



Bibliothèque de l'Académie des sciences d'outre-mer

Les recensions de l'Académie de mars 2021¹

Les pôles : une aventure française / Dominique Le Brun

Éd. Tallandier, 2020

Cote : 63.121

Les arbres de la seconde moitié du XXe siècle nous avaient caché la forêt... Fussent-ils si remarquables qu'un terreau médiatique les ait nourris - ceci expliquant partiellement cela - il est vrai que dans les continents vers lesquels Dominique Le Brun nous convie une nouvelle fois, ne poussent jamais d'arbres remarquables et que les héros de cette aventure française, quels qu'ils soient, ne surpassent pas en taille ceux de leurs prédécesseurs qui n'avaient pas bénéficié du même éclairage médiatique.

C'est pourquoi ce livre est particulièrement bienvenu qui égrène les noms, souvent encore inconnus, de ceux de l'aventure polaire française. « *Qui se souvient de Balthazar de Moucheron ?* » questionne notre auteur en quatrième de couverture. La réponse nous conduit, dans un premier temps, dans le seul Arctique.

C'est que "*la permanence de la recherche française en Arctique est un petit filet toujours mince mais qui jamais ne tarit*" (A. Leroi-Gourhan, com. perso.) Et précisément, cette permanence est d'autant plus remarquable que la France n'a jamais possédé ni même revendiqué de territoire dans la zone arctique... tout au plus quelques comptoirs commerciaux tels ceux de la "Canalaska" et, bien sûr, Révillon-frères dans la zone d'activités correspondant à l'actuel nouveau Québec.

Dans son précédent ouvrage consacré au seul Arctique - *L'histoire secrète de Pythéas à Poutine un combat de 2500 ans*, l'auteur avait déjà cité cette réflexion de J. B. Charcot, ici encore bienvenue : « *d'où vient donc cette étrange attirance de ces régions polaires, si puissante, si tenace qu'après en être revenu, on oublie les fatigues morales et physiques pour ne songer qu'à retourner vers elle ?* ». C'est même elle qui par son auteur nous introduira aussi bien avec l'un de ses ***Pourquoi-Pas ?*** ou, avec son ***Français***, dans l'aventure française sur le continent antarctique.

Le seul commerce fut bien, au départ, le moteur de la recherche d'une route nouvelle vers la Chine. Après l'or et l'argent, les épices dès la fin du Moyen Âge étaient devenues des valeurs recherchées du négoce. Mais la route maritime qui contournait l'Afrique par le cap de Bonne-Espérance, trop longue, défavorisait la rentabilité de ce négoce. Ce sont des négociants de Rouen et de Lyon qui, les premiers en France - dès 1523 -, armèrent une flottille dont ils confièrent le commandement à un certain Verrazano pour trouver un chemin vers la mythique Cathay à l'extrémité orientale de l'Asie. Jacques Cartier, pilote réputé de Saint-Malo rêvait, quant à lui d'en trouver le passage par le nord de l'Amérique. Lors d'une troisième expédition, il atteignit l'actuel site de Montréal sans pouvoir le dépasser en remontant le fleuve Saint-Laurent ! Il fallait donc renoncer à la Chine par cette voie...



Les recensions de l'[Académie des sciences d'outre-mer](http://www.academieoutremer.fr) sont mises à disposition selon les termes de la [licence Creative Commons Paternité - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 3.0 non transcrite](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/).

Basé(e) sur une œuvre à www.academieoutremer.fr.



Bibliothèque de l'Académie des sciences d'outre-mer

Et c'est là qu'apparaît le nom de Moucheron, le fameux Balthazar, huguenot exilé de France pour s'installer dans les Provinces Unies et celui de son frère Melchior, négociant normand, intéressé par les fourrures que les forêts de l'Europe occidentale, surexploitées, ne pouvaient plus fournir. Sans autre but que commercial, plusieurs flottilles seront envoyées à la recherche d'un passage au nord de la Nouvelle Zemble.

Dès 1609 est fondée la Compagnie française du pôle arctique. Son objet ? l'établissement du commerce avec les Indes par le nord. Tenace, le mythe de la mer libre du pôle continue d'alimenter les rêves des négociants, d'autant plus que les baleiniers basques sont devenus les plus grands explorateurs du Nord... hélas, tout en gardant secrètes leurs zones de chasse.

Avec érudition, l'auteur sait démêler les « *fantasmes, vérités historiques, [et] réalités géographiques* » (p.49) qui se superposent entre le XVII^e et XVIII^e s. Ainsi naissent les Terres de Queirós et de Gonneville sur le chemin de la *Terra australis incognita*, abondantes de fantastiques trésors et jouissant d'un climat qui fit un moment considérer que la *Terra australis* devait être une terre de cocagne ! Pour d'autres, et ce fut le cas aussi bien de Frézier que de Bouvet de Lozier : leurs découvertes d'horizons lointains ou de caps noyés de brumes et de tempêtes - en les empêchant d'y accoster - ne permirent pas de révéler leur insularité et non leur appartenance au continent recherché.

Ce n'est pas d'emblée le même espoir qui pousse un certain Marion Dufresne. Il est, en effet, chargé de reconduire Aoutourou ramené par Bougainville de la nouvelle Cythère - aujourd'hui connue sous le nom de Tahiti - et vers laquelle il doit le ramener. Le décès de son passager à bord, libère Marion Dufresne de son devoir. Ainsi commence-t-il, sans attendre, son grand voyage de découverte. Au cœur de l'été austral (janvier 1772), Marion découvre deux îles qu'il baptise Terre d'Espérance et Île de la Caverne que Cook rebaptisera plus tard île Marion et île du Prince-Édouard. Quelques jours plus tard, cinq autres îles seront découvertes ; elles constituent aujourd'hui l'archipel des Crozet.

Sans doute sommes-nous peu habitués à retrouver le nom de Bougainville parmi les héros de l'exploration polaire. Or, l'auteur nous rappelle que, mu par l'espoir de découvrir de nouveaux territoires pour les Canadiens (les Acadiens) chassés de chez eux, il lui vient l'idée de coloniser les Falkland - alors, les Malouines - ou relâchent les capitaines négociants de Saint-Malo lors de leurs voyages de contrebande vers le Chili et le Pérou.

Dans la seconde moitié du XVIII^e siècle revient, lancinant, le vieux mythe de la mer libre du pôle. L'Académie des Sciences d'alors y trouve même plusieurs défenseurs dont un certain Buffon. Bougainville propose donc un projet de recherche de la route polaire du Nord. La réalisation de ce projet est différée, d'autant que six mois plus tard, Kerguelen revient d'un périple vers le sud et prétend qu'il a découvert le continent antarctique ! On se rappelle comment est décrit l'objet de sa découverte, comme une terre de cocagne... quelque temps après, la vérité éclatera sur ce mensonge, d'autant qu'on découvrira plus tard qu'il n'y a pas même débarqué et qu'il a abandonné sa conserve, le **Gros Ventre** ! Pris au piège de son propre mensonge, il est renvoyé fonder une colonie dans cette France australe, après être passé par l'Île de France et y avoir embarqué, clandestinement, une jeune fille qui loge dans sa propre cabine, une dénommée Louise Seguin dite Louison. Et, comme le souligne l'auteur avec sa connaissance du milieu de la Marine : « *comment un officier aux états de service jusqu'alors irréprochables peut-il enfreindre ainsi un tabou absolu de la Marine royale ?* » (p.91). Le capitaine de vaisseau Kerguelen est donc traduit devant le conseil de guerre ; il est déclaré coupable aux chefs d'embarquement clandestin de Louise Seguin, de sa décision de ne pas débarquer en France australe et de ne pas rentrer via le cap Horn comme sa mission le lui imposait. Il est condamné à six ans de



Bibliothèque de l'Académie des sciences d'outre-mer

forteresse et détenu au château de Saumur... pourtant il achèvera sa carrière avec le grade de contre-amiral ; et D. Le Brun de conclure ce chapitre : « *comprenez qui peut* » !

La guerre d'indépendance américaine entraîne La Marine française à défier la Royal Navy sur tous les fronts et, notamment, à détruire les forts et Comptoirs que l'Angleterre possédait en baie d'Hudson. Ce qui fut fait ; et pourtant la France ne sut pas en tirer avantage.

Des expéditions de découvertes orientées vers la géographie, la climatologie, etc. inaugurèrent sous Louis XVI des missions à buts scientifiques. N'était-ce pas dans cette optique qu'il avait choisi La Pérouse comme chef d'une grande expédition à travers les océans ? Cet aspect scientifique des missions polaires, Arctique et Antarctique confondus, partagé par les différentes nations échappèrent à leur initiateur et la France négligea, encore quelque temps, les régions polaires.

En effet, c'est en poursuivant un intérêt particulier qu'un certain Jules de Blosseville entreprit un repérage de la façade orientale du Groenland, encore que celui-ci s'effectuât dans le cadre d'une mission d'assistance aux morutiers et baleiniers français qui en fréquentaient les eaux voisines. À bord de la *Lilloise* longeant la côte orientale, il porte sur la carte les sites aux noms bien français de Rigny, Bréauté, Aunay, les caps de Beaupré, Tupinier, Daussy et Savary, avant de disparaître corps et biens malgré plusieurs missions de secours parties à sa recherche.

Parmi les 53 missions qui partirent à la recherche de Franklin et des 129 hommes disparus dans le Passage du Nord-Ouest, deux Français s'illustrèrent lors de la troisième expédition de secours lancée par la Royal Navy : Joseph-René Bellot et Émile Debray. Le premier disparut près du détroit qui aujourd'hui porte son nom ; le second après une campagne de deux ans et demi regagna la France où il poursuivit sa carrière d'officier dans la Marine française. Ceci se passait dans les années 1853 et 1854. Au moins les participants de ces héroïques missions de recherche ne trouvaient-ils pour endurer la souffrance et la mort que le sens de leur engagement.

Bien différent - il est vrai, une exception - le voyage du prince Napoléon au Groenland qui organisa en 1856 « une belle excursion » au Groenland. En retiendrons-nous autres choses que, pour la première fois un navire français mouilla à Godthaab, capitale de l'île ? Puis les noms de Gustave Lambert et d'Octave Pavy sont cités, le second ayant participé à la difficile mission de Greely qui se termina peut-être par l'assassinat de Pavy...

Il est temps, désormais de consacrer notre attention à l'Antarctique où les Français jouèrent un rôle de premier plan. Jules Dumont d'Urville ne fut-il pas le premier à y prendre pied le 21 janvier 1840, sur un îlot appelé depuis lors : le Rocher du débarquement ? Du moins, c'est ce qu'affirme notre auteur car un américain dénommé Wilkes et qui naviguait dans les mêmes eaux voulut lui voler cette préséance ! Peut-être aurions-nous souhaité que l'érudition de notre auteur en rouvre, voire en conclue, le débat.

Mais qui étaye mieux le titre donné à cet ouvrage que Jean-Baptiste Charcot et ses *Pourquoi Pas ?* car, vraisemblablement, les lecteurs seront-ils nombreux à apprendre qu'il y en eut plusieurs, dont l'un, dans la zone antarctique, devint *Le Français*. Au congrès de géographie de Berlin en 1899, fut coordonnée l'exploration de l'Antarctique : Allemagne, Angleterre, Suède manifestèrent leur intérêt et annoncèrent leur programme. La France, en tant que Nation, ne se manifesta pas...

Déjà, "gentleman des pôles", comme le nomma un des officiers de la Navy, Charcot s'imposa, comme premier but de son expédition, la recherche de Nordenskjöld alors égaré dans les îles antarctiques et dont on n'avait plus de nouvelles. Il profita de cette mission volontaire pour explorer la péninsule antarctique entre la Terre de Graham et la Terre Alexandre pour des recherches scientifiques portant



Bibliothèque de l'Académie des sciences d'outre-mer

sur l'océanographie, la géographie, la physique du globe et l'histoire naturelle. Au terme d'une seconde campagne en Antarctique, le **Pourquoi Pas ?** avait cartographié près de 3600 km de côtes.

Mais à partir de 1925, c'est le Groenland qui devient sa destination de prédilection. Il effectue des travaux hydrographiques entre l'Islande et la face orientale du Groenland. En 1934, il conduit Paul Émile Victor - PEV - à Ammassalik puis le récupère l'année suivante, l'y dépose une nouvelle fois en 1936 et, lors de son retour vers la France, il fait naufrage et disparaît corps et biens au large de l'Islande. Une polémique éclatera : deux des membres qui avaient accompagné PEV devaient rentrer en France par le **Pourquoi Pas ?** Mais, ces deux membres préférèrent rentrer par un paquebot danois. En perturbant grandement les plans de Charcot, cette indécatesse entraîna un enchaînement des conséquences funestes que l'on sait.

L'auteur en proposant comme sous-titre : « Le XXe siècle dans le sillage de Charcot » fait, je pense, une légère erreur d'analyse, encore qu'il la corrige dans le texte lui-même. Affirmer que Charcot ait suscité des dizaines de vocations est sans doute bien impropre. Les romans de Jules Verne eurent, je crois, plus d'influence sur l'attrait des jeunes générations pour les Pôles. Encore que les résonances médiatiques des noms de PEV, Jean-Noël Mauraie à Jean-Louis Etienne, préfacier de ce livre, y aient, sans doute, joué leur rôle.

Le premier français à s'inscrire dans le sillage de Jean-Baptiste Charcot fut un certain Raymond Rallier du Baty, membre de l'équipage du **Français** lors de l'expédition en Antarctique de 1904-1905. A à son retour, il avait acheté un ancien bateau de pêche de la mer du Nord, un dundee qu'il avait baptisé le **J.B. Charcot** pour repartir en Antarctique. Au cours de ces années il explora les îles Kerguelen et les cartographia dans des conditions épouvantables d'une succession de tempêtes et de mers impossibles qu'il brava avec ses cinq compagnons. Son livre *15000miles in a ketch* racontant ses aventures de 1907 à 1909 attendit... 80 ans pour que ce récit empreint d'une merveilleuse humilité trouvât un éditeur français qui acceptât de le publier sous le titre d'*Aventure aux Kerguelen*. Les noms qui suivirent, PEV, Robert Gessain, Jean-Noël Mauraie sont ces arbres remarquables que j'évoquais au début de mon propos. Les auréoles médiatiques dont ils sont parés s'assombrissent sous le discernement de D. Le Brun qui note, entre autre : « *des difficultés humaines apparaissent lorsque certains s'inquiètent du culte de la personnalité qui s'est établi autour de Paul Émile Victor.* » (p.196). C'est pourquoi il est juste que notre auteur sorte du fichier de l'oubli ces trois hommes, Martin, Pommier et Valette - aux noms moins célèbres que les précédents - mais auxquels on doit le rêve d'une France en Terre Adélie dès les premières années d'après-guerre. Un rêve, il est vrai, que PEV les aida à réaliser mais qu'il ne concrétisera pas lui-même avant 1956, lors de l'Année Géophysique Internationale. Grâce à eux, était maintenant affirmée la présence de la France en Antarctique où se succédèrent de façon quasi ininterrompue nombre de scientifiques dont quelques noms seulement sont ici mentionnés.

Sur le chemin de ce lointain continent une multitude de navigateurs français, les Kerguelen, les Marion Dufresne, les Crozet, attirés dans ces régions pour des raisons diverses découvrirent des îles aujourd'hui rassemblées dans une entité administrative celle des TAAF, les Terres Australes et Antarctiques Françaises (1955) auxquelles appartiennent également les îles Saint-Paul et Amsterdam et la Terre Adélie ; enfin, depuis peu, les îles Éparses. Leur propriété donne à la France une des plus grandes ZEE (Zone Économique Exclusive) hélas assez soumise au piratage halieutique.

Enfin, comme il l'avait justement expertisé dans son précédent ouvrage, l'auteur considère l'Antarctique comme un thermomètre du réchauffement climatique. Il définit les années 2000 comme celle du défi de l'anthropocène. Il fonde ses premières appréciations sur les sondages effectués en



Bibliothèque de l'Académie des sciences d'outre-mer

particulier en Terre Adélie (Dôme C) qui contribuent à tracer l'histoire du climat de la Terre sur 800 000 ans. Il affirme que *"c'est l'action humaine dans les parties peuplées de la Terre qui a enclenché un réchauffement dont les effets visibles sont apparus en premier lieu sous les climats extrêmes des pôles"* (p.255). Cette affirmation est peut-être un peu hâtive ; la terre obéit à ses propres cycles de réchauffement et de glaciation, et ce qui se passe à partir du début de l'ère industrielle est une accélération du processus du réchauffement. Avec beaucoup de pédagogie il nous explique la fonction déterminante des régions polaires dans le réchauffement planétaire ; cette fonction se manifeste par la circulation océanique et la dynamique du carbone. De la première il conclut que la hausse de température des mers polaires ralentit la circulation océanique. Puis il étudie la dynamique du carbone, c'est-à-dire l'effet de serre. Il prédit des catastrophes en chaîne et n'hésite pas à parler du *"chaos climatologique"* (p. 260) qui menace la planète.

Revenant à l'Arctique, il observe que le sous-sol groenlandais devient accessible à l'exploitation minière. Pétrole et gaz y abonderaient pour 15 et 30 % des réserves mondiales, et par ses terres rares et ses minerais à 25 % de la demande mondiale à venir. Ainsi revient d'actualité les nouvelles routes maritimes par le Passage du Nord-Ouest qui abrège considérablement le transport entre les centres de productions industrielles asiatiques et les régions consommatrices occidentales d'Amérique et d'Europe. Quant à la route maritime par le Pôle Nord lui-même, de monstrueux brise-glace sont aujourd'hui capables de l'ouvrir !

Notre auteur finira-t-il sur une note apocalyptique ? Il note, entre autres, que *"pour la première fois en Antarctique le 9 février 2020 on a enregistré une température supérieure à 20 °C."* (p.285) Il souligne que cette vision apocalyptique se fonde aussi sur les agissements de la Chine et de la Russie *"qui continuent de piller méthodiquement les ressources halieutiques de la planète, [...] et qui ont mis un veto catégorique à la proposition d'une extension des réserves naturelles de l'océan Austral [...]"* (p.286).

Malgré les accords internationaux souvent bafoués par ces deux puissances - et il en fournit maints exemples - D. Le Brun veut cependant garder des raisons d'espérer. Et de citer en 2019 l'engagement de la CMA-CGM à ne pas emprunter la route maritime du Nord pour ses trafics entre l'Asie et l'Europe, décision bientôt suivie par celle des compagnies italo-suisse MSC et allemande Hapag-Lloyd.

Les notes particulièrement bien documentées et classées par chapitre occupent huit pleines pages. Les chronologies des expéditions du VI^e siècle à 2020 précèdent un très utile glossaire polaire et nautique et une riche bibliographie.

Une fois encore, D. Le Brun nous a donné un livre remarquable, particulièrement bien documenté, et dont l'iconographie cartographique, remarquable de synthétisme et de sobriété - et qui précède chaque chapitre - est à l'unisson d'une passion qui sourd dès le choix du tableau de Marin-Marie reproduit en couverture...

Jean-François Le Mouël