continue malgré un temps extrêmement froid : il fait environ -64°C. Il arrive où la Yukon River croise la Koyukuk River qui se jette dans le fleuve. Il fait froid et les museaux de ses huskies commencent à geler (2 des chiens en mourront). Il arrive malgré tout sans encombre vers 10h du matin à Nulato où un musher Indien, Tommy Patson, part direction Kaltag à 58 km. Il est le plus rapide de tous et transmet le chargement à Jackscrew qui va vers Old Woman Cabin où l'attend Victor Anagick, un véritable Esquimau qui rejoint Unalakleet au bord de la mer de Bering. Il a un attelage de 11 chiens. Il reste encore 333km, les plus difficiles à parcourir. Myles Gonagnan, un Esquimau de 28 ans, part pour Shaktoolik. Il est retardé par une récente chute de neige suivie d'un blizzard qui emporte presque les chiens. Il transmet malgré tout le prochain relai à Henry Ivanoff. A peine parti depuis 1km, ses chiens suivent un daim et le musher tente d'arrêter ses chiens mais une bataille commence entre tous.

Au même moment, Leonhard Seppala qui est parti de Nome depuis 5 jours sans savoir que des relais avaient été organisés aperçoit Henry Ivanoff. Seppala fait demi-tour et prend la suite du convoi même s'il aurait dû partir de Koyuk. Il décide de prendre une autre route que celle qu'aurait empruntée Ivanoff et de couper en traversant sur la glace de la Norton Bay car ses chiens ont déjà parcouru 69km depuis le matin! Il met des petites bottines en cuir aux pattes de ses chiens pour les préserver du gel. Il arrive à rejoindre Golovin, soit une étape de 146km, avec Togo comme chien de tête dans des conditions épouvantables entre le froid et le blizzard. Il ne reste plus que 125 km et Charlie Olson effectue 40 km jusqu'à Bluff dans un blizzard qui lui fera perdre 2 de ses chiens.

Puis Gunnar Kaasen parcourt les 85 km restant jusqu'à Nome avec Balto comme chien de tête alors qu'il devait effectuer un relai mais il veut la gloire et la richesse. En route, Balto s'arrête et refuse d'avancer car il se retrouve face à un overflow, c'est à dire que s'il avait continué, tous les chiens se seraient noyés. En effet, il y a une rupture de la glace, ce qui fait émerger l'eau. Le musher contourne alors l'eau et doit ensuite faire face à une tempête de neige. Il ne voit plus rien et est obligé de faire confiance à Balto pour la route à suivre. Soudain, le traîneau se retourne avec plusieurs chiens, ce qui fait tomber le sérum du traîneau. Après une recherche dans la neige, Gunnar parvient à le retrouver et reprend la route vers Nome. Le 2 février 1925, à 5h30 du matin, Gunnar Kaasen apporte le sérum au docteur Welch après un périple de 127h30min! Ceci permet de sauver la ville de Nome en moins d'une semaine.

#### 4. Hommage à la course au sérum

Aujourd'hui, une statue de bronze réalisée par Frederick Roth représentant Balto est présente au cœur de Central Park à New York (fig 4) avec une inscription en dessous "Cette statue est consacrée à l'esprit invincible des chiens de traîneaux qui ont transmis par relais l'antitoxine sur 1084 km de glace rugueuse, à travers les eaux déloyales, par les tempêtes de neiges arctiques de Nenana, au soulagement de Nome en détresse pendant l'hiver de 1925."(63)



**Figure 4:** Statue en bronze de Balto à Central Park

En tout, 20 mushers ont participé à cette aventure de Nenana à Nome. La Diphtheria Serum Run a duré 127h30min soit 5 jours, 7h et 30 min pour parcourir 1084 km!



## II. Naissance des grandes courses de traîneau longue distance dans le monde, en Europe et en France

### A. Naissance du sport de traîne

#### 1. Les premiers attelages

Le chien était utilisé comme animal de trait dès la préhistoire dans les peuples nomades. Des restes de chiens ont été retrouvés sur les grandes voies migratoires. Ils permettaient aux peuples de se déplacer lors de leurs migrations, de chasser mais aussi de transporter du matériel. C'était le seul animal capable de se déplacer dans les régions arctiques dans 30 centimètres de neige et résistant au froid. Les chiens étaient fiables et faciles à nourrir contrairement aux rennes, et aussi beaucoup plus rapides ! Cependant, à une époque, au Néolithique, ils furent délaissés au profit des bœufs, des rennes ou des chevaux sauf en Sibérie et en Amérique du Nord (63).

On est convaincu de l'existence de l'attelage de chiens en Amérique du Nord dès le X<sup>e</sup> siècle par la civilisation de Thulé établie à cette époque autour de la Baie d'Hudson au Canada qui utilisait le traîneau à chiens depuis ses origines. Des harnais en cuir mélangés avec des tendons de rennes ont aussi été retrouvés sur l'île de Jhokov datant de 5900 à 6100 ans ainsi que des ossements de chiens (65).

Il a été un peu délaissé à partir du XVII<sup>e</sup> siècle en Sibérie et Amérique du Nord avec l'arrivée de nouveaux animaux de trait. Il y a 4000 ans, les tribus nomades d'Amérique du Nord et de Sibérie utilisaient les chiens tout au long de l'année. L'été ils tiraient de lourdes charges et l'hiver ils transportaient des hommes et des denrées. Mais au XIX<sup>e</sup> siècle, le chien se trouve être l'animal de trait le plus accessible, si bien que de plus en plus d'attelages virent le jour jusqu'à l'apparition de la motoneige.

Les harnais étaient de trois sortes : de type sibérien occidental attachés en avant des hanches, de type esquimaux avec des bretelles et de type Amur-Shakhaline avec des colliers. Les chiens sont tous attachés individuellement au traîneau et forment un éventail (66).

#### 2. Les premières confrontations de traîneaux

Les premières courses ont eu lieu au sein des tribus. Les prospecteurs ne trouvaient plus beaucoup d'or (66), donc pour s'occuper, ils organisaient des courses entre eux avec leurs chiens qui pouvaient être de n'importe quelle race : des Saint-Bernard comme des chiens nordiques. Chacun voulait se mesurer aux autres avec son chien et ensuite travailler avec eux pour progresser et gagner : être le plus fort et le plus rapide était ce qui comptait (67). Puis ces courses ont eu lieu entre les villages. C'étaient pour les habitants de ces villages éloignés de tout et coupés du reste du monde une façon de se distraire. Il y avait systématiquement de l'argent en jeu.

Un jour, peu après la fin de la ruée vers l'or, Georges Allan, le fils de Scotty Allan, décida d'organiser une course. Elle se déroula dans les rues de Nome et Georges la gagna avec les chiens de son père (63). Grâce à l'expérience de son père, il savait quelles règles étaient importantes pour réaliser une course dans de bonnes conditions ainsi que le bien être qu'il fallait accorder aux chiens. A partir de là, les courses devinrent de plus en plus sérieuses et la préparation primordiale, jusqu'à la création d'une course de traîneau longue distance : l'All Alaska Sweepstakes.

Mais c'est seulement au début des années 1900 que le traîneau à chiens fut reconnu en tant que discipline sportive.

### 3. Naissance d'un club de chiens de traîneaux

Au début des années 1900, le traîneau à chien n'était pas encore considéré comme une discipline sportive car il n'existait pas de règle à proprement parler ou de structure pour encadrer les courses. Georges Allan voulait changer cela et avait pour ambition de créer une grande course qui attirerait du public pour faire connaître le sport de chiens de traîneaux. C'est ainsi que le premier club de chiens de traîneaux fut alors fondé en 1907 (17), le « Nome Kennel Club », au nord-ouest de l'Alaska, avec à sa tête, Albert Fink, avocat à Nome (4). Le but était d'assurer le bon déroulement de courses « officielles » avec un règlement précis. Les règles établies devaient servir de base pour chaque course et la plupart existent encore aujourd'hui. Pour n'en citer que quelques-unes : les chiens doivent avoir plus de 18 mois, les mushers ne peuvent pas changer de chiens durant la course, les chiens doivent être marqués au départ... De plus à l'époque, chaque concurrent devait être membre du Nome Kennel Club et les chiens enregistrés dans le club (16).

A la suite de cela, d'autres clubs furent créés car cela permettait d'organiser des petites courses de traîneau avec comme principe « un club, une course ».(4)

Le premier en Europe fut fondé en 1924 en Angleterre et baptisé le « New England Sled Dog Club » qui existe encore aujourd'hui (77, 18). Il a été créé dans le New Hampshire par Mr et Mme Arthur Walden. Ce dernier avait participé à la ruée vers l'or et admiré la capacité des chiens de traîneaux et ce dont ils étaient capables. Lorsqu'il a pu acquérir des chiens, il commença la sélection des chiens et choisit un croisement entre un Husky de Sibérie et un chien de grande taille : le « Chinook » (19). Il organisa par la suite une course qu'il remporta, ce qui lui permit de se faire connaître en compagnie de son chien et de créer ce club. Ensuite de nombreux autres clubs furent créés en Norvège, Allemagne, Suisse...

### 4. Les associations de chiens de traîneau

#### a. ISDRA: *International Sled Dog Racing Association*

Pour réunir les clubs et associations devenant de plus en plus nombreux, L'association ISDRA fut fondée en 1966 (4) en Amérique du Nord pour rassembler les mushers Américains et Canadiens au départ. (12)

Cette association est actuellement constituée de cinq directeurs généraux et treize directeurs régionaux correspondant à chaque région du monde et réunissant des hommes et des clubs qui n'organisent pas les courses (20), mais qui veillent au bon déroulement de celles-ci avec des règles communes avec comme credo « Mush with P.R.I.D.E. (*Providing Responsible Information on a Dog's Environment*) ». Les mushers doivent penser au bien-être des chiens et l'ISDRA leur fournit des informations concernant les soins et traitements, l'éducation et l'apprentissage du mushing ainsi que de la communication avec le public et le respect de l'environnement. (21)

#### ***b. ESDRA : European Sled Dog Racing Association***

Une structure proche de la précédente fut fondée en 1983 en Europe avec les mêmes objectifs que l'ISDRA. Elle organise des courses chaque année comme les championnats d'Europe dont la première édition eut lieu en 1984 en Suisse (22). Le but est ainsi de promouvoir le sport de traîne en Europe et de veiller au bon déroulement des courses à travers le soin apporté aux chiens et l'application de règles communes. (20) En 1986, il fut décidé lors du congrès annuel de l'association, que toute race de chien pouvait participer aux courses, pour éviter les fraudes et aligner des chiens avec des papiers de « husky de Sibérie » alors qu'ils sont croisés. A la suite de cette décision, de nouvelles associations se formèrent pour garder les races nordiques pour les courses.

#### ***c. L'IFFS : International Federation of Sleddog Sports***

Elle fut créée en 1985 par l'ISDRA et l'ESDRA par Glenda Walling et Bob Levorsen pour ne former qu'une seule fédération internationale. Elle rejoint le GAISF (General Association of International Sports Federations) en 1987 qui regroupe les fédérations sportives internationales. Elle organise aujourd'hui les championnats du monde qui ont lieu tous les deux ans et les championnats d'Europe à la place de l'ESDRA et elle propose les règles suivies dans la plupart des courses sans ségrégation des races de chiens. (23) La prochaine étape serait la mise en place de la discipline de chiens de traîneaux aux jeux olympiques.

#### ***d. FISTC : fédération internationale sportive de traîneau à chiens***

Elle a été créée en 1988 lorsque l'ESDRA a décidé d'ouvrir ses courses à n'importe quelle race et plus seulement aux races nordiques. En France, elle est représentée par la FFPTC (Fédération Française de Pulka et de Traîneau à Chien) et dans les courses de la FISTC, seulement les chiens de race nordiques de traîneau sont acceptés.

#### ***e. La WSA: world sleddog association***

En 1995, des organisations de chiens de traîneau en Europe ne sont pas d'accord avec les décisions de la FISTC. Ainsi une nouvelle association pour régir les courses de chiens de traîneaux avec des pures races selon les normes de la FCI fut fondée à l'initiative de Bernd Keusemann. La Belgique, le Luxembourg et l'Allemagne furent les premiers à vouloir quitter la FISTC et dès les mois qui suivirent la création, l'Italie, les Pays-Bas et le Danemark. En 1998, la WSA est devenu membre de l'IFSS. Ceci a permis au sport de chiens de traîneau de prendre plus d'importance auprès du CIO et de permettre la création de championnats internationaux. C'est aujourd'hui la plus grande association de chiens de traîneaux de race pure au monde (24) !

#### ***f. La FFPTC : Fédération Française de Pulka et de Traîneaux à Chiens***

Elle fut créée en 1985 en remplacement du Club de Pulka et de Traîneau à Chien, premier club français créé en 1979, et fait aujourd'hui parti des 2 fédérations françaises de traîneau à chiens. Seuls les attelages de races nordiques ou de types nordiques sont autorisés en compétition de pulka, de ski-joering et de traîneau à chien. Elle n'est pas habilitée à délivrer

des titres officiels et ses règlements ne sont pas d'ordre public car elle n'a pas de délégation de service public (61).

#### ***g. La FFST: Fédération Française des Sports de Traîneau***

En juin 1985, suite à l'augmentation constante de mushers français, le club français de chiens de traîneau de l'époque se transforma en fédération avec la création de plusieurs clubs locaux. Son objectif aujourd'hui est de développer les sports de traîneau sur neige et sur terre, de ski-joering, de ski-pulka, de VTT-joering, de canicross, de cani-marche et disciplines du même type. Contrairement à la FFPTC, elle organise des courses où toutes races de chiens peuvent participer. Elle a aussi un siège à l'IFSS et à la WSA pour défendre ses intérêts et ceux des adhérents (20). C'est aujourd'hui la seule fédération française délégataire reconnue par le ministère de la jeunesse et des sports

#### **B. L'All Alaska Sweepstakes (4, 17, 25, 26, 27, 82)**

C'est la première grande course de chiens de traîneaux qui fut créée un an après la formation du Nome Kennel Club. Elle eut lieu entre Nome et Candle, aller-retour de 656 km en 1908. Elle fut disputée chaque année jusqu'en 1917, jusqu'à l'entrée en guerre des Etats Unis. Lors de cette première édition, de nombreux habitants de Nome et bien plus loin encore, sont là pour accueillir le vainqueur. Toute la ville participe aux festivités pendant les trois jours et trois nuits de la course : les bars, restaurants et commerces restent ouverts pour l'évènement. Les paris vont bon train pour déterminer le vainqueur. Les conditions sont extrêmes entre le vent, le froid glacial (entre -30 et -50 °C), le blizzard et les terrains à traverser avec de la neige, de la glace, des traversées de forêt, de toundra, de lacs et de rivières. Le premier vainqueur fut Scotty Allan avec comme chien de tête Baldy. Il déclarera à son arrivée : *« Ce n'est pas la course qui est importante mais sa raison d'être. Le but du Sweepstake est d'améliorer la race canine du Nord qui a permis de créer le seul moyen de transport utilisable en hiver dans ce pays. Ce but est atteint. De fait, les chiens sont mieux traités aujourd'hui qu'autrefois. Les Esquimaux, eux-mêmes, soignent à présent leurs malamutes »*. Il la gagna trois fois, tout comme Leonhard Seppala. En 1910, un record de vitesse fut établi par John Johnson avec plus de 8,8 km/h de moyenne avec des Husky de Sibérie. Il détient encore aujourd'hui le record avec 74 heures, 14 minutes et 37 secondes. Concernant les règles, chaque musher avait le choix du nombre de chiens qui menaient le traîneau, si bien que certaines fois il y avait jusqu'à vingt chiens dans l'attelage ! Tous les chiens présents au départ devaient être là à l'arrivée (attelés, dans le traîneau, peu importe où). Un seul arrêt à mi-course (à Candle) était obligatoire.

Au début les mushers partaient les uns après les autres toutes les 2 heures puis en 1909 toutes les 15 minutes pour éviter des inégalités concernant les conditions météorologiques. Les écarts ont diminué petit à petit jusqu'en 1912 où les mushers sont partis à la suite les uns des autres.

Les premières années, la plupart des attelages sont composés de Malamutes mais en 1910, un musher, William Goosak concourt avec des Husky de Sibérie et termine troisième. L'année suivantes trois attelages finissent 1er, 2ème et 4ème avec des Husky de Sibérie. Lorsque les spectateurs virent pour la première fois ces chiens qu'ils ne connaissaient pas, ils les traitèrent de « rats sibériens » car ils étaient petits à côté des autres. Mais ces victoires successives mirent fin aux moqueries et les Husky de Sibérie furent reconnus comme des chiens de traîneaux compétents.

Une dizaine de mushers participent chaque année à l'All Alaska Sweepstakes jusqu'aux années 14-18. Mais avec la Première Guerre Mondiale où ils n'étaient plus que quatre à prendre le départ et en 1917, suite au manque d'argent et de compétiteurs, ainsi qu'à l'entrée en Guerre des Etats Unis, cette course fut abandonnée.

Elle a été exceptionnellement réorganisée à plusieurs reprises pour fêter l'anniversaire de la course, avec une grosse somme d'argent à la clef. Pour les 75 ans, 25000 dollars ont été remportés par Rick Swenson et en 2008 pour les 100 ans, Mitch Seavey gagna la course et en prime la modique somme de 100 000 dollars !

## C. L'Iditarod (12, 28, 1, 6)

### 1. La création de la course

En 1964, Dorothy Page, secrétaire du club des mushers d'Aurora à Wasilla en Alaska voulut faire partager son admiration pour les chiens de traîneaux et éviter leur disparition avec l'arrivée de la motoneige. Pour fêter le centenaire du rachat de l'Alaska par les Etats-Unis à la Russie en 1867, une course de chiens de traîneaux était une idée bienvenue pour fêter un bel anniversaire. Les mushers passeraient par la route de l'Iditarod créée en 1910 entre les villes de Seward et Nome, traversant les terres où chassaient les indiens athabascans qu'ils surnommaient Haiditarod. Elle fut beaucoup empruntée dès 1920 par les prospecteurs d'or en hiver, mais aussi par les juges, les ministres, les prêtres et pour le transport du courrier et des provisions. C'est aussi la piste utilisée en 1925 lors de la course au sérum par Leonhard Seppala et les autres mushers qui sauvèrent la ville de Nome de la Diphtérie. Mais avec l'arrivée des motoneiges et des avions, cette piste fut peu à peu délaissée et la ville d'Iditarod devint une ville fantôme. Cependant les autochtones utilisaient toujours cette voie avec les chiens de traîneaux qui ont également aidé les soldats lors de la seconde guerre mondiale en apportant vivres et munitions, ainsi qu'en transportant des blessés. En 1960, cette piste était presque oubliée.

Dorothy Page voulait faire renaître cette piste mais elle ne pouvait pas y arriver seule. Elle contacta alors Joe Redington Senior, un musher de la région de Knik pour lui faire part de son projet qui lui plut. Les membres du club de Dorothy défrichèrent les 15 premiers kilomètres de la route de l'Iditarod pour pouvoir donner le départ en 1967. Pour cette première édition, 25 000 dollars étaient en jeu et un comité d'organisation fut créé, l'Iditarod Trail Committe, avec Dorothy, Joe et Violet Redington (80). Les membres du club de Dorothy furent convaincus d'organiser cette manifestation qui aurait lieu les 11 et 12 février 1967. Cinquante-huit mushers prirent le départ et Isaac Okleasik, un musher d'Alaska, remporta la course de 43,5 km avec des chiens de travail. La course ne put pas avoir lieu en 1968 à cause du manque de neige mais fut reconduite en 1969. Avec l'essor des motoneiges, l'utilisation des chiens de traîneaux était devenue désuète et la course ne pouvait plus avoir lieu pour manque de crédibilité. Les membres du club continuèrent tout de même à défricher la piste pour aller jusqu'à Iditarod. Une fois cette ville atteinte, l'envie d'aller plus loin les poussa à imaginer un parcours qui irait jusqu'à Nome pour atteindre les 1000 miles (soit 1600 km) en ajoutant 49 miles (soit 78 km) pour symboliser l'Alaska, quarante-neuvième Etat des Etats-Unis. En 1972, Howard Farley, un musher de Nome qui avait entendu parler de cette grande course, s'était porté volontaire pour nettoyer la piste depuis Nome avec l'aide de l'armée américaine. D'autres bénévoles, membres du Nome Kennel club fondé en 1907 participèrent pour donner vie à cette grande aventure. Avec l'enthousiasme grandissant autour de cette course, la prime fut augmentée à 50 000 dollars

à se partager pour les 20 premiers. Le départ fut donné le 3 mars 1973 avec 34 mushers au départ d'Anchorage. Dick Wilmarth franchit le premier la ligne d'arrivée à Nome en 20 jours 49 minutes et 41 secondes et remporte 12000 dollars, suivi de 21 autres concurrents. L'engouement était tel qu'il fut décidé que cette course se renouvèle chaque année avec une arrivée à Nome et un parcours de plus en plus difficile. La plus célèbre et la plus physique des courses de chiens de traîneaux du monde fut créé: l'Iditarod Trail Sled Dogs aussi appelé aujourd'hui « la dernière grande course ».

## 2. L'Iditarod aujourd'hui

Le départ est donné à Anchorage chaque premier samedi de mars depuis 1983. Les mushers parcourent une quinzaine de kilomètres avec un fan dans le traîneau. Ce dernier peut monter dans le traîneau après avoir participé à des enchères pour gagner de l'argent et permettre de former la cagnotte pour les 20 premiers mushers à l'issue de la course. Le départ réel est donné à 60 km au nord d'Anchorage le lendemain matin à 10h. A ce moment, le comité de course allume une lampe à pétrole rouge qu'il accroche à l'arche de bois à l'arrivée à Nome. Elle y reste jusqu'à ce que le premier concurrent franchisse la ligne. Les mushers mettent entre 9 et 12 jours. Lors de la première édition de 1000 miles, le vainqueur, Dick Wilmarth, mit 3 semaines pour rallier Nome. Dans les années qui suivent, les participants sont de plus en plus rapides. Aujourd'hui il faut neuf jours au premier pour arriver, et les primes sont de plus en plus élevées avec une somme de 50000 dollars au vainqueur. Les mushers viennent du monde entier, Europe, Australie, Nouvelle Zélande, Russie, Japon et tous les Etats Unis et Canada bien que la plupart soient basés en Alaska. C'est l'évènement sportif le plus connu d'Alaska. Cela permet aux habitants des villages traversés de revivre l'époque de l'âge d'or et fait revivre ces contrées oubliées et loin de tout. D'ailleurs le nom Iditarod signifie « eaux claires » en indien Shageluk et « endroit perdu » en indien Ingalik.

Au début, les husky sibériens étaient très nombreux, de par leur notoriété grâce à Scotty Allan lors de la course au sérum. Puis les Malamutes se sont révélés assez performants jusqu'à l'arrivée des chiens issus de croisements comme des setters avec des husky ou des pointers avec des husky. Ces derniers se révélèrent très rapides, endurants et résistants au climat.

## 3. La course en elle-même

Les mushers peuvent prendre le départ avec 16 chiens et doivent finir avec au moins 6 chiens. Il y a des points de contrôles. Elle ne passe pas exactement par la piste de l'Iditarod mais passe par un maximum de villages pour faire participer les habitants de l'Alaska.

### a Le parcours

Au début, la course traverse Wasilla, quartier général de l'Iditarod, pour rejoindre Rainy Pass au nord-ouest en passant à côté de Nikolai avec le Mac Kinley derrière, puis Mc Grath. Il y a un premier col à franchir, les monts Kuskokwim culminant à 2200 mètres d'altitude, pour arriver à Ophir après avoir parcouru 441 miles. Ensuite la piste se sépare en deux : un chemin vers le Nord est emprunté les années paires et un autre vers le Sud les années impaires. Jusqu'en 1977, la route du Nord a été la seule utilisée. Mais pour faire vivre



également les villages plus au Sud, il a été décidé un deuxième parcours. La course fait en moyenne 1049 miles (1688 km).

La route du Nord :

Les mushers rejoignent Ruby, puis passant par Galena et Nulato jusqu'à Unalakleet, au bord de la mer de Béring (figure 5).

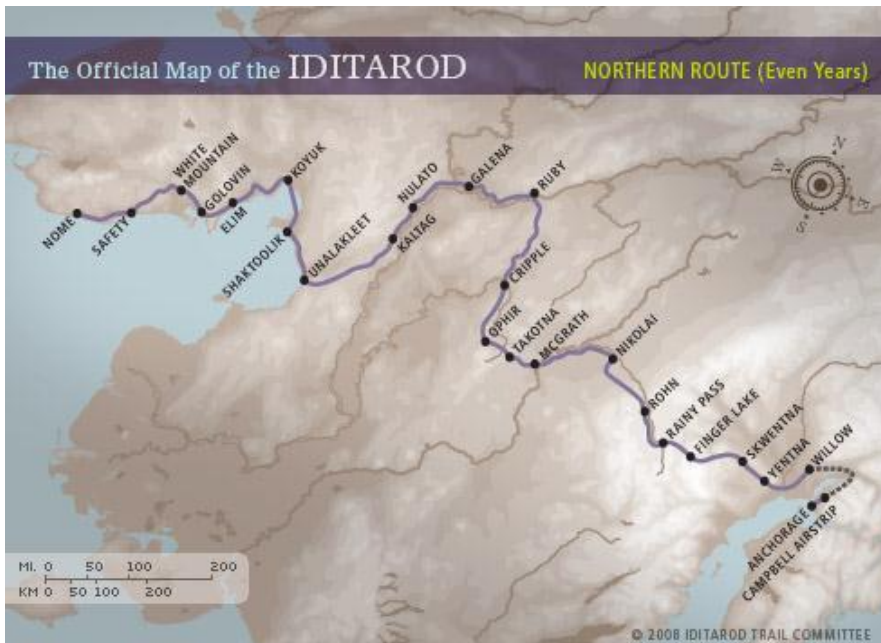


Figure 5 : la route du Nord de l'Iditarod (28)

La route du Sud :

Les mushers passent par Iditarod et Avnik pour ensuite remonter vers le nord en longeant la Yukon River pendant 250 km et atteindre Unalakleet (figure 6).

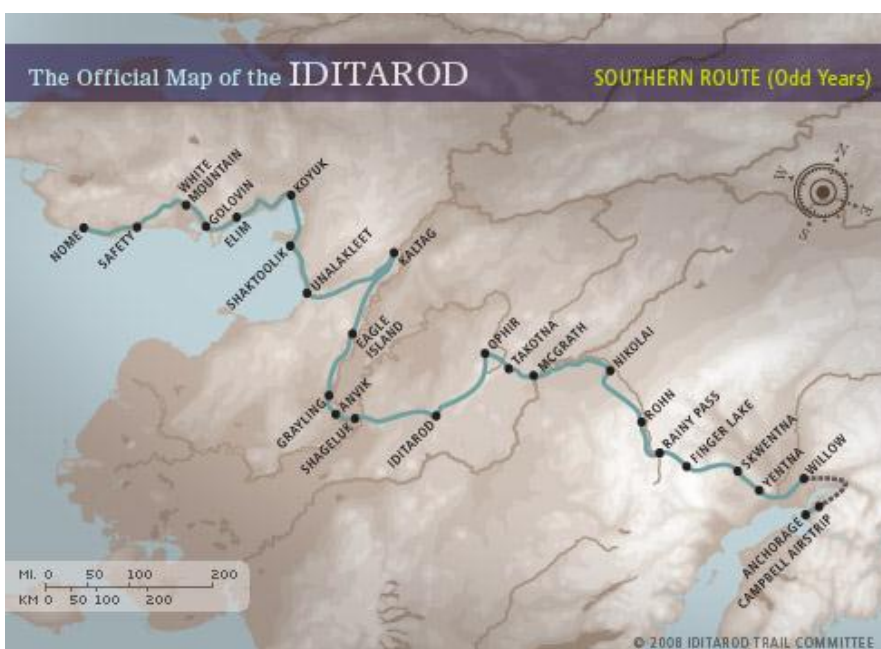


Figure 6 : la route du sud de l'Iditarod (28)

A partir de Unalakleet, ils contournent le Norton Sound et longent la côte par Koyuk jusqu'à Golovin. Deux dernières traversées par White Mountain et Safety avant d'arriver à Nome.

La route du Nord compte 26 points de contrôle et celle du Sud 27. Les mushers sont obligés d'y passer. Certains s'y arrêtent pour dormir un peu mais d'autres préfèrent s'arrêter le long du parcours. A chaque point de contrôle, l'armée de l'air de l'Iditarod livre les sacs préparés à l'avance par les mushers. Il faut prévoir tout ce qui peut être utile comme la nourriture, des batteries pour les lampes, des bottillons pour les chiens, des vêtements, de quoi réparer les traîneaux ou les harnais. Trois arrêts sont obligatoires : un de 24 heures, un de 8 heures le long du fleuve Yukon et un autre de 8 heures à White Mountain.

### *b Les mushers*

En 1985, Libby Riddles est la première femme à remporter l'Iditarod. Susan Butcher, élève de Joe Redington, remporte trois fois de suite la course en 1986, 1987 et 1988 mais aussi en 1990. Rick Swenson a gagné quatre fois cette course dont deux fois consécutives en 1981 et 1982.

Joe Redington a participé de nombreuses fois à la course mais ne l'a jamais gagnée. Il est mort en 1999 à l'âge de 82 ans et son petit-fils Ray Redington Jr participe aujourd'hui à la course.

Lance Mackey a gagné quatre fois de suite la course de 2007 à 2010. En 2010, il réalise pour la première fois la course en moins de neuf jours : il rallie Nome en 8 jours 23 heures 59 minutes et 9 secondes...

## **4. Le règlement**

### *a. Les inscriptions*

Pour pouvoir s'inscrire, il faut être majeur et avoir déjà terminé l'Iditarod ou la Yukon Quest ou avoir fait 2 courses de 300 miles et une autre qualificative pour un total de 750 miles avec un temps au maximum égal au double du premier ou dans les 75% de la course en ayant montré son aptitude physique au mushing. C'est aux mushers de fournir les preuves de leur capacité à faire cette course et pour les débutants surnommés « Rookie » avoir en plus une lettre de la part d'un autre musher ayant déjà fini l'Iditarod et connaissant le nouveau venu de l'aptitude et de la connaissance des conditions de cette course. Les dossiers sont examinés par 5 membres nommés par le conseil d'administration puis par l'ITC (Iditarod Trail Committee).

Les inscriptions sont ouvertes de juin à décembre de l'année précédant la course avec un maximum de cent mushers et mise en place d'une liste d'attente au-delà sur la règle du premier arrivé, premier servi. Les frais d'inscriptions s'élèvent à 3000 dollars.



### ***b. Le départ***

Le départ est donné début mars. En 2016 ce fut le dimanche 6 mars à 14h pour une distance de 1000 miles à parcourir. Seul le directeur de course peut décider d'une modification du lieu ou de la date de la course en raison des conditions météorologiques. Les mushers partent toutes les deux minutes avec un attelage de 12 à 16 chiens.

### ***c. Les réceptions***

Les mushers sont tenus d'assister à la réunion d'avant course ainsi qu'à la remise des prix s'ils ont fini plus de 2h avant celle-ci. Le gagnant doit venir avec son chien de tête. Une bourse de 750 000 dollars est partagée entre les 30 premiers.

### ***d. Les checks points = points de contrôle***

Aux différents points de contrôle, les mushers doivent signer et en cas d'arrêt obligatoire, il faut signer à l'entrée et à la sortie. Concernant les arrêts obligatoires, il y en a un de 24 heures au choix du musher, un de 8h sur le fleuve Yukon. L'arrêt de Shageluk se fait les années impaires et celui à White Mountain les années paires. Le matériel doit être rangé dans des sacs à la fin des arrêts et aucun déchet ne doit rester. Les chiens laissés en cours de route doivent être accompagné de nourriture, d'une longe et du collier. Des frais sont nécessaires pour le rapatriement du chien.

Il y a dix-neuf points de contrôle : Anchorage, Eagle River, Wasilla, Knik, Yentna Station, Skwentna, Finger Lake, Rainy Pass (Puntilla), Rohn Roadhouse, Nikolai, McGrath, Takotna et Ophir. Ensuite, les années impaires en passant par le Sud à Iditarod, Shageluk, Anvik, Grayling et Eagle Island à Kaltag. Les années paires, elle part au nord d'Ophir avec des points de contrôle à Cripple, Ruby, Galena, Nulato puis Kaltag. A partir de Kaltag, ce sont les mêmes chaque année : Unalakleet, Shaktoolik, Koyuk, Elim, Golovin, White Mountain, Safety Roadhouse et pour finir à Nome.

### ***e. Matériel obligatoire***

Le traîneau doit être équipé d'un frein et pouvoir transporter des chiens, de la nourriture... Pas plus de trois traîneaux peuvent être utilisés et les bâtons de ski sont autorisés. A tout moment de la course, un musher doit avoir un sac de couchage pour temps froid, une hache, une paire de raquettes, le matériel promotionnel de l'ITC, 8 bottillons pour chaque chien, un réchaud avec de quoi faire bouillir 3 litres d'eau, les dossiers vétérinaires, une longe pour chaque chien fournie par l'ITC en cas de dépôt d'un chien en route et des harnais fonctionnels et sans frottements pour chaque chien.

A l'arrivée aux check points, les mushers auront pu envoyer au préalable ce dont ils auraient besoin lors de leur arrêt, sauf à Yentna et à Finger Lake. De plus, à chaque départ d'un check point, une quantité suffisante de nourriture pour les chiens doit être dans le traîneau.

#### ***f. Aide extérieure***

En cas de difficultés à gérer son attelage, un autre musher peut venir en aide et le signaler au point de contrôle suivant mais 2 équipages ne peuvent pas être attachés ensemble sauf en cas d'urgence. Aucun engin motorisé ne peut accompagner un attelage. Si un attelage se fait rattraper, il doit laisser passer et rester au moins 15 minutes derrière avant de doubler de nouveau si nécessaire. Les soins et l'alimentation ne se feront que par le musher durant la course, en particulier aux points de contrôle. Aucun lien de communication ne peut être utilisé sauf un appareil de localisation en cas d'urgence mais le GPS est autorisé.

#### ***g. Les contrôles médicaux***

Les mushers seront soumis à des analyses urinaires/ sanguines/ salivaires car ils ne peuvent être sous l'emprise de drogue ou d'alcool et une liste de médicaments interdits sera établie au moins 4 mois avant le départ.

Les chiens doivent être nourris sans être forcés, ils doivent rester à l'extérieur sauf en cas de soins spécifiques et être bien traités sinon une enquête sera établie et un arrêt de huit heures imposé en cas de suspicion de cruauté envers un animal. Les médicaments interdits sont les stéroïdes anabolisants, les analgésiques, les anesthésistes, les bronchodilatateurs, les antihistaminiques, les diurétiques, les myorelaxants, le dopage sanguin, les antitussifs. Toutes les substances interdites sont répertoriées sur une liste disponible pour le musher. Cependant, si un vétérinaire est amené à utiliser un produit de cette liste durant la course, le chien sera retiré de l'attelage. Des tests de dépistage peuvent avoir lieu à tous moments entre le contrôle vétérinaire avant le départ et jusqu'à 6 heures après l'arrivée via des collectes d'urine ou de sang. Des chiens épileptiques ou des chiennes en gestation ne peuvent pas participer.

#### ***h. Les chiens***

Les mushers peuvent entraîner jusqu'à 26 chiens et en choisir 20 à inscrire pour l'Iditarod. Ces derniers subiront un examen sanguin, un ECG et devront être correctement identifiés par puce électronique. Le musher choisit ses chiens qui vont courir au contrôle de départ d'avant course. Ils doivent aussi être vaccinés contre la maladie de Carré, l'hépatite, la leptospirose, la parvovirose, la rage et la toux de chenil (injectable ou intranasal) dans des délais prédéfinis. Ils devront courir avec une étiquette sur le collier, portant leur nom.

#### ***i. Fraudes et sanctions***

Des sanctions peuvent être décidées et entraîner des avertissements, des amendes, des pénalités de temps, le retrait ou disqualification. Les mushers peuvent faire appel dans les 10 jours suivant la peine par écrit à l'ITC.

## D. La Yukon Quest

### 1. Création de la course

Cette course de chiens de traîneaux a lieu entre le Canada et l'Alaska sur 1600 km. Elle a vu le jour en 1983 (79) à la suite d'une conversation au Bull's Eye Saloon à Fairbanks entre 4 mushers: Roger Williams, Leroy Shank, Ron Rosser et Willie Libb (69). Ils cherchaient à créer une nouvelle course et trouvèrent ce nom en souvenir au fleuve Yukon et à la piste du Nord empruntée par les chercheurs d'or pour aller au Klondike et en Alaska dans les années 1898. Elle a pour esprit de se souvenir du mode de vie passé lorsque l'homme livrait son destin et sa survie à son attelage de chiens. Il y avait quatre points qui pouvaient se révéler intéressants selon les 4 protagonistes : que la course suive un sentier historique, qu'elle soit internationale, qu'elle soit longue et qu'elle aille jusqu'au fleuve Yukon.

L'année suivant cette réunion, en 1984, le départ de la course est donné en février avec 26 équipes au départ. Le premier, Sony Lindner, passe la ligne 12 jours et 5 minutes plus tard et 19 autres dans les 2 semaines qui suivent.

C'est aujourd'hui la course réputée comme la plus difficile au monde, mais elle garde un côté rustique et moins orienté vers la performance et le professionnalisme que l'Iditarod (69).

### 2. Les points d'honneur particuliers à cette course (29)

#### a. *Bien être des mushers et des chiens*

La course est la même pour tous et doit se dérouler sans mettre les hommes et les animaux en danger. Pour cela des contrôles vétérinaires avant, après et pendant la course sont organisés. Les organisateurs veulent aujourd'hui en faire la course modèle en ayant au départ plus de 35 mushers et 25 à l'arrivée avec au moins 5 équipes venant ailleurs que de l'Alaska ou du Yukon.

#### b. *Contrôle financier*

Les dépenses sont contrôlées pour éviter les frais inutiles en faisant une estimation au préalable de la somme nécessaire pour organiser l'ensemble de l'évènement puis ensuite du budget au sein de chaque entité afin d'assurer une viabilité financière. Des aides extérieures existent et des commandites pluriannuelles ainsi qu'une bourse stable de 200 000 dollars sont deux aspects financiers recherchés pour les années à venir.

#### c. *Honnêteté et intégrité*

Toute question est la bienvenue et des réponses seront accordées dans la mesure du possible. Tout ce qui est énoncé sera fait selon une ligne de conduite prédéfinie avec une certaine confidentialité.

#### *d. Transparence*

Les personnes extérieures sont intégrées à l'organisation et peuvent avoir accès aux procès-verbaux, aux réunions et aux décisions en cours. Cependant les diffusions hors Yukon et Alaska sont encore très faibles.

### **3. Parcours (1, 6, 29, 30)**

Le départ est donné au mois de février de Whitehorse au Yukon jusqu'à Fairbanks en Alaska les années paires et en sens inverse les années impaires, dans le but de ne pas créer de tensions et de préférence entre le Canada ou l'Amérique (figure 7). Le parcours peut être modifié selon les conditions d'enneigement et de dégel de la glace ou encore de la météo.

#### *a. De Whitehorse à Braeburn = 100 miles*

Le départ à Whitehorse a lieu près de l'ancienne gare où se situent actuellement les locaux de l'association Yukon Quest International. Le parcours longe le fleuve Yukon pendant 12 miles puis traverse la rivière Takhini et la suit pendant 18 miles jusqu'à l'Overland Trail. Cette piste date de la ruée vers l'or et les mushers l'empruntent durant 70 miles. Elle est facilement praticable, sans difficultés majeures et il est facile de s'arrêter sur le bord pour se reposer. Cinq miles avant le 1<sup>er</sup> point de contrôle, une courte descente abrupte mène à Braeburn où les mushers doivent obligatoirement s'arrêter 8 heures.

#### *b. De Braeburn à Carmacks = 70 miles*

C'est une des parties les plus techniques avec des pistes beaucoup plus étroites qu'au début, des ruisseaux à traverser et un peu de poudreuse. En quittant Braeburn, il faut traverser l'autoroute du Klondike et se diriger à l'est vers le lac Cogland pendant 18 miles. S'ensuit de nombreuses traversées de petits lacs et rivières avec de nombreux endroits où se reposer et camper avec le nécessaire pour faire du feu et réchauffer les mushers et les chiens. Il faut traverser des forêts, passer par de nombreuses petites collines abruptes avant d'arriver sur la rivière Yukon. Cet endroit est d'ailleurs surnommé « Pinball Alley » car les traîneaux rebondissent contre les arbres notamment, ce qui leur fait perdre leur écorce à cause du terrain escarpé. Ils longent le Yukon et arrivent à Carmacks pour le second point de contrôle. Ici les chiens ne peuvent pas bien se reposer car la place n'est pas suffisante.

#### *c. De Carmacks à Pelly Crossing = 75-80 miles*

Il faut traverser la ville pendant 1 mile avant de retrouver la route de Freegold pendant 15 miles puis suivre une route de coupe-feu et d'engins à chenilles avant le dog drop de McCape Creek, là où les mushers peuvent laisser un chien blessé ou fatigué. A McCabe, la place est suffisante pour s'arrêter et il y a de l'eau chaude à disposition. Après avoir traversé une nouvelle fois l'autoroute du Klondike, il faut longer pendant 5 miles des lignes de transport d'électricité avant d'arriver dans une

zone peu boisée à cause d'un incendie ayant dévasté une partie de la forêt en 1995. La piste jusqu'à Pelly est assez rapide avec peu d'obstacles.

#### *d. De Pelly Crossing à Dawson City = 205-210 miles*

En quittant Pelly Crossing, la piste est rapide et passe sur la rivière Pelly jusqu'à Stepping Stone, où se trouve la ferme de Pelly Farms avec quelques vaches. Les mushers sont à 35 miles de Pelly Crossing et ont des installations pour se reposer avec de l'eau froide et de quoi dormir. Pour quitter la vallée de Pelly, il faut monter une longue pente et parcourir 70 miles vallonnés avant le prochain « dog drop » à Scroggie Creek, l'endroit le plus froid sur cette portion de la course. Après avoir quitté ce point de contrôle médiocre, les mushers traversent la rivière Stewart et quelques parties boisées un peu plus chaudes qui leur permettent de faire des pauses. 25 miles avant Stewart, des lacets mènent aux Blackhills dans des terrains montants et descendants. Entre Scroggie et Dawson, ils retrouvent le froid au fond de la vallée pendant une dizaine de miles avant d'attaquer l'ascension vers King Solomon Dome, le point culminant de la course à 1220 mètres d'altitude. En haut, il faut passer à côté d'une tour et amorcer une descente de 25 miles jusqu'à Dawson, où ils doivent obligatoirement s'arrêter 36 heures.

#### *e. De Dawson City à Eagle = 150 miles*

La route passe sur la rivière Yukon pendant 50 miles jusqu'à Fortymile où il est possible de s'arrêter. Les mushers longent la rivière du même nom pendant 45 miles. C'est un passage sinueux et très froid au fond d'un canyon. Après avoir atteint l'autoroute Taylor, interdite aux véhicules en hiver. Il reste 49 miles à parcourir sur cette piste, en montées-descentes, assez dégagée et exposée au vent notamment en haut de l'American Summit, dernier sommet avant la descente sur Eagle où les mushers et les chiens bénéficient de bonnes conditions pour se reposer.

#### *f. De Eagle à Circle City = 162 miles*

Toute cette portion a lieu sur la rivière Yukon. Après 12 miles, les équipages passent à côté de la ferme d'Andy et Kate puis après 43 miles au chalet de Mike Sager à Trout Creek où il est possible de s'arrêter. A 80 miles de Eagle, se trouve un autre chalet où du bois de chauffage est disponible, de même qu'à 100 miles de Eagle et 60 miles de Circle City à Slaven's Roadhouse, des emplacements sont disponibles pour que les chiens puissent se reposer. Au point de contrôle de Circle City, la température est froide mais les installations sont suffisantes pour que les mushers et les chiens s'installent. Cette ville est surnommée ainsi car les fondateurs de la ville pensaient qu'elle se trouvait sur le cercle Arctique.

***g. De Circle City à Central = 75 miles***

Sur cette partie, les températures sont les plus froides avec -50°C par endroits. Au début c'est une route puis un sentier de chasse jusqu'à Birch Creek et encore 15 miles pour aller à la résidence de Carl Corchran qui est ouverte certaines années. Puis la route devient plus sinueuse et escarpée sur la rivière Birch Creek où il fera très froid mais c'est aussi ici que les mushers auront la chance d'apercevoir des aurores boréales. Ils quittent ensuite cette rivière et continuent sur Circle Hotsprings road via des marécages, le Medicine Lake et la piste d'atterrissage Hot Springs avant le point de contrôle à Central.

***h. De Central à Two Rivers = 328 miles***

C'est la partie la plus difficile de la course avec 2 sommets difficiles à gravir. Il y a plusieurs traversées de sections minières et de marécages sur 25 miles pour atteindre le Eagle Summit avec la fin de l'ascension très abrupte, étroite et soufflée par le vent, suivi de 9 miles de descente facile pour atteindre le point de contrôle de Mile 101. Après une courte pause possible, les mushers longent la route et traversent quelques rivières avant une nouvelle ascension vers Rosebud. La montée est régulière et vallonnée au sommet, mais la descente plus pentue et dangereuse. Il reste 17 miles avant le dernier point de contrôle à Two Rivers où un arrêt de 8 heures est obligatoire.

***i. De Two Rivers à Fairbanks = 70 miles***

C'est la portion la plus facile de la course avec de grandes routes bien déneigées et souvent empruntées donc il peut y avoir des motoneiges et des skieurs en chemin. La fin de la course passe sur la Chena River et continue ainsi jusqu'à l'arrivée au centre-ville de Fairbanks.

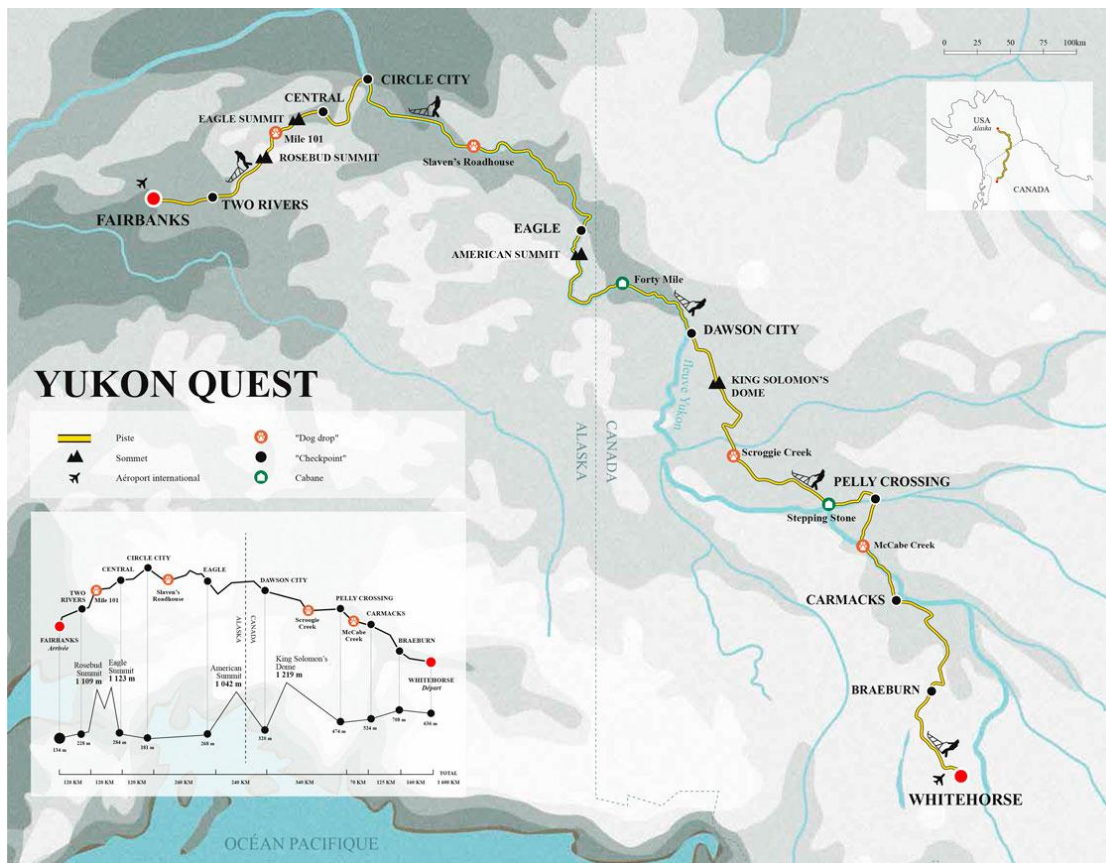


Figure 7 : parcours de la Yukon Quest

#### 4. Le Règlement (4, 29)

##### a. Le départ

Le départ officiel est donné mi-février, là où les conditions peuvent être les plus difficiles. En 2016, ce fut le 6 février à 11 heures à Fairbanks, en Alaska. La seule personne habilitée à modifier l'heure et le lieu de départ est le directeur de course en accord avec comité de la Yukon Quest. Le départ est donné toutes les 3 minutes avec 8 à 14 chiens dans l'attelage, identifiés par puce électronique et également grâce à un collier avec le nom du musher et du chien.

##### b. Inscription

Les mushers doivent avoir plus de 18 ans. Les inscriptions ouvrent au mois d'août de l'année précédant la course et se terminent début décembre. La limite d'inscription est de cinquante concurrents et les premiers arrivés sont les premiers servis. Les suivants seront inscrits sur liste d'attente. Les frais d'inscription s'élèvent à 2000 dollars répartis entre 1300 dollars pour la course et 700 dollars pour la nourriture, la paille, l'adhésion ... Chaque candidature est analysée car il faut pour participer être membre du YQI (Yukon Quest International), avoir un attelage de chiens (loué ou en être propriétaire), avoir terminé deux courses certifiées par la YQI (une de 200 miles



et une de 300 miles) dans les 42 mois avant la course, être en règle avec l'Iditarod trail sled dog et ne pas avoir été condamné pour maltraitance envers les animaux.

### *c. Les points de contrôle*

Il y a onze points de contrôle répartis sur le long du parcours : Fairbanks, Two Rivers, Mile 101, Central, Circle, Eagle, Dawson City, Pelly Crossing, Carmacks, Braeburn et Whitehorse. Les mushers doivent signer à l'entrée de ces points de contrôle et les chiens doivent être attachés. A la sortie, tous les déchets doivent être placés dans des sacs et le reste des fournitures non récupérées seront données à la YQI. Trois lieux officiels où il est possible de déposer des chiens blessés ou fatigués, les « dogs drops » à Slaven's Roadhouse, Scroggie Creek et McCabe Creek. Le prix à payer pour le rapatriement des chiens de ces points à l'arrivée est de 50 dollars. La nourriture et les équipements prévus par chaque mushers aux différents points de contrôle doivent être dans des sacs spécifiques, marqués et ne pas dépasser 18,1 kg. La paille ne doit pas être mise dans ces mêmes sacs. Le tout doit être donné à l'organisation avant le départ de la course avant une date limite. Certains points de contrôle donnent lieu à un arrêt obligatoire : 36 heures à Dawson City, 4 heures à Circle ou Mile 101 au choix, 4 heures à Eagle et 8 heures à Baeburn.

### *d. Les contrôles vétérinaires*

Ils ont lieu aux vet checks par une équipe vétérinaire en présence du musher. Le premier avant la course par un examen clinique complet et ceci dans les 15 jours qui précèdent la course. Les chiens devront être vaccinés contre la parvovirose, la maladie de carré, bordetella et la rage dans des délais impartis avec la certification faite par un vétérinaire de la YQI. Les autres contrôles se déroulent lors des arrêts obligatoires. Les chiens ne peuvent recevoir des injections, un traitement d'acupuncture, de la thérapie par le froid au laser, recevoir des corticoïdes ou substances similaires. En cas de traitements particulier en cours, le musher doit être capable de présenter un certificat sanitaire au YQI pour justifier ces prescriptions. Les traitements autorisés sont les topiques sans stéroïdes, les vermifuges, les antibiotiques (sauf la pénicilline), les anti-diarrhéiques, l'oméprazole ou la famotidine, les médicaments ayant pour but la régulation des hormones sexuelles par exemple pour éviter une mise bas au moins 28 jours avant la course. A l'arrivée, il doit rester au moins 6 chiens. Ces derniers sont contrôlés par des prises de sang et/ou d'urine.

### *e. Matériel obligatoire*

Les mushers sont tenus d'avoir un tracker GPS et un seul traîneau durant la durée de la course, équipés d'un frein, pouvant transporter tout le nécessaire (matériel, équipement, chien...). Aux points de contrôles, le matériel suivant doit être présent : un sac de couchage adapté au temps froid, une hache à main d'au moins 56



centimètres, des raquettes, le dossier vétérinaire, un réchaud fonctionnel et de quoi amener 3L d'eau à ébullition. Il faut également 8 bottillons pour chaque chien. Concernant le matériel recommandé, on peut citer la boussole, une parka, une carte, des couvertures pour les chiens et des fusées éclairantes.

#### *f. Quelques points de règlement*

La participation au programme d'invité est obligatoire et l'argent récolté est ajouté à la bourse de la course. D'autres événements sont obligatoires comme la pré-course « meet the musher », la réunion de pré course (une pour les mushers et une pour les handlers), le banquet de départ et le banquet d'arrivée. L'utilisation d'un GPS sans communication possible est autorisé mais les téléphones cellulaires ou radios sont interdits. Aucune aide extérieure n'est autorisée.

#### *g. Sanctions ou pénalités*

Tout musher ne respectant pas un point du règlement est soumis à une sanction. Pour mauvais traitement des animaux, non-participation aux événements obligatoires par exemple. La peine pour la non venue au banquet final peut aller jusqu'à 500 dollars. La perte du dossier vétérinaire coûte 500 dollars. En cas de perte d'un élément obligatoire, il pourra s'en faire fournir un autre au prochain point de contrôle avec une amende de 500 dollars et si cet élément manque à l'arrivée, l'amende sera de 1500 dollars.

En cas de remplacement d'un traîneau détruit, une pénalité de 8 heures sera donnée, après approbation du directeur de course.

Les violations des règles doivent être signalées.

### **E. La Finnmarkslopet: la plus grande course en Europe (31, 32)**

#### **1. Généralités**

Cette course est née en 1981 en Norvège, au nord du cercle polaire arctique, au-dessus de la Finlande. Lors de la première édition, seulement 3 mushers prirent le départ alors qu'en 2013, ils étaient 129 venants de 13 pays différents. Depuis 2009, la télévision norvégienne retransmet la course et cela suscite un intérêt grandissant. Le départ est donné la semaine 10 chaque année du centre de Alta avec d'abord les attelages de 8 chiens puis ceux de 14 chiens. A 16,5 km de Alta, à Sorrisniva, le public peut voir les équipes de 14 chiens qui redémarrent exactement 2 h après leur départ de Alta.

Pour 2017, le départ est prévu le samedi 11 mars pour les 3 courses au programme avec environ 150 équipes réparties en majorité sur les courses de 500 kilomètres (la FL 500) et 1000 kilomètres (la FL 1000). Les plus jeunes parcourent 200 kilomètres (la FL Junior). Les températures peuvent être encore assez basses à cette période avec des minimales à -44°C.

#### **2. Le parcours**

Nous nous intéresserons ici au parcours de la plus longue distance de 1000 kilomètres ! Elle se court avec 14 chiens pendant environ 5 à 6 jours en partant de Alta, en traversant le

comté de Finnmark jusqu'à Kirkenes avant de revenir à Alta (figure 8). C'est une course sans étape mais avec des points de contrôle (83) et des arrêts obligatoires. A travers le Finnmark, les pentes sont douces, avec des plateaux assez plats et des vallées en forêt, ce qui permet aux chiens de prendre beaucoup de vitesse. Mais cela dépend des conditions car le vent souffle souvent très fort et peut freiner la progression.

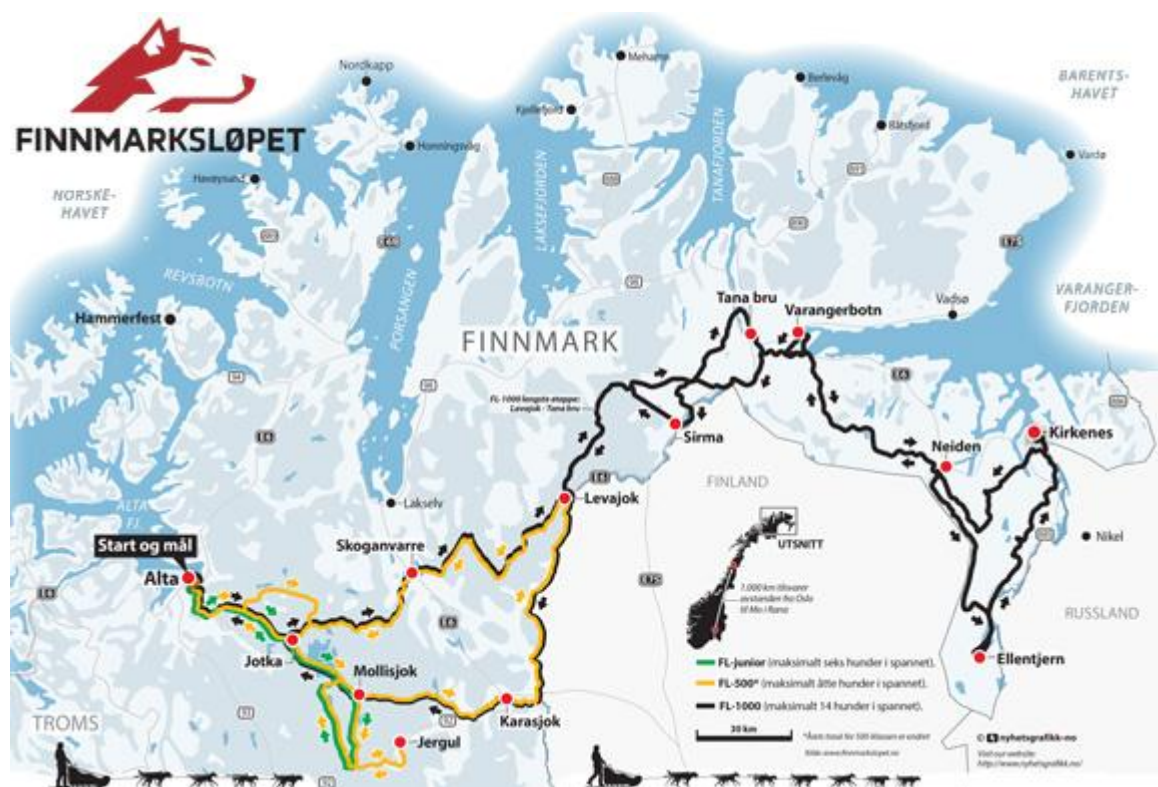


Figure 8 : carte du parcours de la Finnmarksløpet

### 3. Le règlement

#### a. Les chiens

Les chiens doivent avoir été vus par un vétérinaire dans les 14 jours avant la course et recevoir un certificat de bonne santé. Pour la FL1000, il ne doit pas y avoir plus de 14 chiens par attelage au départ et au moins 6 chiens à l'arrivée. Pour la FL 500, entre 6 et 8 chiens au départ et au moins 5 à l'arrivée. Chaque chien doit être identifié à l'aide d'une puce électronique et être muni d'une étiquette de la FL (Finnmarksløpet) collée sur le collier avec un numéro attribué à chaque chien.

Les mushers sont tenus de respecter le bien-être de chaque chien et la décision de l'équipe vétérinaire sur leur aptitude à continuer la course. En cas de blessure d'un chien en cours de route, il doit être transporté dans le traîneau jusqu'au prochain point de contrôle. Chaque chien abandonné ne peut être récupéré lors d'un point ultérieur et il doit être laissé avec de la nourriture pour au moins 48h.

### *b. Le départ*

Le vendredi avant la course, les participants de la FL 1000 doivent participer à la cérémonie d'ouverture et effectuer un tour de la ville de Alta avec un passager dans le traîneau.

Le départ est donné le dimanche pour les 3 courses et une aide est admise pour tenir le traîneau sur la ligne. En dehors, aucune aide extérieure n'est autorisée excepté aux points de contrôle où le handler peut aider le musher à nourrir les chiens.

### *c. Le matériel obligatoire*

Les mushers doivent courir avec le matériel publicitaire et le GPS sur leur traîneau. Ils doivent avoir le journal vétérinaire dans le traîneau, une carte couvrant toute la piste, une boussole, une pelle à neige, un long couteau, un sac de couchage d'hiver (minimum 2kg et adapté à -30C), une trousse de premiers secours, des vêtements d'hiver pour températures extrêmes (avec un dispositif réfléchissant), un ensemble supplémentaire de vêtements, 8 bottillons par chien (y compris ceux en cours d'utilisation), une lampe frontale et des batteries, un système léger de signalement, une chaîne ou une laisse pour tout chien abandonné lors d'un point de contrôle, une chaîne pour attacher tous les chiens lors des arrêts, une réserve de nourriture pour au moins 24 heures (500 grammes par chien), la nourriture pour le musher pour au moins 24 heures, un réchaud avec un contenant d'au moins 500 mL, un sac poubelle, une tente pour protéger du vent (au moins 1200 grammes) et une corde pour se fixer au traîneau où il faut traverser des prairies de rennes. Les harnais des chiens doivent être rembourrés, le traîneau, les colliers et la veste du musher équipés d'un système réfléchissant. Le traîneau peut être remplacé sous l'accord d'un juge de course et il doit pouvoir accueillir un chien à l'intérieur en plus du matériel nécessaire. Pour la FL500, les bâtons sont interdits. Ils sont autorisés pour la FL1000 à partir de Levajok 1 et être présents dans ce cas dans le traîneau dès le début de la course.

### *d. Les points de contrôle*

Un contrôle vétérinaire obligatoire a lieu avant le départ et à l'arrivée en plus de ceux en cours de route. A chaque fois, tout doit être annoté dans le livret vétérinaire qui recense chaque chien.

Pour la FL 1000, il y a 13 points de contrôle : Joatka I - Skoganvarre - Levajok I - Tana - Neiden I - Øvre Pasvik - Kirkenes - Neiden II - Varangerbotn - Sirbma - Levajok II - Karasjok - Joatka II. Parmi ces points, trois arrêts sont obligatoires: 3 heures à Skoganvarre, 16 heures entre jotka I et au plus tard à Levajok II et un dernier arrêt de 10 heures qui peut être divisé en deux entre Levajok II et Karasjok, où a lieu un contrôle vétérinaire obligatoire, et un second est à choisir entre Neiden et Kirkenes.

Pour la FL 500, il y a 7 points de contrôle: jotka I - Jergul - Mollisjok - Karasjok - Levajok - Skoganvarre – jotka II. Il y a 22 heures d'arrêt obligatoire dont minimum deux heures à Joatka 1, 6 heures à Skoganvarre, où il y a un contrôle vétérinaire obligatoire. Les heures restantes doivent être prises aux choix aux points de contrôle suivants: jotka I, Jergul, Mollisjok, Karasjok, Levajok.

Les contrôles vétérinaires peuvent intervenir en plus aléatoirement à chacun de ces points. En ces différents points, des sacs (de maximum 20 kg) marqués au nom de chaque musher y sont déposés par l'organisation.

## F. De l'Alpirod à Lekkarod (33, 34)

### 1. L'Alpirod

Cette course s'est déroulée de 1988 à 1995 à travers 4 pays différents : la France, l'Italie, la Suisse et l'Autriche. Ce fut la première grande course internationale d'environ 1000 km par étapes de 30 à 80 km sur 14 jours. Elle doit son nom à la fois à sa localisation dans les Alpes et à l'Iditarod, un modèle pour cette course. C'est un musher italien, Armen Khatchikian, ayant participé à l'Iditarod, qui voulut importer les courses de chiens de traîneau en Europe. La première année, un musher d'Alaska, Joe Runyan, gagna cette course et l'année suivante, une femme, Kathy Swenson, remporta l'épreuve pour la première fois ! Parmi les gagnants on peut citer Roxy Wright et Jacques Philip qui la gagna 3 fois de suite !

Elle a permis l'apparition d'une nouvelle règle : celle de pouvoir déposer des chiens pour qu'ils se reposent. Depuis, cette disposition fait partie du règlement officiel dans toutes les grandes courses à étapes. De plus, c'est lors de cette course que fut essayé le processus d'identification par puces électroniques. (70).

Cependant trouver de l'argent pour financer un tel type de course est difficile en Europe et les sponsors ne sont pas nombreux. De plus, la neige n'est pas toujours présente dans les Alpes certaines années, ce qui peut compliquer la réalisation de certaines étapes. Au fur et à mesure des années, la course est devenue de plus en plus courte passant à 700 km en 1990 et 500 km en 1994. En 1996, suite à l'annonce de Royal canin, principal sponsor de la course de se retirer, elle a été complètement et définitivement annulée. Depuis, une course de 300 km lui rend hommage chaque année : l'Alpen trail (35).

### 2. Création de la Lekkarod

Dominique Grandjean, ancien directeur de la Grande Odyssee (LGO), une course de chiens de traîneau à étapes organisée en France, organisa une réunion en mai 2005, dans le but de faire renaître l'Alpirod en créant une course par étapes dont le principe de base serait le respect des chiens, des mushers, des handlers, du sport...

Le nom Alpirod ne pouvait être donné à cette course car il appartenait à la LGO donc il fut décidé de nommer Lekkarod avec « Lekka » voulant dire chien en vieux patois bessanais (en hommage au village de Bessans en Haute Maurienne qui a beaucoup apporté à l'alpirod à l'époque.)

La particularité de cette course en 2016 est qu'elle soutient une association « un cœur » dont les objectifs sont de faire progresser la recherche en cardiologie canine à travers un slogan « un chien pour un cœur ». Elle a pour objectif de contribuer à la protection de la biodiversité animale et la préservation des espèces notamment par le soutien à l'enseignement, la recherche consacrée au diagnostic et aux thérapies en cardiologie vétérinaire et de mettre le vétérinaire et l'animal au cœur des programmes de soutien aux personnes en difficulté (enfants malades, personnes handicapées, orphelins, personnes âgées, etc.). En 2017, la course change d'association et devient partenaire du projet kdog, soutenu par l'institut Marie Curie qui vise à utiliser l'odorat canin dans la détection du cancer. Le slogan devient « nos chiens ont du cœur » (figure 9).



**Figure 9** : logo et slogan de la course Lekkarod

### **3. Les principes de base de la course**

Cette course est avant tout basée sur le respect des chiens en leur permettant de se reposer grâce aux étapes réparties sur plusieurs jours. Celle-ci est pensée pour qu'elle ne soit pas trop longue mais surtout que les chiens puissent se reposer, par exemple grâce à l'autorisation d'effectuer des rotations permanentes des chiens au sein de l'attelage. De plus, le suivi des chiens est plus poussé et les vétérinaires surveillent le bien-être et la bonne santé des chiens à tout moment de la course. Les mushers et les handlers ont aussi plus de temps pour veiller au bien-être des animaux. Le respect des chemins empruntés est primordial, le nettoyage des aires de repos fait partie intégrante du règlement et les stations de sports d'hiver qui participent à cette course tiennent à ce point-là.

### **4. Première édition de lancement**

Pour lancer ce projet, une édition zéro de présentation s'est déroulée les 10, 11 et 12 avril 2015 à l'Alpes d'Huez dans les Alpes avec 4 étapes de 40 à 45 kilomètres sur 4 pistes différentes. Les mushers disposent d'un pool de 10 à 12 chiens et peuvent atteler entre 8 et 10 chiens à chaque épreuve. Les départs sont donnés en début de matinée ou en fin d'après-midi pour éviter des températures qui peuvent être trop hautes à cette époque de l'année.

### **5. Epreuve officielle et parcours en 2016**

La première édition s'est déroulée en 2016, du samedi 23 au dimanche 31 janvier avec le musher français Nicolas Vanier comme parrain. 17 attelages ont pris le départ de la Course. L'organisation compte 5 vétérinaires et 2 assistants, une équipe de 18 partenaires, des médias, la sécurité et des bénévoles pour le bon déroulement de l'évènement.

Le départ a lieu à Bessans et Bonneval sur arc pendant 2 jours, les 23 et 25 janvier puis sur le domaine de Valloire Galibier du 26 au 28 janvier et enfin aux Saisies du 29 au 31 janvier.

#### ***a. A Bessans et Bonneval sur Arc***

Les mushers et les chiens arrivent le vendredi 22 janvier dans l'après-midi et ont droit à un contrôle vétérinaire. En fin d'après-midi, les dossards sont tirés au sort pour déterminer l'ordre de départ des concurrents et leur remettre la feuille de route de cette première journée. Le départ le samedi 23 janvier est donné à Bonneval à 14h pour une distance de 43,6 kilomètres avec 862 mètres de dénivelé positifs et 923 de négatifs pour une arrivée à Bessans. La deuxième étape a lieu à Bessans et toutes les équipes partent en même temps à 11h pour deux boucles de 30,7 kilomètres et 802 mètres de dénivelé. La troisième étape est donnée à 9h à Bessans, passe par Bonneval pour arriver à Bessans après 52,7 kilomètres et 986 mètres de dénivelé. Les équipages sont ensuite transférés à Valloire dans l'après-midi.

#### ***b. A Valloire Galibier***

Le départ de la quatrième étape est donné à Valloire le 25 février à 16h30 pour 39,4 kilomètres et 1828 mètres de dénivelé et un passage à Valmeinier. Le départ de la cinquième étape est toujours à Valloire en passant aux Mollières et au col des Rochilles. Le départ est donné à 15h pour 29,4 kilomètres et 1161 mètres de dénivelé, de même que le lendemain.

#### ***c. Aux Saisies***

Les attelages sont transférés aux Saisies le vendredi 29 janvier à partir de 10h. Le départ de la septième étape aurait dû être donné à 17h pour 55,5 km et 2924 mètres de dénivelé en passant par Bisanne et Bellasta. Cependant à cause du fort brouillard, l'étape a été annulée. La huitième étape est partie des Saisies à 17h avec beaucoup de neige et de vent pour 50,5 kilomètres et 2721 mètres de dénivelé. La neuvième et dernière étape aux Saisies fait 24 kilomètres et 1260 mètres de dénivelé avec un départ à 9h et un passage à Bessan mais a dû elle aussi être annulée pour cause de mauvaises conditions climatiques.

### **6. L'équipe vétérinaire**

Elle est composée de 8 personnes en 2016: 6 vétérinaires avec Delphine Cléro en chef de file, une assistante et une étudiante vétérinaire. Ils surveillent le bien être des chiens et leur santé via des contrôles avant et après chaque étape et en observant les chiens le long de la piste.

### **G. La Femmundlopet (36, 37)**

#### **1. Création de la course**

Trois mushers, Torgeir Øren, Stein Håvard Fjestad et Odd Kjøsnes, eurent l'idée en 1989 lorsqu'ils étaient au bord du lac Femunden de créer une course de traîneaux à chiens au Nord de la Norvège. Ils voulaient qu'elle ait lieu l'hiver suivant donc ils contactèrent les deux chenils de Roros et des aides extérieures pour les aider à mener le projet à son but. Anton Troen, le propriétaire du camping local fut un des acteurs principaux avec le Roros Dog Club qui décida du parcours. Ce dernier fut remplacé en 2001 par le Femundløpets Venner. La



course eu lieu pour la première fois en 1990 au départ de Ostre Aera en Norvège avec 41 équipages de 8 chiens ou libre selon la catégorie. La course n'a pas pu se dérouler dans sa totalité et a été stoppée à Roros en raison des conditions climatiques trop douces (manque de neige et plus de glace sur les lacs). Elle eut ensuite lieu chaque année avec des parcours assez semblables. En 2017, le départ sera donné le 10 février entre 10h et 12h30 pour la F600 et la Femundjunior et à 19h pour la F400.

## 2. Le parcours

Il y a trois catégories distinctes : la F600, la plus longue de 600 km courue par des équipages de 12 chiens avec 8 points de contrôle (figure 10). La F400, de 400 km avec 8 chiens et 5 points de contrôle. La F-Junior (seulement pour la catégorie junior) qui parcourt 200 km avec 6 chiens et 2 points de contrôle.



**Figure 10** : parcours de la Femundløpet

Les conditions peuvent être extrêmes avec des températures atteignant les  $-40^{\circ}\text{C}$ , des tempêtes de neige et des pentes abruptes. C'est donc une course réputée difficile et éprouvante tant physiquement à cause du parcours que mentalement avec le manque de sommeil.

### a. La F600

Nous allons détailler le parcours 2017 de la course la plus longue qui fait 588 kilomètres exactement, sachant que la F400 et la F junior reprennent une partie de ce tracé.

- i. De Roros à Tufsingdalen = 75 km

Le départ est à Kjerkgata dans le centre de Røros. Il faut aller hors de la ville dans les montagnes Skåkåsfjellet, à côté de Nausterbekken et prendre descente raide par Skjevdalen. Puis continuer le long de cours d'eau au sud-est vers Langen Guest House et franchir le lac Femund avant d'arriver à à

Jonasvollen. De Jonasvollen il y a une montée facile le long d'un chemin déblayé et de marais pour arriver au point de contrôle de Tufsingdalen. L'itinéraire traverse des marais, des rivières, des sentiers et le deuxième plus grand lac de Norvège Le Femund, de 35 km de long dont l'itinéraire est balisé à l'aide de poteaux en bois.

- ii. De Tufsingdalen à Drevsjø = 64 km  
Le parcours suit Kvennvikhøgda, avant de traverser la route 26 par Buvika, les marais de Femunden jusqu'à Isteren puis le lac Isteren et descendre vers Gløtberget. De Gløtberget à Femundsvika, les mushers traversent des bois et des rivières glacées. En arrivant à Drevsjø, le parcours de 2017 est modifié pour éviter de traverser 2 routes en raison du manque de neige et passera par un chemin technique qui peut abîmer les traîneaux.
- iii. De Drevsjø à Søvollen = 68 km  
Le chemin suit Sørsjøen lac, puis va vers le sud vers Furuknulen. Il faut traverser des marais et une forêt avant d'arriver sur la route 217 en direction de Solen puis des marécages une rivière vers Sølengkroken et Hauksetvollen. Avant d'arriver à Søvollen, il y a un passage de haute montagne qui peut difficile en raison de vents violents.
- iv. De Søvollen - Orkelbogen = 106 km  
Le parcours va ensuite en direction du nord à travers des marais et des bois avant d'arriver à la route 655 par des descentes assez abruptes. Dans la vallée de Værdalen, la route est assez bien déneigée pendant 4 km puis une autre route d'Aumdalsveien pendant 8 km en direction de Tynset. Il faut suivre les pistes de ski de fond le long de Krokettjørna vers Aumlivangen, passer sous un pont et suivre une rivière avant de continuer sur la route 3 et passer par des chemins relativement facile pour arriver à Orkelbogen.
- v. De Orkelbogen à Grimsbu = 70 km  
Le parcours longe la rivière Orkla rivière jusqu' à la ferme de Dølvad, en passant par les pâturages d'été, puis traverse la forêt de bouleaux à l'ouest de Høgflobekken. Il passe par des marais, une autre ferme jusqu'à Grimsbu avec des variations possibles selon l'enneigement.
- vi. De Grimsbu à Orkelbogen = 63 km  
Les mushers doivent revenir à Orkelbogen à cause du manque de neige vers Tolga Il y aura un point de contrôle à Orkelbogen aux deux passages.
- vii. De Orkelbogen - Tolga = 75 km  
Cette partie est nouvelle en 2017.



- viii. De Tolga - Røros = 67 km  
Une grosse partie montagneuse attend les concurrents et traverse de nombreux chemins vallonnés.

#### ***b. La F400***

De Røros à Sjøvollen, le parcours est le même que la F600. Ensuite de Sjøvollen à Tolga, il y a 75 km à parcourir en passant par des marais et des forêts. Au nord de Klettsætra, les mushers rejoignent une route déneigée avec des descentes abruptes vers la route 655 (Brydalsveien) puis une partie boisée pendant environ 4 km dans la vallée Værådalen puis suivent Aumdalsveien pendant 8 km, et arrivent sur une piste de ski damées. Suivez les pistes de ski le long de Krokettjørna vers Aumlivangen. Tournez à droite vers Grønfjellet. Les concurrents de la F400 suivent la piste vers Gammeldalen jusqu'au point de contrôle de Tolga et ne doivent pas aller vers Tynset comme pour la F600. Puis de Tolga à l'arrivée, le parcours est identique à la F600.

La F400 fait exactement 349 km.

#### ***c. La F Junior***

De Røros à Tufsingdalen, la route est la même que précédemment. De Tufsingdalen, les jeunes mushers vont à Tolga, et parcourent 55 km. Ils rejoignent ensuite Røros comme vu pour la F400 et la F600 et auront couru 197 km.

Ils passent par des hautes montagnes, des grandes plaines, des aires de loisirs, des lacs, des rivières, des réserves naturelles, des champs et des zones d'élevage de rennes.

### **3. Quelques points de règlement**

Un règlement officiel est soumis à chaque équipage lors de l'inscription. Il oblige les mushers à s'arrêter à certains points de contrôle. Ils peuvent aussi faire une halte où ils le souhaitent le long du parcours. Nous prendrons ici l'exemple du règlement qui sera appliqué en 2017.

#### ***a. Les chiens***

Tous les chiens doivent être examinés par l'équipe vétérinaire avant, pendant et après la course sous peine de disqualification, en particulier aux points de contrôle où l'examen est mentionné. Tous les chiens doivent avoir été vaccinés contre la toux de chenil, la parvovirose, la maladie de carré et la rage dans les 14 jours précédant l'évènement, être identifiés par puce électronique et porter le collier d'identification donné au contrôle d'avant course. Chaque chien est noté dans un livret vétérinaire distribué à chaque équipage qui doit être présent dans le traîneau tout au long de l'épreuve et à faire annoter lors des différents points de contrôle.

Les mushers ont l'obligation de prendre soin de leurs chiens et en cas de blessure ou maladies en cours de route, ils doivent être transportés dans le traîneau jusqu'à pouvoir être pris en charge aux points de contrôle.

Lors des traversées de pâturages de rennes, les chiens sont sous le contrôle du musher, lui-même attaché au traîneau.

### *b. Règles de course*

Avant la course, chaque musher doit participer à la réunion avec son handler.

Pour la Femund Junior, le musher a entre 15 et 18 ans et il doit posséder 6 chiens au maximum au départ et au moins 4 à l'arrivée. Pour la F400, entre 6 et 8 chiens au départ et 5 à l'arrivée. Pour la F600, entre 9 et 12 chiens au départ et au moins 6 à l'arrivée.

Pour chaque musher n'ayant jamais participé à la Femundlopet, ils doivent avoir effectué une course qualificative d'au moins 200 km pour la F400 et de 400 km pour la F600 ou alors avoir effectué un stage pratique et théorique reconnu par la fédération norvégienne de chiens de traîneaux pour la F400 et la Femund Junior.

Les mushers doivent avoir de quoi se nourrir et survivre au moins 24h.

Les mushers partent à 1 minute d'intervalle. Si une équipe est rattrapée, elle doit se mettre sur le côté et ne peut dépasser ce dernier qu'après 5 minutes ou 1,5 kilomètres.

Aucune aide extérieure n'est tolérée durant la course.

En cas de contestation, elle doit avoir lieu dans l'heure qui suit l'arrivée.

### *c. Les points de contrôle*

Lors des différents points de contrôle, les mushers et les chiens peuvent faire une pause et se ravitailler. Les équipes vétérinaires vérifient également la bonne santé des chiens. Quant aux handlers, ils peuvent être présents dans l'espace dédié au musher mais ne peuvent pas l'aider par exemple à nourrir les chiens. Ils peuvent déposer les sacs avec le matériel qui peut s'avérer nécessaire à cet arrêt et pour la suite avec le numéro du musher bien visible. Ils doivent également nettoyer et enlever la paille et les déchets là où reposait l'équipage.

Les mushers peuvent changer 2 fois de traîneau pour la F400 et la F600 et 1 fois pour la Femund Junior. Ils peuvent recevoir de l'aide extérieure seulement pour ralentir à l'approche du point de contrôle ou au départ de celui-ci.

#### *i. Pour la F600*

Il y a 3 arrêts obligatoires : un premier de 4h à Tufsingdalen, un deuxième de 8h à choisir entre Drevsjø, Søvollen, Orkelbogen ou Grimsbu et un troisième de 8 heures au checkpoint de Tolga.

#### *ii. Pour la F400*

Il y a 2 arrêts obligatoires : un premier de 4 heures au checkpoint Tufsingdalen et un second de 8 heures à Tolga.

#### *iii. Pour la Femund Junior*

Il y a 2 arrêts obligatoires : un premier de 6 heures au checkpoint Tufsingdalen et un second de 6 heures à Tolga.

### *d. Le matériel obligatoire*

Durant toute la course, les concurrents doivent avoir une carte ou un GPS avec le sentier balisé, une boussole, la liste des chiens en course, un réchaud avec une casserole de 0,5 L pour la F Junior et de 1L pour la F400 et la F600, des bols et une louche, une pelle à neige, un grand couteau de 30 cm et du ruban adhésif, des couvertures pour tous les chiens, un sac de couchage pour conditions extrêmes, un matelas, une trousse de secours, des vêtements chauds et visibles la nuit, un ensemble complet de rechange dans un sac étanche, une grosse

lampe avec des piles de rechange, une lampe de secours portée sur soi, des allumettes, 8  
bottillons par chien, de la nourriture pour au moins 24h pour les chiens et le musher.

Le traîneau doit pouvoir accueillir le musher et un autre chien.

Les bâtons de ski sont interdits pour le FJunior et autorisés après Tufsingdalen (mais  
présents dès le début de la course) pour la F400 et la F600.

#### *e. Inscriptions*

Il n'y a pas de limites de participants pour 2017 mais les tarifs ont augmentés pour la F600  
(864 euros) et diminués pour la F400 (540 euros) et la Fjunior (environ 270 euros). Ces frais  
comprennent les services aux points de contrôle, le service vétérinaire pendant la course, la  
préparation de la piste et la sécurité, la cérémonie d'ouverture et de clôture avec la  
restauration (hors boissons) pour les musher, les prix et l'administration.

### **H. La Grande Odyssée : une course par étapes française (4, 38)**

#### **1. Création de la course**

Après la disparition de l'Alpirod en 1995, il n'y avait plus de courses de chiens de traîneaux  
en France. Trois hommes veulent en réorganiser une : Nicolas Vanier, grand musher français  
ayant notamment participé à la Yukon Quest, Henry Kam, bénévole à la Yukon Quest et  
Dominique Grandjean (cité précédemment). Ils souhaitent créer une course longue distance,  
comme cela peut se dérouler au Canada ou en Alaska, avec une distance d'au moins 1000  
kilomètres. En France, la limite est la longueur de traversée des massifs montagneux assez  
limités ou alors trop escarpés et non franchissables en traîneaux à chiens. Pour le début « il  
était possible de tracer, au milieu des stations de ski, une boucle de 160 km. En choisissant  
deux stations et en faisant trois fois la boucle, nous arrivons presque à 1000 kilomètres »  
raconte Nicolas Vanier. Ainsi, grâce à l'aide des stations de ski, pour qui l'évènement  
apporterait des touristes supplémentaires et à l'accord de la fédération française des sports  
de traîneau (la FFST), la course pouvait avoir lieu. Elle se déroulerait dans les Alpes entre les  
Portes du Soleil en Haute Savoie et la Haute Maurienne en Savoie au mois de janvier. Nicolas  
Vanier trace l'itinéraire avec les spécialistes de chaque station concernée et obtient un  
dénivelé positif de 25000 mètres, soit plus que lors de grandes courses outre atlantique  
comme la Yukon Quest ou l'Iditarod. Il intègre de nombreux passages de cols et des  
traversées de terrains très divers : champs, forêt, neige poudreuse, haute montagne, rivières  
... que ce soit le jour ou la nuit.

Lors de la première édition le 7 janvier 2005, le départ est donné d'Avoriaz pour une étape  
de 5 jours avec un passage en suisse puis de Lanslebourg-Valcenis pour 5 jours avec un  
passage en Italie. 22 mushers prennent le départ, des hommes et des femmes, avec neuf  
nationalités représentées dont 4 français : Benoît Bar, Valérie Du Retail, Daniel Juillaguet et  
Jacques Philipp.

La différence pour cette course par rapport à celles se déroulant en Alaska est qu'elle est  
totalement accessible au public qui peut voir les mushers et les chiens pendant la course à  
de nombreux endroits et ainsi découvrir ce sport peu connu en France.

Les contrôles vétérinaires lors de cette première édition sont réalisés par une équipe de 5  
vétérinaires dirigée par Dominique Grandjean.

## 2. Le parcours

Le parcours varie un peu chaque année. La course principale est la grande Odyssée Savoie Mont Blanc avec pour 2017, 671 km en 10 étapes sur 13 jours et 20 600 mètres de dénivelés positifs.

Les mushers doivent tout d'abord participer au prologue, la veille du départ, en guise de cérémonie d'ouverture aux Carroz en parcourant 10 km. Le départ officiel est donné le lendemain après-midi de Samoëns 1600 pour 67 km et 1664 mètres de dénivelés en passant par Agy, les Carroz, le golf de Flaine et Morillon. La deuxième étape aux Gets fait 49 km avec 1664 mètres de dénivelés et la troisième part de Sommand et les mushers bivouacs à Praz de Lys pour revenir le lendemain à Sommand après 77 km et 2550 mètres de dénivelé. La 4<sup>ème</sup> étape de 44 km se déroule à Megève pour 40 km et 1400 mètres de dénivelé positif. Le lendemain le départ a lieu dans l'après-midi à Pralognan la Vanoise pour 52 km et 1960 mètres de dénivelé. La sixième étape à la Plagne est une des plus difficiles en rapport distance/dénivelé avec 67 km et 3140 mètres de dénivelé. La septième part de Val Cenis Lanslebourg et traverse Bramans et Termignon avant de finir à Val Cenis à la base polaire après 72 km et 3100 mètres de dénivelé positif. Le lendemain, le départ se fait de la base polaire, arrivée de la veille pour 84 km en passant par le col de Petit Mont Cenis et revenir à Val Cenis Lanslevillard. La 8<sup>ème</sup> étape part du front d'Aussois, passe deux fois à Dardières et finit à la croix d'Aussois après 35 km et 1058 mètres de dénivelé positif. L'avant dernière étape a lieu sur le plateau de Savoie Grand Revard avec 69 km et 1347 mètres de dénivelés positifs. Le départ de la dernière étape est donné à Bessans le matin. Les équipages passent à Bonneval, l'Ecot, Trièves et parcourent 49 km et 865 mètres de dénivelés positifs.

D'autres courses sont disputées également au sein de cet événement mais sur de plus courtes distances ou moins longtemps. On peut citer la course MID distance avec 10 étapes mais 397 km et 11866 mètres de dénivelé positif ; un trophée open sur 3 jours qui reprend les étapes 2 à 4 de la Grande Odyssée avec 157 km et 5234 mètres de dénivelé ; le trophée sibérien réservé exclusivement aux huskys de Sibérie sur 3 jours en courant les étapes 7 et 8 pour 111 km.

## 3. Le règlement

### a. Inscription

L'inscription se fait de mi-juillet à décembre de l'année précédant le départ. Les frais s'élèvent à 1200 euros avant novembre et 1500 après. Ce tarif prend en charge le logement pour le musher et les handlers et la nourriture pour les chiens et les hommes.

### b. Le départ

Le départ est donné en janvier avec un attelage de 8 à 10 chiens (et au moins 6 attelés à l'arrivée), le 9 janvier en 2016 de Samoëns. Le nombre de mushers au départ est de 25 au maximum, avoir plus de 18 ans. Les handlers ne peuvent aider qu'au départ et à l'arrivée avec un maximum de deux handlers par attelage.

Pour la première étape, l'ordre est donné par tirage au sort et pour la suite dans l'ordre inverse du classement général. Ils partent toutes les deux minutes et en cas de retard d'un concurrent, il partira 2 minutes après le dernier départ et aura une pénalité de 15 minutes. Le chronomètre est arrêté lorsque le nez du 1<sup>er</sup> chien franchi la ligne. Si un musher décide de retirer un chien lors d'un bivouac ou d'un dog drop, il ne pourra pas courir avec durant 3 étapes successives. Si un attelage en rattrape un autre et souhaite le doubler, il devra crier

« TRAIL » lorsqu'il sera à environ 15 mètres de l'attelage à dépasser, qui s'arrêtera pour laisser passer le concurrent et devra rester au minimum 15 minutes derrière lui et à 15 mètres au moins avant de pouvoir le dépasser s'il le souhaite. L'arrêt d'un attelage en course pour une petite pause devra se faire à plus de 3 mètres de la piste.

#### *c. Les mushers*

Ils sont logés et nourris ainsi que leurs chiens et handlers durant la course. Ils ont l'obligation d'assister aux réunions d'avant courses, ainsi qu'aux cérémonies de départ et d'arrivée. Un musher ne peut pas recevoir d'aide extérieure, sauf en cas d'urgence par exemple de la part d'un autre musher durant une étape. Ceci devra être spécifié au prochain point de contrôle. Les mushers ne peuvent pas consommer d'alcool ou de drogue pendant toute la durée de la course et peuvent être soumis à des contrôles anti-dopage urinaires et/ou sanguins.

#### *d. Les contrôles vétérinaires*

Ils sont réalisés par une équipe vétérinaire appelée Team Vêto. A l'arrivée de chaque étape, au moins 15 minutes après l'arrivée de l'attelage et selon leur ordre d'arrivée, tous les chiens ayant couru subiront un examen clinique. Si un chien doit être mis au repos, il sera de nouveau contrôlé avant de courir. Au milieu d'une étape, il peut y avoir un contrôle intermédiaire où chaque attelage devra s'arrêter au minimum 1 minute avant de repartir avec l'accord du vétérinaire. Les contrôles ne sont pas systématiques sur les bivouacs, mais les vétérinaires peuvent contrôler certains chiens qu'ils jugent utile d'examiner. Des contrôles anti-dopage via des prélèvements urinaires et/ou sanguins sont réalisés pour vérifier la non utilisation de molécules interdites pendant une course. En cas de traitement particulier, le musher devra être en mesure de montrer une ordonnance avec le détail du traitement. Ces contrôles sont réalisés par un vétérinaire agréé par l'AFLD (Agence de Lutte contre le Dopage, qui est un organisme indépendant).

#### *e. Les chiens*

Les mushers disposent d'un pool de 12 à 14 chiens de plus de 18 mois, identifiés par puce électronique d'après la norme ISO 11785. Les chiens doivent être vaccinés contre la Parvovirose canine, la Maladie de Carré, la Leptospirose, la Toux de chenil pour les valences Parainfluenza (Pi) ET Bordella bronchiseptica (Bb) et la Rage : l'identification par transpondeur doit impérativement être antérieure au vaccin rage pour que ce dernier soit conforme. Ils doivent tous avoir un harnais rembourré au niveau du cou au moins pour éviter les blessures. Le dépôt ou « drop » de chiens pendant l'étape n'est autorisé que dans des zones prédéfinies, sinon le chien sera mis dans le traîneau. Ils devront être attelés soit en ligne simple ou en ligne double et avoir une ligne de cou (pas obligatoire pour les chiens de tête) et une ligne de queue.

#### *f. Matériel obligatoire*

Le musher doit être équipé d'un ARVA (appareil de recherche de victimes d'avalanches) ou DVA (détecteur de victimes d'avalanches), d'une balise GPS, un sac de couchage pour temps froid, une couverture de survie et des vêtements de rechange, de la nourriture pour les chiens et le musher avec un réchaud. Le traîneau est équipé d'une ligne de sécurité et d'un sac pour le transport de chiens ou de nourriture et d'un frein, ainsi que d'un habillement

publicitaire fourni par l'organisation. En cas de piste glacée, des chaînes pour mettre sous les patins du traîneau seront nécessaires. Les autres objets obligatoires sont une pelle à neige, une sonde, une gamelle, deux laisses, une trousse de premiers secours pour les chiens et une pour les hommes, deux lampes frontales avec batteries, 4 bottines par chien. Pour être vu dans la nuit, les harnais des chiens et le traîneau doivent avoir un système réfléchissant ou lumineux. Et pour se repérer, une carte IGN et une boussole. Au départ de chaque course, le musher doit avoir sur lui, 200g de barres énergétiques, un couteau, une boîte d'allumettes ou un briquet et son DVA.

#### ***g. Récompenses***

Le total des gains est de 55000 euros. Pour pouvoir prétendre à une prime, il faut que le musher ait participé à toutes les cérémonies officielles (ouverture et fermeture), aux boucles de démonstration et au Megève challenge (une course rapide de 2 boucles de 5 kilomètres avec tous les mushers de la Grande Odyssée, se déroulant avant l'étape de Megève) et qu'il ait respecté le règlement. Il existe un classement spécifique « nordique »

#### ***h. Pénalités***

Les sanctions peuvent être pécuniaires, en pénalité de temps ou alors disqualification. Des pénalités peuvent être appliquées en cas d'oubli du matériel obligatoire : 5 min au 1er, 15 au 2ème puis ajout de 15 minutes à chaque oubli supplémentaire. Il sera possible de faire appel par une lettre écrite envoyée à l'organisation pour les blâmes et au directeur de course pour les amendes et avertissements. Un musher sera disqualifié en cas de mauvais traitement envers un chien ou s'il ne termine pas 3 étapes successives et dans ce cas, il ne sera pas possible de faire appel.

### **I. Les autres courses de traîneau longue distance**

#### **1. La Beringie (39, 40, 41)**

L'idée est apparue en 1990 par un magazine qui proposa cette idée de créer une course de chiens de traîneau au sud et sur la côte ouest du Kamtchatka. Elle eut lieu au moins d'avril et fut gagnée par Fjodor Chechulin. En 1991, la course faisait 1980 km et en 1992 la distance fut allongée à 2044 km. C'était donc à l'époque la course de chiens de traîneau la plus longue au monde. Les distances ont beaucoup variées au fil des années. Aujourd'hui elle fait 970 km et va du village d'Esso à Ossaro, au Kamtchatka. Une quinzaine d'attelages prennent le départ chaque année. Elle peut être très difficile selon les conditions météo avec le froid et le vent qui peuvent contraindre certains attelages à abandonner. Chaque équipe a entre 9 et 14 chiens qui doivent parcourir ces presque 1000 km en passant par 17 points de contrôle dans des tentes chauffées ou de petits hôtels sur le chemin.

#### **2. L'Ivakkak (42, 43)**

En 2000, la société Makivik, représentant les Inuits du Nunavik, voulurent créer une course en souvenir des chiens de ces peuples. Le nom Ivakkak signifie « quand les chiens sont à leur meilleur rythme en Inuit ». Le premier départ fut donné en 2001 dans la baie d'Hudson avec 9 attelages au départ. Elle célèbre le retour des chiens husky de pure race, remplacés aujourd'hui par la motoneige. C'est une course à laquelle seuls les Inuits peuvent participer. Le départ est donné en mars avec en moyenne une quinzaine d'équipes au départ avec 8 à

12 chiens chacune. Le parcours traverse des lacs, des glaciers, la toundra et la forêt boréale dans des conditions météorologiques qui sont changeantes avec le blizzard qui peut se lever. C'est une course qui se faisait par étapes de 65 à 80 km par jour au début puis à partir de 2006, les mushers avaient le choix de s'arrêter ou non (excepté un arrêt obligatoire) pour parcourir les 500 km.

### **3. John Beargrease Sled Dog Marathon (44, 46)**

Cette course créée en 1980 est la plus longue des Etats-Unis continentaux (hors Alaska). Elle commémore la route prise par John Beargrease et sa famille pour transporter le courrier dans les régions des grands Marais au 19<sup>ème</sup> siècle. Elle a pour objectif d'être la meilleure course de traîneau longue distance en Amérique du Nord sensible à la culture du pays et de promouvoir le sport de traîneau à chien. Le départ est donné le dernier week-end de février à Duluth dans le Minnesota. C'est une course de 650 km avec 9 points de contrôle répartis le long du parcours, où un arrêt de 6h est obligatoire pour le bien être des chiens.

### **4. Kobuk 440 (45, 46)**

C'est une course longue distance au Nord-Ouest de l'Alaska de 440 miles soit un peu plus de 700 kilomètres. Elle a lieu chaque année début avril et le départ est donné en mass start (tous en même temps) avec des attelages de 12 chiens au maximum.

### **5. Pasvik Trail (45, 47)**

C'est une course norvégienne d'environ 300km qui a lieu en Laponie, au-dessus du cercle polaire arctique. Le départ est donné fin mars à Kirkenes avec deux classements distincts selon le nombre de chiens : 8 chiens ou illimité. Il y a 2 points de contrôle à Vaggetem et Neiden.

### **6. Vindelälvsdraget (48)**

C'est une course de 400 km de long courue en 4 jours en Suède qui eut lieu pour la première fois en 1988. La course commence dans le village de montagne de Ammarnäs et se termine en Vännäsby le long de la rivière Vindel. Elle a lieu chaque année mi-mars avec environ 30 étapes de 6 à 22 km.

### **7. Race to the Sky (45, 49)**

Cette course eut lieu pour la première fois en 1989 dans le Montana aux Etats-Unis. Elle commémore le camp Rimini où les chiens de traîneau étaient utilisés pour la seconde guerre mondiale. Elle associe également un programme à but lucratif pour les enfants des communautés locales. La distance de la course a beaucoup variée avec l'ajout de distances intermédiaires mais la plus importante fait aujourd'hui 350 miles (soit 470 km) sans étapes et avec des points de contrôle et a lieu début février.

### **8. Pedigree stage stop race (62)**

Elle a été créée en 1996 par Frank Teasley, avec l'aide de l'infirmière publique Jayne Ottman, pour mettre en valeur l'Etat du Wyoming aux Etats Unis, et de rendre les courses de chiens de traîneau plus accessibles et visibles pour les spectateurs. Elle soutient la vaccination des enfants à travers le monde. C'est une course d'environ 300 miles par étapes se déroulant à la fin du mois de janvier et début du mois de février.



### **III. Races de chiens de traîneaux**

#### **A. Le husky de Sibérie**

##### **1. Origine**

Il est originaire de Sibérie orientale où il a été sélectionné par les indiens Chukchies pour ses qualités de chasseur, de tracteur de traîneau, de gardien et de compagnon de voyage. Selon la légende, il serait né d'un croisement entre un loup et la lune qui serait venue le rejoindre et c'est pour cela que le husky de Sibérie a la queue en croissant de lune, l'apparence du loup et qu'il hurle les soirs de pleine lune (50). Ce peuple indien se déplaçait beaucoup sur de longues distances et les chiens leur étaient nécessaires pour traîner leurs vivres. A la naissance, les chiots mâles qui semblaient les plus enclin à tirer étaient gardés et les autres étaient supprimés car les indiens ne pouvaient se permettre de garder des chiens inutiles qu'ils devaient nourrir par la suite. Quant aux femelles, elles étaient éliminées dès la naissance sauf celles qui pouvaient être de bonnes reproductrices (63). Cela pouvait poser quelques problèmes de consanguinité mais en règle générale, la race n'a cessé de s'améliorer permettant de retrouver le chien que l'on connaît aujourd'hui.

##### **2. Le début en tant que chien de courses de traîneaux**

Ils font leur apparition en Alaska en 1909 grâce à William Goosak, un marchand de fourrure, qui a importé 9 Huskies de Sibérie pour participer à l'All Alaska Sweepstakes. A leur arrivée, tous se moquent de ces chiens qui ressemblent à des "rats sibériens" à cause de leur taille beaucoup plus petite que les races locales. C'est le musher Louis Thurstrup qui prend le départ de l'All Alaska Sweepstakes avec cet attelage de Huskie Sibériens et termine 3ème. Ils ont alors la reconnaissance de Scotty Allan, un des meilleurs musher de l'époque et le gagnant de la course cette année-là. Un musher écossais, Fox Maule Ramsay, décide d'ailleurs d'en importer 61 l'année suivante (51). Ainsi, en 1910, 3 attelages de Husky Sibériens sont présentés au départ de l'All Alaska Sweepstakes et terminent 1er, 2ème et 4ème. Ils sont mondialement reconnus en 1925 lors de la course au sérum qui permet de sauver la ville de Nome de la diphtérie (50), avec en particulier Balto et Togo, les plus connus des Husky sibériens. Suite à cet exploit, Leonhard Seppala fit le tour des Etats-Unis pour faire connaître cette race et participa à de nombreuses courses en Nouvelle Angleterre qu'il gagna et c'est ainsi que les éleveurs de husky de Sibérie firent leur apparition.

##### **3. Reconnaissance de la race par la SCC**

La race est reconnue par l'American Kennel Club en 1930 (52) et le premier standard est décrit en 1932 grâce à l'implication de plusieurs mushers dont Leonhard Seppala (63). En 1936, le Siberian Husky Club of America est créé (50). Puis il est reconnu en 1966 par la Fédération Cynologique Internationale et enfin rentre dans le Livre des Origines Françaises en 1972 et le Siberian Husky France est fondé en 1992.

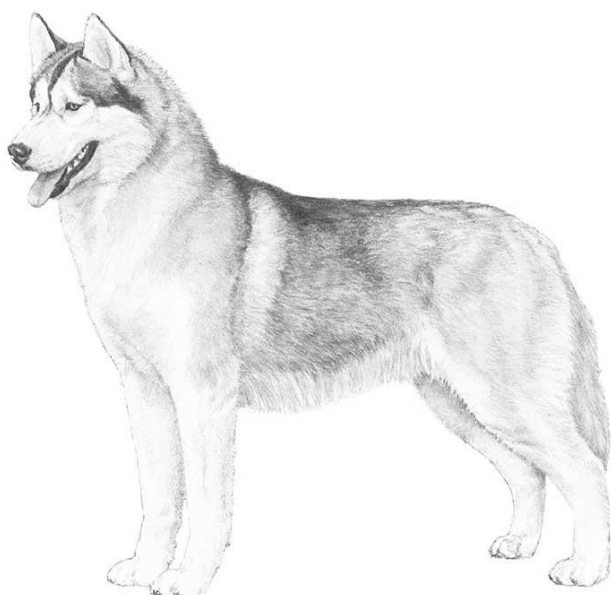


#### 4. Caractéristiques

D'après la classification de la FCI, il appartient au groupe 5 des chiens de type Spitz et de type primitif et de section 1 des chiens nordiques de traîneau (53).

Le Husky de Sibérie (figure 11) est un chien de travail de taille moyenne, vigoureux et massif avec un arrière train bien musclé. Il possède une bonne fourrure, les oreilles petites et droites, une queue en brosse et fournie. Le museau est légèrement pointu et la truffe est brun clair, parfois noire. Les yeux sont bruns ou bleus et légèrement obliques (64). La robe varie du noir au blanc et il possède un double poil avec dessous une couche épaisse, douce et duveteuse. Il allie puissance, rapidité et endurance car il est capable de tirer une charge légère à allure modérée sur une longue distance.

Les mâles font entre 50 et 60 cm au garrot et pèsent de 21 à 28 kilos, les femelles mesurent de 48 à 56 cm pour un poids de 18 à 25 kilos.



**Figure 11** : profil du Siberian Husky (52)

Il est gentil, intelligent, réservé, courageux, indépendant et fugueur, ce n'est donc pas un bon chien de garde (53). Il a également besoin de beaucoup d'activité et aime la compagnie de l'homme ou d'autres chiens. Il a également un instinct de chasse très marqué envers les petits animaux, les volailles et les moutons (50).

Selon Paul Emile Victor "quand on tient à la vitesse et à l'endurance, le sibérien est favori" et selon Dominique Grandjean "le Husky est la plus rapide des quatre races reconnues de chiens nordiques, et ce sont plusieurs milliers d'attelages de cette race que l'on retrouve en course à travers le monde les week-ends d'hiver." (66).

#### B. Le Malamute d'Alaska

##### 1. Origine

C'est le plus ancien des chiens nordiques de traîneau utilisé par les chasseurs il y a plus de 4000 ans (52). Le malamute est originaire d'Alaska dans la baie de Kotzebue où vivaient les

Esquimaux appelés Mahlemutes, “les hommes habitant l’endroit où il y a de grandes vagues”(63). Ce peuple a sélectionné ce chien pour sa puissance et ainsi tirer de lourdes charges sur de longues distances dans des conditions polaires extrêmes. Il leur était très utile pour aller vendre leur fourrure et chercher du ravitaillement en longeant les fleuves Kobuk et Noatak jusqu’au détroit du Kotzebue (54). Mais ils en prenaient également soin et leur donnait à manger aussi souvent qu’ils le pouvaient (55).

Lors de la ruée vers l’or en 1898, voyant l’utilité indéniable de ces chiens, les prospecteurs avaient besoin de chiens lourds, musclés et dont la fourrure résiste au gel (71). Certains ont importés des chiens de chez eux mais ils n’étaient pas aussi efficaces que les chiens originaires des villages où ils étaient. Lors de la conquête des pôles, c’était également la race principale utilisée par Frederik Cook et Robert Edwin Peary au pôle Nord et Roald Amundsen au pôle Sud (54).

Après la ruée vers l’or et l’essor des courses de chiens de traîneaux, ils ont peu à peu été délaissés car ils étaient trop lourds et pas assez rapides. Des croisements ont été tentés mais aucun ne fut vraiment concluant et la race failli disparaître (63). Mais certaines personnes qui admiraient la race ont tentés de la sauver en sélectionnant les chiens et ainsi choisir les croisements. On peut citer en particulier Eva Seeley et Arthur T. Walden, un célèbre explorateur qui sont à l’origine de la lignée des Kotzebue. Ils ont découverts ces chiens chez Scotty Allan, pour qui cette race était sa préférée et les ont ensuite sélectionné pour une expédition polaire au pôle Sud par l’amiral Byrd dans les années 1930 (56). Le Malamute se fit connaître du grand public lors des jeux olympiques de Lake Placid en 1932 au cours desquels une démonstration de ces chiens de traîneaux eut lieu.

Cependant ils ne sont plus utilisés pour les courses de traîneaux à chiens car ce sont les plus lourds et les moins rapides. Ils ont malgré tout gardé le surnom de « locomotive des neiges » car ils sont capables de garder une allure régulière sur de longues distances (66).

## 2. Les différentes lignées (54, 55)

### a. Kotzebue

En 1917, Arthur Walden croisa un de ses chiens Saint Bernard avec un chien de tête de l’amiral Peary pour donner naissance à des chiots de couleur jaune. Il en appela un Chinook, qui était grand, puissant et intelligent. Il voulut garder des chiens de ce type et croisa Chinook avec des femelles Bergers et entraîna ses chiens au traîneau.

En 1923, Eva Seeley avait besoin d’une « attraction » pour un carnaval qu’elle organisait et le chien de traîneau se révéla une bonne idée. Elle fit donc venir un attelage d’Arthur Walden et c’est comme cela que les deux firent connaissance. En 1927, lorsque le pôle Sud était la destination à atteindre, Arthur Walden proposa ses chiens qui allaient par la suite accompagner l’amiral Byrd dans son expédition. Pendant qu’il partirait, Arthur Walden avait besoin de quelqu’un pour garder ses chiens et il choisit Eva. Pour l’expédition, il fallait des chiens supplémentaires qui furent choisis parmi les plus gros et imposant de l’élevage de Scotty Allan. Eva eut alors l’idée de créer cette race de Malamute d’Alsaka avec Rowdy of Nome, un chien de Scotty comme modèle. Ils acquirent également un chien du même type de la part de Leonhard Seppala, un mâle, car ce dernier ne pouvait pas garder des chiens trop massifs et donc trop lents pour ses courses. Ce dernier chien fut croisé avec une femelle qu’Arthur avait donnée aux Seeleys avant son départ. Ce fut la première portée de Malamutes d’Alaska de la lignée des Kotzebue. Grâce à cette naissance, Eva fit pression pour faire reconnaître le Malamute d’Alaska en tant que race à l’American Kennel Club, ce qui fut le cas en 1935.

### ***b. M'Loot***

Pendant que les Seeleys formaient leur élevage de « Kotzebue », Georges Voelker, un bucheron, formait un élevage de chiens « Malemutes » du type qu'il nomma « M'Loot ». Ils n'étaient pas tout à fait comme ceux des Seeleys, ils étaient plus grands et plus lourds et il y avait plus de variété dans son élevage. Par contre il n'a pas cherché à inscrire ses chiens à l'AKC bien que de nombreux Malamute d'Alaska appartiennent à ce pedigree.

### ***c. Hinman ou Hinman-Irwin***

Après la ruée vers l'or, de nombreux chiens, dont des Malamutes, finirent comme chiens de compagnie et donc non destinés à la reproduction. Excepté les chiens de Dick Hinman et Dave Irwin qui étaient dans les plus imposants des Malamutes. C'est d'ailleurs parmi ces chiens que Robert Zoller trouva son bonheur car il trouvait la lignée « Kotzebue » trop petite. Ces chiens-là étaient présents lors de nombreuses expositions mais ne furent jamais reconnus par l'AKC.

Les Malamute d'Alaska que l'on rencontre aujourd'hui sont un croisement des 3 types.

## **3. Reconnaissance de la race (55, 56)**

Le premier alaskan malamute officiellement reconnu par l'American Kennel Club fut Rowdy of nome, appartenant à Eva Seeley en 1935, en même temps que fut créé l'AMCA (American Malamute Club of America). Les chiens reconnus appartenaient à la lignée Kotzebue puis après l'élargissement des règles, les lignées M'Loot et Hinman ont été inscrites également. Mais soudainement, l'enregistrement a été clos, si bien que les Malamute enregistrés aujourd'hui remontent aux lignées datant de la fin des années 1940.

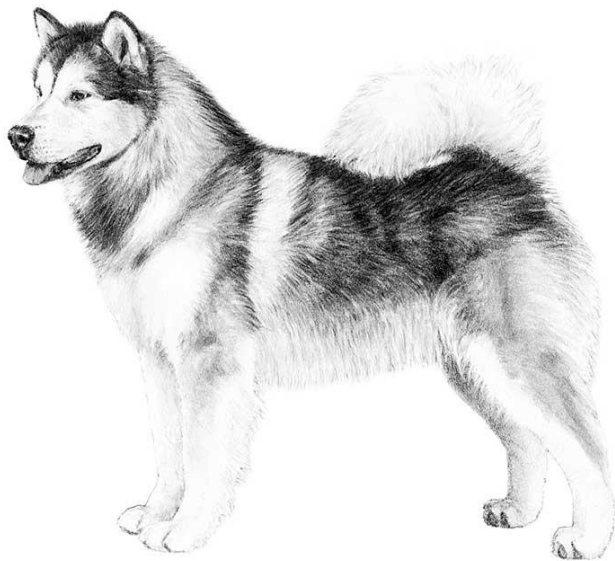
Mais certains éleveurs ont réussi à préserver la race qui est apparue en Europe en 1960 et en France en 1975.

## **4. Caractéristiques**

D'après la classification de la FCI, il appartient au groupe 5 des chiens de type Spitz et de type primitif et de section 1 des chiens nordiques de traîneau (50).

C'est le chien le plus imposant des 4 races de chiens nordiques de traîneau, le plus lourd, le plus grand et large (figure 12). Le corps est long et droit et la poitrine est profonde, large et musclée (64). Il possède une double fourrure et des os lourds lui assurant une puissance tout en gardant une démarche souple. La queue est épaisse et revient sur le dos comme un panache (50). Il a la tête large, souvent blanche, avec une marque en forme de casquette sur le dessus ou un « masque » noir entourant les yeux (63). Les oreilles sont courtes, larges, triangulaires et dressées sur la tête. Les yeux sont marrons et la robe bicolore avec du blanc et du gris ou du noir (54). La truffe est noire, le museau légèrement aplati et les yeux en amande lui donnant un air de loup (64). Les pattes sont courtes et musclées et les pieds sont épais et massifs. Il est calme et aime la compagnie, mais il est très sociable, ce qui fait de lui un mauvais chien de garde (50). Les mâles font entre 50 et 60 cm au garrot et pèsent 30 à 40 kilos, les femelles mesurent entre 45 et 55 cm pour un poids d'environ 30 kilos (64).

Etant donné sa corpulence, c'est un très mauvais chien pour les courses de traîneaux (50). Il est beaucoup plus à l'aise pour tirer des charges sur de longues distances mais à allure moyenne et régulière.



**Figure 12** : profil du Malamute d'Alaska (56)

## C. Le Groenlandais

### 1. Origine

Ils ont comme ancêtres les chiens esquimaux utilisés par les Inuits lors de la migration de la Tchoukotka sibérienne au Groenland il y a 10000 ans (63). C'est donc un des chiens les plus anciens, qui était utilisé pour le bat et la chasse par ces Esquimaux (50). C'est génétiquement le chien le plus proche du loup avec des capacités d'endurance au froid et à l'effort incontestables. Il existe différents types selon la région d'origine : lourds et forts à l'ouest, alors qu'il est plus petit et donc plus rapide à l'est vers Ammassalik. Les Esquimaux avaient de nombreux rites magiques pour rendre les chiens Groenlandais plus efficaces. Par exemple aucun chien n'était tué lorsqu'un poil de la base d'un bec de corbeau était assemblé dans le fouet et le traîneau, à l'assemblage d'un patin et de la première planche supérieure (64).

C'est un chien qui a joué un grand rôle dans les expéditions polaires en accompagnant Robert Peary au pôle Nord en 1909 et Roald Amundsen au pôle Sud en 1911. Ce chien était choisi car il permettait un bon compromis pour qui cherche de la vitesse associée à de l'endurance. On peut le situer entre le husky de Sibérie, rapide et vif, et le malamute, puissant et endurant.

Il apparaît en Europe en 1913 lors de la construction de la ligne de chemin de fer de la Jungfrau en Suisse en permettant le transport de matériaux à plus de 3000m. Depuis, c'est un chien très respecté là-bas, où se situe actuellement un des plus grands élevages sur le Glacier de l'Eiger, pour préserver la robustesse, la volonté, la résistance et l'endurance de cette race.

Il n'est importé en France qu'en 1938 par Paul Emile Victor, célèbre explorateur, qui les rapporte de ses expéditions. Il effectue des démonstrations au col du Lautaret et participe aux manœuvres des troupes alpines à Montgenèvre devant des généraux pour leur montrer l'utilité de ces chiens dans ces régions mais personne ne veut l'entendre à l'époque. Il effectue un raid transalpin de 230 km le mois suivant. A la suite de cet exploit, un journal de l'époque publiera : "Les chiens esquimaux ont, d'une façon précise, définitive, prouvé cette fois ce qu'ils valent".

Aujourd'hui, il n'en reste plus beaucoup dans l'Arctique canadien à la différence d'autrefois, il y a à peine 40 ans. La motoneige a contribué à la disparition de cette race mais certains éleveurs tiennent à la préserver (63).

## 2. Reconnaissance de la race

En Europe, les premiers chiens du Groenland ont été importés au Royaume Uni en 1750 puis montrés lors d'une exhibition à Darlington en 1875 (57). Ils ont ensuite été reconnus par le Kennel Club de Grande Bretagne lors de sa naissance en 1880. C'est en 1937 que le premier Groenlandais a été enregistré au livre des origines françaises.

## 3. Caractéristiques

D'après la classification de la FCI, il appartient au groupe 5 des chiens de type Spitz et de type primitif et de section 1 des chiens nordiques de traîneau (50).

C'est un chien très fort (figure 13), typés pour travailler dans des conditions arctiques. Il possède un caractère qui lui est propre : un « ulo », un triangle de poils situé entre les deux épaules, qui a la même forme qu'un couteau appelé comme ceci et utilisé par les femmes du Groenland (72).

Il a les yeux foncés, de la couleur de la robe qui peut être de n'importe quelle couleur, noir, blanc, noir et blanc, gris loup, gris bleu et toutes les couleurs varient entre le brun et le chamois, sauf albinos ou merle (64). Mais ils sont le plus souvent blanc avec le tête noire et inversement ou alors blanc avec une marque en spirale grise. Les oreilles sont petites, triangulaires et dressées sur la tête et la truffe est marron ou noire (64). Son poil est double avec sous-poil dense et un poil de couverture droit et lisse, court au niveau de la tête et des membres et plus abondant sur le corps. Il a la robe la plus lourde des chiens de traîneau. La queue est touffue et portée en arc de cercle sur le dos (50).

Les mâles font plus de 60 cm et les femelles plus de 55 cm et pèsent environ 30 kg, soit à peu près comme le Malamute.

C'est un chien vif, courageux et infatigable. Il est comme tous les chiens nordiques cités précédemment très amical envers les étrangers donc restent de mauvais chiens de garde (50).



**Figure 13** : profil du chien du Groenland (50)

## D. Le Samoyède

### 1. Origine

Le Samoyède vient du nord de la Sibérie, des montagnes de l'oural à la presque île de Taïmyr, où vivait la tribu Samoyède. Ils élevaient aussi des rennes et migraient selon les déplacements de leurs troupeaux. Les chiens servaient à garder les rennes et quelques fois à tirer des traîneaux. On raconte que ces chiens auraient suivi un peuple des hauts plateaux d'Iran, près de 1000 ans avant JC, jusqu'au nord de la Sibérie, entre la mer Blanche et le fleuve Iénisseï (63). Les chiens Samoyèdes étaient très proches de leur maître et dormaient avec eux dans les abris pour leur tenir chaud (50).

Quelques-uns de ces chiens ont été utilisés pour la découverte du pôle Nord par Amundsen mais aussi lors des expéditions polaires de Nansen et Shackleton.

Le 1er Samoyède apparu en Europe fut importé par un zoologiste britannique, Ernest Kilburn Scott, en Angleterre en 1889 après avoir passé 3 mois avec ses tribus. C'était un chiot mâle marron appelé Sabaka qui signifie « chien » en russe. Puis il fit venir également une femelle de couleur crème appelée Withey Petchora et un mâle blanc neige appelé Musti. Ainsi a débuté l'élevage de Samoyède en Angleterre où le premier standard de la race a été décrit en 1909. Au début, il y avait des robes de couleur mais suite à de nombreuses sélections, cela a permis de garder la robe blanche. Il fit son apparition en France en 1920.

### 2. Reconnaissance

L'american kennel club reconnu officiellement la race en 1906 (52) en inscrivant un chien importé de Russie (58) et le premier standard fut rédigé en Angleterre en 1909 (50). Ce n'est qu'en 1932 qu'il fut reconnu en France et inscrit au livre des origines françaises (11).

### 3. Caractéristiques

D'après la classification de la FCI, il appartient au groupe 5 des chiens de type Spitz et de type primitif et de section 1 des chiens nordiques de traîneau.

C'est un chien qui aboie beaucoup contrairement aux autres races nordiques. Aujourd'hui il est peu utilisé en tant que chien de traîneau car il est surtout perçu comme chien de compagnie, obéissant et proche du maître alors que c'est un très bon chien de tête. Il est très indépendant mais n'aime pas pour autant la solitude. Il a tendance à devenir timide ou craintif en cas de manque de socialisation (63).

D'apparence (figure 14), c'est un chien qui a l'air digne, agile et beau. On a l'impression qu'il sourit toujours, c'est l'« expression Samoyède, » avec les oreilles qui doivent être dressées quand il est alerte; la bouche doit être légèrement incurvée aux coins pour former le « sourire Samoyède » (52).

Les oreilles sont assez épaisses, petites, arrondies au bout et dressées sur la tête et les yeux sont bruns foncés. La queue est épaisse et soit recourbée sur le dos lorsque le chien est éveillé, mais elle peut pendre. Son poil est double, avec un sous poil assez doux et épais et un poil de couverture plus rêche et droit. Sa couleur varie entre le blanc, le crème et le blanc biscuit (50).

C'est le plus petit des chiens nordiques de traîneau avec entre 53,5 et 59 cm pour les mâles et entre 48 et 53 cm pour les femelles (58).



Figure 14 : profil du samoyède (50)

#### E. L'Alaskan Husky

##### 1. Origine

Contrairement aux autres chiens nordiques de traîneau cités précédemment, l'Alaskan Husky n'est pas une race en tant que telle. Les chiens n'ont pas une apparence qui doit répondre à des règles mais ils ont été sélectionnés pour leur aptitude.

Leur origine remonte à très longtemps (81). On retrouve dans les ancêtres les plus anciens des chiens, une souche « esquimaux » ou « Esquimo dogs », plutôt nordique, due à la



migration des peuples en Sibérie il y a quelques centaines d'années et une deuxième souche « indiens » ou « Indian dogs » plus ancienne qui remonte à la migration des indiens Athabascans d'Asie en Amérique du Nord il y a 30 000 à 40 000 ans et n'ayant pas une apparence particulière. Suite à des croisements successifs entre ces deux types de chiens, essentiellement entre les Indian dogs, est apparu au cours du 20<sup>ème</sup> siècle l' « Alaskan Husky » après de nombreux croisements successifs (59). Un seul croisement entre un Husky de Sibérie et un Pointer ne suffit pas à faire un Alaskan Husky.

Lors de la ruée vers l'or, les prospecteurs avaient besoin de chien pour transporter leur butin et leurs vivres. Ils ramenaient donc des chiens de chez eux parmi lesquels on trouvait des pointers, des braques, des setters, des lévriers... (26). Ils ont ensuite été croisés avec des chiens locaux, des « Alaskan Husky » notamment pour le faire évoluer encore dans sa diversité. Lorsque ces prospecteurs ont commencé à faire des courses avec ces chiens-là, ils se sont vite rendu compte qu'ils étaient très performants. Ils ont donc cherché à optimiser les croisements pour obtenir le meilleur des chiens de traîneau. On ne retrouve aujourd'hui pratiquement que cette race de chiens lors des courses car ils sont plus efficaces que les chiens nordiques, mais certains mushers ne recherchent pas la performance mais tiennent à courir avec des chiens nordiques et non des Alaskan Husky.

## 2. Caractéristiques

Les Alaskans Husky ne peuvent pas être définis selon un standard mais selon une finalité. Ce sont des chiens qui doivent être endurants, résistants et rapides (4). Ils doivent être capables de fournir des efforts prolongés dans des conditions nordiques extrêmes (59).

Ils ont malgré tout souvent les oreilles pointues et un aspect nordique plus ou moins marqué. Les Alaskan Husky que possèdent les mushers participant aux courses d'endurance comme l'Iditarod ou la Yukon Quest doivent être résistants et s'adapter aux conditions climatiques extrêmes de Nord. Ainsi ce seront des chiens de type braque ou des chiens loups. Leur poids, leur couleur et leur poil peut être très variable.

## 3. Reconnaissance

Ces chiens sont reconnus en Amérique mais pas selon l'enregistrement des parents comme pour les autres races. C'est sur l'aptitude et les résultats : ils doivent avoir terminé les championnats en Amérique du Nord à Fairbanks à plus de 30 km/h de moyenne (en comptant les 3 manches). Ainsi on peut remonter aux performances de la lignée qui peut être morphologiquement très variable (59).

## 4. Evolution de la « race »

Des croisements sont effectués entre des Alaskan Husky et d'autres races de chiens. Ceci est par exemple le cas avec des chiens de chasse type pointers ou braque allemand pour donner naissance à l'Eurohound. C'est un chien très rapide donc adapté aux courses sprint et mid distance. Ainsi pour avoir un Eurohound qui tienne sur des courses longues, il ne faut pas trop de la race du pointer dans le patrimoine génétique, mais 1/8 suffit pour que le chien soit plus rapide (60). Concernant leur apparence, ils ont le poil court, souvent noir et blanc, les oreilles à moitié recourbées ou tombantes et pèsent entre 18 et 24 kg. On en voit beaucoup par exemple sur les courses à étape comme lors de la Grande Odyssée.







# CONCLUSION

Il semblerait que le chien soit un descendant du loup, domestiqué par l'Homme au Paléolithique ou au Néolithique.

Il y a plus de 4000 ans, les peuples des régions nordiques ne pouvaient se passer de leurs chiens pour leurs tâches journalières comme le transport de matériel ou autres travaux quotidiens. Ils leur permettaient de se déplacer lors de leurs migrations en attelant plusieurs chiens qui tiraient le chargement sur des sortes de traîneaux en bois.

Par la suite avec la ruée vers l'or, l'attelage de chiens s'est développé et s'est fait connaître du grand public. Les chiens nordiques étaient non seulement beaux, mais aussi performants dans les territoires arctiques. A partir de ce moment, dès qu'il fallait se déplacer dans la neige et le froid, les chiens se révélaient le moyen de transport le plus sûr. Leur fiabilité et leur rapidité a donné lieu à des confrontations qui ont permis de donner naissance aux courses de chiens de traîneau d'aujourd'hui. Elles ont été de plus en plus nombreuses et les formats se sont diversifiés autant du point de vue de la distance que du contenu avec des étapes ou non. Mais de nos jours, le bien être du chien est mis en avant avec notamment des contrôles vétérinaires fréquents lors des courses pour vérifier que les chiens peuvent continuer sans danger pour eux et le musher.

Ce sport à part entière depuis près d'un siècle est en constante évolution car des chiens de plus en plus performants, alliant vitesse et endurance, voient le jour à travers un « type » de chien plus qu'une race : l'Alaskan Husky. Mais tant que des défenseurs des races nordiques seront là pour faire perdurer ces races ancestrales riches d'histoire, elles ne disparaîtront pas et il sera encore possible d'en croiser au détour d'une course.

**Thèse de Mme Bugnard Corail**

**Le Professeur responsable  
VetAgro Sup campus vétérinaire**



**Le Directeur général  
VetAgro Sup**

Par Délégation  
Dr. L. FREYBURGER  
Directeur de l'enseignement  
et de la vie étudiante  
VetAgro Sup Campus vétérinaire

**Le Président de la thèse**

Groupement Hospitalier Edouard Merlot  
Unité Hygiène, Épidémiologie Prévention  
Bâtiment 1 - 2<sup>ème</sup> étage  
Place N. Godeau  
69623 VILLEURBANNE  
UNIVERSITÉ CLAUDE BERNARD  
LYON



Vu et permis d'imprimer

Lyon, le 18/10/2016

Pour Le Président de l'Université,  
Le Président du Comité de Coordination des Etudes Médicales  
Professeur Pierre COCHAT

26 OCT. 2016



# Bibliographie

## Références internet :

1. History.com Staff. Site History.com [en ligne]. URL : <http://www.history.com/topics/gold-rush-of-1849> [consulté le 3 février 2016].
2. Encyclopedia britannica, site encyclopédique britannique [en ligne]. URL : <https://global.britannica.com/place/Bonanza-Creek> [consulté le 3 février 2016]
3. Université de Washington. Site de la bibliothèque de l'université de Washington [en ligne]. URL : <http://content.lib.washington.edu/extras/goldrush.html> [consulté le 3 février 2016].
4. Chiens et traîneaux magazine [en ligne]. URL : <http://chiensettraîneaux.com> [consulté le 5 février 2016].
5. MAUBERRET,N., Le site français sur Jack London [en ligne]. URL : <http://www.jack-london.fr/pages/decouvrir/nord.php> [consulté le 5 février 2016].
6. Noatuk, le site des chiens et des hommes qui ont fait l'histoire du mushing [en ligne]. URL : <http://www.noatuk.fr/index.htm> [consulté le 10 février 2016].
7. The Antarctic Circle, forum et ressources historiques des régions polaires [en ligne]. URL : <http://antarctic-circle.org/tennyson.htm> [consulté le 28 juillet 2016].
8. Swiss info, site d'actualités en Suisse [en ligne]. URL : [http://www.swissinfo.ch/fre/cent-ans-apr%C3%A8s\\_le-train-de-la-jungfrau-toujours-au-sommet/33192096](http://www.swissinfo.ch/fre/cent-ans-apr%C3%A8s_le-train-de-la-jungfrau-toujours-au-sommet/33192096) [consulté le 30 juillet 2016].
9. Le Volcan snow dogs, site d'un club de chiens de traîneaux [en ligne] .[http://volcansnowdogs.free.fr/vhtml/pratique/chiens\\_groenlandais.php](http://volcansnowdogs.free.fr/vhtml/pratique/chiens_groenlandais.php) [consulté le 30 juillet 2016].
10. DUHAND,D., site sur les chiens et les poilus d'Alaska lors de la Grande Guerre [en ligne]. URL : <http://www.poilusdalaska.com/histoire.htm> [consulté le 23 mars 2016]
11. Le Trappeur, le site de l'école de traîneau à chiens de Peisey Vallandry [en ligne]. URL : <http://www.lettrappeur.com/M%E9moire.htm> [consulté le 23 mars 2016].
12. Chiens de traîneau, le site sur l'histoire et l'actualité du traîneau à chiens [en ligne]. URL : <http://chiensdetraîneau.free.fr/index.php> [consulté le 23 mars 2016].
13. S.L. POTTIEZ, site dédié à la Grande Guerre [en ligne]. URL : <http://www.horizon14-18.eu/> [consulté le 23 mars 2016].
14. Aramink word press [en ligne]. URL : <https://aramink.wordpress.com/2007/07/28/the-nome-serum-run-true-heroes-in-a-legendary-race-against-time-and-tragedy/> [consulté le 30 août 2016]
15. Danee Gilmartin, museum chick [en ligne]. URL : <http://museumchick.com/> [consulté le 6 septembre 2016]
16. Lekkarod, site officiel de la course lekkarod [en ligne]. URL : <http://www.lekkarod.com/> [consulté le 20 juillet 2016]
17. BLM, site du bureau de gestion de l'environnement des Etats Unis [en ligne]. URL : <http://www.blm.gov/wo/st/en.html> [consulté le 20 juillet 2016]

18. New England Sled Dog Club, site du club de chiens de traîneaux de la Nouvelle Angleterre [en ligne]. URL : <http://nesdc.org/history-of-the-new-england-sled-dog-club/> [consulté le 20 juillet 2016]
19. Chinook Owners Association, site de l'association [en ligne]. URL : <http://www.chinook.org/history.html> [consulté le 20 juillet 2016]
20. FFST, Site de la Fédération Française des Sports de Traîneau, de ski/vtt joëring et de canicross [en ligne]. URL : <http://www.ffstraineau.com/> [consulté le 22 juillet 2016]
21. ISDRA, site officiel de l' « International Sled Dogs Racing » [en ligne]. URL : <http://www.isdra.org/> [consulté le 22 juillet 2016]
22. ESDRA, site officiel de l' « European Sled Dog Racing Association » [en ligne]. URL : <http://www.esdra.net/> [consulté le 22 juillet 2016]
23. IFSS, site officiel de l' « International Federation of Sleddog Sports” [en ligne]. URL: <http://www.sleddogsport.net/> [consulté le 22 juillet 2016]
24. WSA, site du « Worl Sleddogs Association » [en ligne]. URL : <http://www.wsa-sleddog.com> [consulté le 22 juillet 2016]
25. Alaska Dispatch News, site d'actualités en Alaska [en ligne]. URL : <http://www.adn.com/> [consulté le 24 juillet 2016]
26. Sled Dog Central, site d'information sur le traîneau à chiens [en ligne]. URL : <http://www.sleddogcentral.com/> [consulté le 24 juillet 2016]
27. NKC, site du Nome Kennel Club [en ligne]. URL : <http://www.nomekennelclub.com/> [consulté le 24 juillet 2016]
28. Iditarod, site officiel de l'Iditarod [en ligne]. URL : <http://iditarod.com/> [consulté le 12 août 2016]
29. Yukon Quest, site de la Yukon Quest [en ligne]. URL : <http://www.yukonquest.com/> [consulté le 21 août 2016]
30. VANIER N., site du musher Nicolas Vanier [en ligne]. URL : <http://nicolasvanier.com/> [consulté le 21 août 2016]
31. Northern Norway, site touristique du Nord de la Norvège [en ligne]. URL : <http://www.nordnorge.com/en> [consulté le 19 septembre 2016]
32. Finnmarkslopet, site de la Finnmarkslopet [en ligne]. URL : <http://www.finnmarkslopet.no/> [consulté le 19 septembre 2016]
33. Musher Experience, site du mushing et des sports canins [en ligne]. URL : <http://www.musher-experience.com/> [consulté le 23 août 2016]

34. Lekkarod, site de la course [en ligne]. URL : <http://www.lekkarod.com/> [consulté le 23 août 2016]
35. Alpen Trail , site de la course Alpentrail [en ligne]. URL : <http://www.alpentrail.de/> [consulté le 23 août 2016]
36. Femmundlopet, site de la course [en ligne]. URL : <http://www.femundlopet.no/> [consulté le 16 septembre 2016]
37. Kennel Ulveblikk, site d'un club de Husky de Sibérie [en ligne]. URL : <http://www.ulveblikk.com/> [consulté le 16 septembre 2016]
38. Le Grande Odyssée, site officiel de la course [en ligne]. URL : <http://www.grandeodyssee.com/fr/index.html> [consulté le 16 septembre 2016]
39. Beringia, site officiel de la course [en ligne]. URL : <http://beringiakam.ru/> [consulté le 10 septembre 2016]
40. The Siberian Times, site d'un journal de Sibérie [en ligne]. URL : <http://siberiantimes.com/> [consulté le 10 septembre 2016]
41. Kamchatka Travel Compagny, site d'une société de voyages [en ligne]. URL : <http://en.kamchatkatravel.net/> [consulté le 10 septembre 2016]
42. Ivakkak, site officiel de la course [en ligne]. URL : <http://www.ivakkak.com/> [consulté le 10 septembre 2016]
43. Radio Canada International, site de radio canadienne [en ligne]. URL : <http://www.rcinet.ca/fr/> [consulté le 10 septembre 2016]
44. John Beargrease Sled Dog Marathon, site officiel de la course [en ligne]. URL : <http://www.beargrease.com/> [consulté le 12 septembre 2016]
45. Grandjean D., site du musher Dominique Grandjean [en ligne]. URL : <http://www.dominiquegrandjean.com/> [consulté le 12 septembre 2016]
46. Kobuk 440, site officiel de la course [en ligne]. URL : <http://www.kobuk440.com/> [consulté le 12 septembre 2016]
47. Varangertrekkhundklubb, site d'un club de chiens de traîneau norvégien [en ligne]. URL : <http://www.varangertrekkhundklubb.com/> [consulté le 13 septembre 2016]
48. Vindelalvel, site de la vallée de la vallée de Vindelalvel [en ligne]. URL : <http://www.vindelalven.se/> [consulté le 13 septembre 2016]
49. Race to the Sky , site de la course [en ligne]. URL : <http://www.vindelalven.se/> [consulté le 13 septembre 2016]

50. SCC, site de la société centrale canine [en ligne]. URL : <http://www.scc.asso.fr/> [consulté le 25 août 2016]
51. Sherpa merveilles, site d'un gîte dans le Mercantour [en ligne]. URL : <http://www.sherpamerveilles.com/> [consulté le 25 août 2016]
52. AKC, site de l'American Kennel Club [en ligne]. URL : <http://www.akc.org/> [consulté le 25 août 2016]
53. FCI, site de la fédération cynologique internationale [en ligne]. URL : <http://www.fci.be/> [consulté le 26 août 2016]
54. De la Coleen d'Urok, site d'un élevage familial de Malamutes [en ligne]. URL : <http://www.alaskanmalamutes.fr/> [consulté le 26 août 2016]
55. AMCA, site de l'Alaskan Malamute Club of America [en ligne]. URL: <http://alaskanmalamute.org/> [consulté le 26 août 2016]
56. Chiens online, site officiel des chiens de race [en ligne]. URL : <http://www.chiens-online.com/accueil.html> [consulté le 26 août 2016]
57. The Greenland Dog Club of Great Britain, site d'un club de chiens Groenlandais en Grande Bretagne [en ligne]. URL: <http://greenlanddogclub.co.uk/> [consulté le 28 août 2016]
58. The Samoyed Club of America, site officiel des Samoyedes de l'AKC [en ligne]. URL : <http://www.samoyedclubofamerica.org/> [consulté le 1<sup>er</sup> septembre 2016]
59. Sled Dog Montagne Noire, site de l'association [en ligne]. URL : <http://www.sled-dog-montagne-noire.com/> [consulté le 23 juillet 2016]
60. Endurance Kennels LCC, site des chiens de traîneau de sprint [en ligne]. URL : <http://www.endurancekennels.com/> [consulté le 23 juillet 2016]
61. FFPTC, site officiel de la Fédération Française de Pulka et de Traîneau à Chiens [en ligne]. URL : <http://www.chiens-de-traineau.com/> [consulté le 22 juillet 2016]
62. Pedigree Stage Stop Race, site officiel de la course [en ligne]. URL : <http://www.wyomingstagestop.org/> [consulté le 8 novembre 2016]

## Références bibliographiques :

63. DUHAND D. (2005), *Chiens de traîneaux, les plus belles histoires*. Paris : Arthaud, 281p.
64. VICTOR P.-E. (2015), *Chiens de traîneaux, compagnons du risque*. Paris : Arthaud, 315p.



65. VIALLET L. (2007) ; *La médecine vétérinaire au service du chien de traineau de compétition : historique et évolutions actuelles* ; Thèse de doctorat vétérinaire, Université Claude Bernard, Lyon, 188p
66. GRANDJEAN D. (2003), *Véto des Neiges*. Paris : Aniwa Publishing, 108p.
67. LICARI S. (2007) *Les chiens de la "Gold Rush" : morphotypes et utilisations*. *Cynophilie française*, 136, 24-33.
68. GRANDJEAN D. (2006), *La Grande Odyssée : Profession : chiens de traîneaux*. Paris : Hachette, 65p.
69. KILLICK A. (2002), *Racing the White Silence: On the Trail of the Yukon Quest*. Penguin Canada, 275p.
70. SANSON E. (1997) ; *Contribution à l'étude de l'identification des animaux domestiques. Application à l'identification électronique des chiens de traîneaux par transpondeurs*. Thèse de doctorat vétérinaire, Université Claude Bernard, Lyon, 117p
71. LONDON J. (1986), *L'appel de la forêt*. Paris : Le livre de Poche, 158p.
72. SFETCU N. (2014), *About dogs*. First Edition, 1840p.
73. DEAN C.L. (2005), *Soldiers and Sled Dogs: A history of Military Dog Mushing*. University of Nebraska Press, Lincoln, 129p.
74. WRANGEL F.P. & SABINE E. (1842), *Narrative of an expedition to the Pola Sea in the years 1820, 1821, 1822 and 1823*. Harper & Brothers, New York, 302 p.
75. COPPINGER R. & COPPINGER L. (2001). *Dogs: a new understanding of canine origin, behavior and evolution*. Scribner, New York, 322p.
76. COPPINGER R. & SCHNEIDER R. (1995). *The domestic dogs: its evolution, behavior and interactions with people*. Cambridge University Press, United Kingdom, 21-50.
77. HEALD B. (2012). *A history of Dog Sledding in New England*. Sports History, 121p.
78. COOPER M. (1988). *Racing Sled Dogs: An Original North American Sport*. Clarion Books, 73p.
79. MARTIN E.A. (2013). *Yukon Quest Sled Dog Race*. Arcadia Publishing, 127p.
80. BROWN T. (2014). *Iditarod*. Arcadia Publishing, 128p.
81. LORD K., COPPINGER L. & R. (2013). *Genetics and the Behavior of Domestic Animals: Chapter 6. Differences in the Behavior of Landraces and Breeds of Dogs*. Elsevier Inc., 496p.
82. HEGENER H. (2013). *All Alaska Sweepstakes: History of the Great Sled Dog Race - 1908-2008*. Northern Light Media, 160p.
83. SCHAEFER B. (2011). *Lesereise Lappland: Nordlicht, Joik und Rentierschlitten*. Picus Verlag, 132p.





**BUGNARD Corail**

**LES CHIENS NORDIQUES DE TRAINAUX DE COURSES LONGUES DISTANCES : HISTOIRE ET EVOLUTION**

Thèse d'Etat de Doctorat Vétérinaire : Lyon, le 24 novembre 2016

**RESUME :**

L'attelage de chiens existait déjà il y a plus de 4000 ans, essentiellement pour le déplacement des peuples nomades et de leur matériel dans les régions nordiques. Ils ont par la suite permis la découverte de territoires comme le pôle Nord et le pôle Sud et sont intervenus dans d'autres moments historiques en sauvant la ville de Nome d'une maladie mortelle et en aidant les soldats au front lors des Guerres Mondiales. Les chiens sont devenus des compagnons de sport à travers les courses de traîneau d'abord entre les villages puis entre mushers de différents pays avec des courses qui aujourd'hui sont mondialement connues. Elles peuvent varier en distance, en allant du sprint de quelques kilomètres à la longue distance avec jusqu'à 1600 km. Ces dernières sont les plus renommées et font le prestige de ce sport avec des races de chiens ancestrales qu'on ne retrouve pas dans les courtes distances. Ces races nordiques que sont le Husky de Sibérie, le Malamute d'Alaska, le Groenlandais ou le Samoyède ne sont pas les plus rapides aujourd'hui et ils sont donc de moins en moins nombreux car les mushers effectuent des croisements successifs pour avoir les chiens les plus rapides et les plus résistants pour gagner, mais un classement spécifique leur est dédié pour éviter de les voir disparaître lors de ces événements sportifs.

**MOTS CLES :**

- Chiens de traîneau
- Courses
- Histoire
- Races

**JURY :**

Président :	Monsieur le Professeur Philippe Vanhems
1er Assesseur :	Monsieur le Docteur Jean Jacques Thiébault
2ème Assesseur :	Monsieur le Professeur Philippe Berny

**DATE DE SOUTENANCE : 24 novembre 2016**

**ADRESSE DE L'AUTEUR :**

5 chemin de la laitière  
73100 Tresserve