



Aujourd'hui, nous ferons environ 390 km en car

©Pierre-yves DENIZOT / 2022 - <http://pierre Yvesdenizot.fr/>

### Programme du jour : sous réserve de modifications

Départ pour Gudvangen via Voss et les rives du Sognefjord, classé au patrimoine mondial de l'Unesco. Embarquement pour une croisière (2 h) et découverte de sa partie la plus sauvage entre Gudvangen et Flåm. À terre, continuation vers le village de Laerdal. Petite traversée pour Sogndal, avant d'emprunter la magnifique route 55 longeant le parc national du Jotunheimen en direction de Elvester.

### Bon à savoir : présentation du Sognefjord

Le Sognefjord est le fjord le plus long d'Europe et le deuxième plus long du monde après le Scoresby Sund au Groenland (voir la carte ci-dessous). Il s'agit également du fjord le plus large de Norvège et l'un des plus variés avec ses petits villages suspendus à flanc de

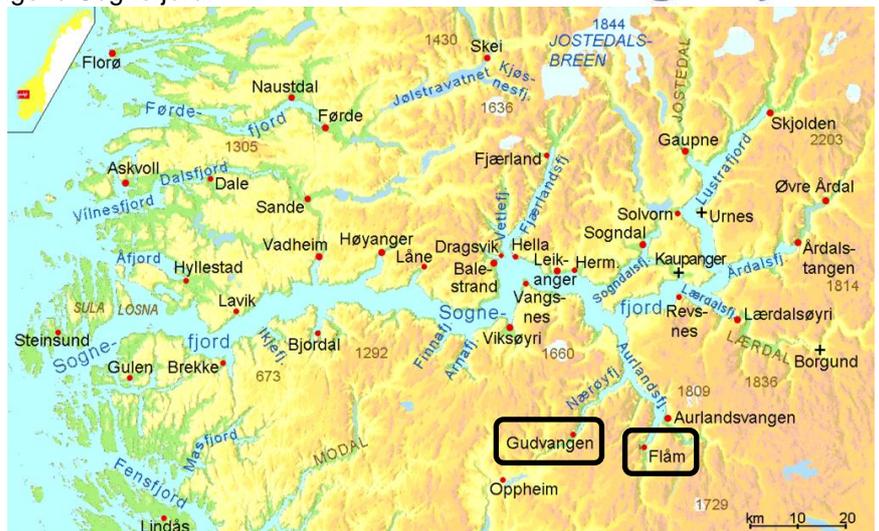
montagne, ses cascades vrombissantes et ses rives parfaitement découpées. Situé dans le comté de Sogn og Fjordane dans l'ouest de la Norvège, il s'enfonce dans les terres sur 204 kilomètres, jusqu'à la ville de Skjolden. Sa profondeur atteint 1 308 mètres. Les profondeurs maximales sont atteintes un peu à l'intérieur des terres : près de son embouchure, le fond du fjord monte de façon abrupte jusqu'à un plateau situé à 100 m en dessous du niveau de la mer. La largeur moyenne du Sognefjord est d'environ 4,5 km. Des falaises le surplombent jusqu'à des hauteurs supérieures à 1 000 m. Parmi les villes situées sur le fjord et ses bras, on peut citer Balestrand, Gudvangen et Flåm. La beauté du fjord en fait une destination touristique très prisée. De nombreuses croisières sont possibles sur le Sognefjord, été comme hiver. Une ligne touristique de chemin de fer, la ligne de Flåm, longe le Sognefjord.



sognefjord

### Un tunnel va traverser les fjords norvégiens

Le projet, une première mondiale, permettra de supprimer les passages en ferries et accélérer la circulation. Le chantier est estimé à 40 milliards d'euros (Le projet complet entend permettre de traverser une grande partie du pays en une quinzaine d'heures au lieu de 23 heures actuellement dont 7 heures de bateau. Pour cela, outre le Rogfast, la E39 doit être transformée pour devenir partout une vraie autoroute ou du moins une route express avec voies séparées). Il fait partie des projets les plus innovants de la planète : la création d'un tunnel flottant en Norvège. Cette idée, encore en réflexion, s'inscrit dans le cadre du chantier à 35 milliards d'euros mené par Oslo pour améliorer la circulation sur la côte ouest. Le pays souhaite équiper cette région d'un nouvel axe rapide, la route européenne E39. La construction d'un premier tronçon a déjà débuté : le Rogfast. Le tunnel doit relier Randaberg et Bokna et devrait être terminé en 2026. Il sera le plus profond (-390 m) et le plus long (27 km) tunnel routier sous-marin du monde (voir la vidéo : <https://youtu.be/4vp19pRTJ9s>). L'idée est de permettre aux automobilistes de gagner énormément de temps entre le Sud et le Nord du pays. Et aussi de réduire la pollution générée par ces bateaux traversiers. Actuellement, à cause des fjords, il faut prendre 8 liaisons par ferry sur la E39 (qui a souvent la configuration d'une route nationale plutôt que d'une autoroute) entre Kristiansand (au Sud) et Trondheim (en direction du Cercle polaire). Chaque traversée prend entre 10 min et 40 min, sans les temps d'embarquement/débarquement. Dès lors, le parcours de 1100 km, déjà truffé de ponts et tunnels, prend près de 20 heures. Tout autant qu'en faisant un détour par l'intérieur des terres. Le Rogfast, avec le Boknafjordtunnelen de 26,7 km, fera déjà gagner 40 minutes sur le parcours, en roulant à 100 km/h. Un péage est envisagé. Les touristes vont sans



doute y perdre en paysages de fjords à bord des ferries. À moins que ceux-ci ne subsistent pour cette attractivité, du moins sur certaines liaisons. Problème : ces étendues d'eau sont trop profondes pour des tunnels ou des ponts classiques. Le chef de projet à l'administration norvégienne des routes, Mathias Egeland Eidem explique : "Le fond [des fjords] varie de 400 à 1.200 mètres et trois de ces huit fjords sont trop larges pour un pont suspendu, sa portée maximum étant de deux kilomètres". D'où ce projet de tunnel flottant. Si l'idée n'est pas nouvelle, ce type d'infrastructure n'a encore jamais été testé et serait une première mondiale. Dans les Échos, le fonctionnaire norvégien explique : "Le principe est un tunnel en béton situé à vingt mètres minimum sous la surface, pour ne pas subir l'effet des vagues ni gêner le trafic maritime". Une technologie qui a un coût : 4 milliards d'euros pour 5 kilomètres contre 2 milliards pour un pont flottant. Ainsi la Norvège a privilégié la dernière solution pour le fjord de Bjornafjorden, qui abritera alors le pont flottant le plus long du monde. Mais pour les deux autres, la situation est plus compliquée. Le plus problématique est le Sognefjord, le fjord le plus profond de Norvège (-1.200 mètres). C'est là qu'Oslo pourrait créer le premier tunnel flottant au monde. Si le pays réfléchit toujours à la question, il devra cependant rapidement trouver une solution. La fin de la E39 est prévue pour 2050...



<https://www.lesechos.fr/industrie-services/immobilier-btp/le-tunnel-routier-flottant-fait-son-chemin-en-norvege-1017818>  
<https://www.capital.fr/economie-politique/un-tunnel-va-traverser-les-fjords-norvegiens-1337947> - Par Annick Berger (Publié le 11/05/2019)

A (a)	a	le a de man
Å (å)	o	le o de old
Æ (æ)	a	le a de ache
B (be)	b	le b de bid
C (se)	k	le k de kids
D (de)	d	le d de dog
E (e)	e	le e de open
F (æf)	f	le f de food
G (ge)	g	le g de good
H (há)	h	le h de house
I (i)	e	le e de seek
J (jåd)	y	le y de yet yellow
K (ká)	k	le k de keen
L (æl)	l	le l de lime
M (æm)	m	le m de men
N (æn)	n	le n de notice
Ø (ø)	ir	le ir de weird
O (o)	o	le o de old
P (pe)	p	le p de pen
S (æs)	s	le s de son
T (te)	t	le t de tip
U (u)	o	le o de booth
V (ve)	v	le v de vote
W (dobbel)	v	le v de world
X (æks)	x	le x de tax
Y (y)	ew	le ew de few
Z (sæt)	s	le s de sun

## Focus : la langue norvégienne

Le norvégien (norsk en norvégien) est une langue germanique parlée en Norvège qui a pour racine historique le vieux norrois, utilisé depuis le Moyen Âge en Scandinavie. Le vieux norrois est aussi l'ancêtre direct du danois et du suédois modernes et a exercé une influence sensible sur le vieil anglais pour former l'anglais. En France, il a fourni à l'ancien normand des éléments de vocabulaire. Le norvégien actuel comporte en réalité un grand nombre de dialectes qui diffèrent autant entre eux que le danois ou le suédois. Il existe deux standards concurrents à l'écrit :

- **le bokmål** (littéralement « langue des livres »), héritier du riksmål (littéralement « langue du royaume ») c'est-à-dire du norvégéo-danois/dano-norvégien élaboré pendant la longue période de domination danoise.

- **le nynorsk** (« néo-norvégien »), héritier du landsmål (littéralement « langue des campagnes » ou « langue nationale »), dont une variante moderne non officielle décrite plus « pure » mais « radicale » est dérivée, le høgnorsk (« haut norvégien ») plus proche du vieux norrois.

Ces deux dialectes sont construits, l'un (le bokmål) étant plus proche des dialectes parlés dans le sud-est (région d'Oslo), l'autre (le nynorsk) étant plus proche des dialectes parlés sur la côte ouest (la « Norvège des fjords »). Ils sont utilisés (à l'écrit uniquement) plus ou moins en fonction de cette proximité.

Français	Norvégien
Bonjour / Bonsoir	Hallo
Je comprends/ Je ne comprends pas	Jeg forstår ikke
Pardon	Unnskyld meg
Au revoir	Ha det
Bienvenue	Velkommen
Merci (beaucoup)	Tusen takk
Excusez-moi/SVP	Unnskyld meg/Vær så snill
Je suis Français(e)	Jeg er fransk.
Je m'appelle...	Jeg heter ...
Non merci	Nei, takk.
Oui/Non	Ja - Nei
De rien / Je vous en prie	Vær så god