



Dominique Le Brun

LES PÔLES
UNE AVENTURE
FRANÇAISE

Préface de Jean-Louis Étienne

Tallandier

LES PÔLES

Du même auteur

- Bougainville*, Paris, Tallandier, 2019.
- Éloge passionné des navigateurs*, Paris, Philippe Rey, 2019.
- La Méduse, les dessous d'un naufrage. Les survivants témoignent*, Paris, Omnibus, 2018.
- Arctique, l'histoire secrète. De Pythéas à Poutine, un combat de 2 500 ans*, Paris, Omnibus, 2018.
- C'est pas la mer à boire !*, Paris, Éditions du Trésor, 2018.
- Antarctide. Le continent qui rendait fou. D'Aristote à Amundsen, 2 000 ans de quête*, Paris, Omnibus, 2017.
- Vauban. L'inventeur de la France moderne*, Paris, Vuibert, 2016.
- Pirates, histoires vraies. Des Barbaresques à l'affaire du Ponant*, Paris, Omnibus, 2016.
- La Vérité sur la Bounty. Les mutins témoignent*, Paris, Omnibus, 2015.
- Les Naufragés. Témoignages vécus (XVII^e-XX^e siècle)*, Paris, Omnibus, 2014.
- Quai de la Douane*, Bordeaux, Le Télégramme, 2014.
- De la piraterie au piratage. La fascination de la transgression*, Paris, Buchet-Chastel, 2013.
- La Malédiction Lapérouse (1785-2008). Sur les traces d'une expédition tragique*, Paris, Omnibus, 2012.
- Moi Garneray, artiste et corsaire...*, Paris, Omnibus, 2012.
- Pirates et gentilshommes de fortune*, Paris, Omnibus, 2011.
- Le Roman des pôles*, Paris, Omnibus, 2008.

Dominique Le Brun

LES PÔLES

Une aventure française

PRÉFACE DE JEAN-LOUIS ÉTIENNE

Tallandier

Cartes : © Légendes Cartographie/Éditions Tallandier, 2020

© Éditions Tallandier, 2020
48, rue du Faubourg-Montmartre – 75009 Paris
www.tallandier.com

ISBN : 979-10-210-3794-6

À l'équipage du patrouilleur polaire *L'Astrolabe*,
avec ma chaleureuse reconnaissance.

« 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 elles ? »

JEAN-BAPTISTE CHARCOT

Préface

Sur le calendrier de la découverte du monde, les régions polaires figurent parmi les dernières à avoir été approchées et conquises. On peut parler de conquête à propos des pôles tant l'approche de ces terres gelées est jalonnée de naufrages, de disparitions, d'agonies, d'aventures meurtrières. Une majorité d'hommes partis explorer les univers glacés de notre planète ne sont jamais revenus. Aussi, je veux rendre hommage aux pionniers de l'exploration polaire. Ceux qui ont survécu au froid, à la famine, au scorbut, à l'incertitude du lendemain, nous ont rapporté les plus belles pages de l'héroïsme, jusque-là insoupçonné, de la nature humaine.

Pour m'être souvent engagé sur ces terres et mers gelées, en Arctique et Antarctique, des expéditions que j'ai faites avec de bons équipements modernes et des moyens d'alerte, je voue une admiration sans borne à ces découvreurs des pôles. Quelle audace, quel courage de tout quitter sans aucune certitude de retour. Ils ne savaient pas où ils allaient, où les conduisaient ces trajectoires hypothétiques vers des latitudes de plus en plus

LES PÔLES

inhospitalières, s'ehardissant aveuglément à travers les mâchoires de la banquise. Dans ces contrées du bout du monde, les maigres ressources locales conduisent vite à des situations de survie. Et ils n'avaient aucun moyen pour alerter sur leur détresse et espérer des secours.

Pour comprendre et apprécier l'engagement, l'audace, la détermination, le talent de ces découvreurs d'océan, il faut imaginer qu'ils sillonnaient d'immenses étendues de mer où les îles ne sont que de minuscules émergences. Ils avançaient à la voile, tributaires des forts vents d'ouest, avançant souvent dans le brouillard, sans autre instrument que la vigilance et l'œil avisé. Et quand, du haut de la mâture, l'homme de vigie criait « Terre ! », une attention extrême s'imposait à l'excitation d'une probable découverte. Car les hauts-fonds à l'approche n'étaient pas connus. Il fallait sonder en permanence avec un poids qu'on immergeait en bout de corde pour connaître la profondeur. Les marins dans les cordages scrutaient la surface de l'eau à la recherche des récifs. Tout cela en maîtrisant la vitesse des navires, des vaisseaux lourds et peu manœuvrants totalement tributaires du vent. Il fallait le plus souvent longer la côte à la recherche d'une baie protégée avec la crainte permanente de s'échouer. En attente de meilleures conditions de vent, il devenait parfois plus raisonnable de prendre le large avec la frustration de ne pas pouvoir débarquer et en prendre possession. Le commandant mentionnait sur son livre de bord la latitude et longitude de la terre découverte et la

PRÉFACE

nommait. C'est ainsi que s'est dessinée la géographie de ces régions périlleuses.

Parmi tous ces navigateurs hors pair, on ne connaît que les plus célèbres, les commandants, chefs d'expédition, ceux qui ont laissé leur trace sur la géographie du monde. Combien de génies silencieux, combien de marins sont montés au front des tempêtes sur ces impitoyables océans, combien ont disparu en mer, décrochés de la mâture dans une manœuvre périlleuse ou emportés par les flots puissants qui balayaient le pont, combien de héros inconnus ?

La géographie révèle aujourd'hui l'engagement et les découvertes des marins français : un détroit et une île en Arctique pour Bellot, les îles Marion, Crozet, Kerguelen dans l'océan Austral, la Terre-Adélie sur le continent Antarctique et la mer d'Urville qui le borde. Port-Charcot est la baie où *Le Français* hiverna et la terre de Charcot au pied, de la péninsule Antarctique, est celle qu'il explora et dont il fit une cartographie détaillée. De nombreux caps, îlots, baies, sommets portent le nom de Français, appelés ainsi par Charcot en reconnaissance à leur soutien, politique et financier. Dans cette histoire longue et périlleuse de la découverte des régions polaires, on peut regretter qu'aucune expédition française n'ait eu l'ambition de conquérir les pôles, atteints au nord par Peary (1906) et au sud par Amundsen (1911). Nous avons pourtant en France la logistique maritime et les hommes, une alliance entre des marins chevronnés et des montagnards rompus aux longues randonnées dans la neige, au passage de

LES PÔLES

crevasses, aux bivouacs dans le froid. Il a manqué une vision d'État où une ambition singulière.

Depuis 1949, les scientifiques français sont très présents en Antarctique, à la base Dumont-d'Urville administrée par les Expéditions polaires françaises que dirigera Paul-Émile Victor jusqu'en 1976. Depuis 1997, la station Concordia est installée à 1 100 kilomètres des côtes, à l'intérieur du continent, à 3 200 mètres d'altitude. Ces deux bases de recherche sont administrées par l'Institut polaire français Paul-Émile Victor (Ipev), sous la direction du glaciologue Jérôme Chappellaz depuis 2018.

Parmi les explorations remarquables, lors de l'Année géophysique internationale (l'AGI de 1957-1958), la base Charcot fut installée sur la calotte glaciaire à 340 kilomètres de la côte et à 2 400 mètres d'altitude. Jacques Dubois, météorologue et chef de mission, Roland Schlich, spécialiste en géomagnétisme, et Claude Lorius, glaciologue, restèrent confinés dans un demi-cylindrique de tôle enseveli sous la neige pour un hivernage héroïque de dix mois. Claude Lorius développa l'idée que les bulles d'air emprisonnées dans la glace sont des témoins de la composition de l'air au moment de sa formation. Avec ses collaborateurs et le climatologue Jean Jouzel, ils mirent au point la méthode d'analyse des carottes de glace qui donnent ainsi l'histoire du climat : forées à plus de 3 000 mètres de profondeur, elles révèlent le climat de ce dernier million d'années. Ces résultats confirment que la Terre a sa vie propre, des alternances de périodes glaciaires et de réchauffements interglaciaires qui se

PRÉFACE

succèdent à des fréquences bien définies. Ces carottes confirment également de façon irréfutable que l'homme est l'acteur principal du réchauffement climatique que nous connaissons aujourd'hui.

La nature va toujours dans le sens de l'équilibre et le moteur de la machine climatique est l'échange permanent entre la chaleur des tropiques et le froid des pôles. La régulation climatique a besoin du froid polaire, mais aujourd'hui on a « ouvert la porte du frigo » du pôle Nord. L'Arctique est particulièrement touché, on enregistre en Alaska une élévation de la température moyenne de 4 °C depuis soixante-dix ans. L'Arctique perd son potentiel de refroidissement, en partie parce que sa surface change de couleur et perd sa capacité à réfléchir le rayonnement solaire. Les images des satellites révèlent que la glace sur l'océan du pôle Nord et la neige sur les terres environnantes (Sibérie, Canada, Alaska) arrivent plus tard, et fondent plus tôt. En libérant des surfaces océaniques libres de glace et des terres sans neige, l'Arctique capte le rayonnement solaire et se réchauffe. On assiste à un phénomène d'emballement. Le pergélisol fond de plus en plus en profondeur, libérant ainsi d'importantes quantités de dioxyde de carbone et de méthane qui aggravent la situation climatique globale.

L'Antarctique n'est pas épargné : la montée du niveau et de la température des océans provoque une érosion sous les plateformes de glace flottantes entraînant la production d'icebergs géants qui se détachent du continent et contribuent à l'élévation de l'océan.

LES PÔLES

La surpêche est un autre fléau de ces régions éloignées, propices au pillage de navires pirates. Avec ses patrouilleurs basés à La Réunion, la France est particulièrement attentive à la surveillance des zones économiques exclusives (ZEE) et leur périphérie, qui entourent les îles Australes dans l'océan Indien. Les navires autorisés ont un signalement par satellite ; les autres ne sont pas repérables, mais une équipe d'ornithologues français a mis au point une balise miniature que l'on place sur le dos des albatros, et qui capte le rayonnement des radars de tous les navires permettant d'identifier et d'arrêter ceux qui sont en situation irrégulière.

Très active pour la protection de son patrimoine naturel austral, la France a créé en 2006 la Réserve naturelle nationale des Terres australes françaises qui englobe l'archipel de Crozet, de Kerguelen et les îles Saint-Paul et Nouvelle-Amsterdam. C'est de très loin la plus grande réserve naturelle de France qui est classée au patrimoine mondial de l'Unesco depuis 2019.

Par ailleurs, sur la côte Antarctique de l'est, la France, l'Australie et l'Union européenne proposent l'établissement d'une aire marine protégée sur trois secteurs, dont l'un est situé au large de la Terre-Adélie, ce qui permettrait de préserver ces écosystèmes marins en limitant la pêche dans cette zone. Il faudra encore attendre car à la dernière réunion de la CCAMLR en octobre 2019, l'organisme international qui gère les ressources maritimes autour de l'Antarctique, il n'a pas été possible de concrétiser ce projet du fait de l'opposition de la Russie et de la Chine.

PRÉFACE

Parmi les initiatives polaires françaises non gouvernementales, citons la construction du voilier polaire *Antarctica*, avec lequel j'ai participé pendant dix années à des expéditions à vocation scientifique et pédagogique, et la dérive à travers l'océan Arctique qu'il a suivie sans encombre sous le nom de *Tara*. Citons aussi l'engagement remarquable d'Éric Brossier et sa famille qui ont fait de nombreux hivernages en Arctique à bord du voilier polaire *Vagabond*, en collaboration avec des instituts de recherche. Après des années de persévérance, le projet *Polar Pod* devrait commencer sa circumnavigation antarctique en 2023. Cette idée est née à la lecture des publications sur l'océan Austral. Du fait de son éloignement, cette immense couronne océanique qui relie les trois grands bassins – l'Atlantique, l'Indien et le Pacifique – est encore sous-explorée. Certes, les scientifiques français font un travail remarquable sur l'océan Indien, à bord du *Marion-Dufresne II* qui assure la logistique entre La Réunion et les îles Australes. Mais il existe un besoin de mesures *in situ* sur de longues périodes. La question était : quel vaisseau pour séjourner sur cet océan de tempêtes ? Avec le bureau d'ingénierie navale Ship ST de Lorient, nous avons créé le *Polar Pod*, un grand flotteur vertical qui hébergera huit personnes dans de bonnes conditions de sécurité et de confort. Entraîné par le Courant circumpolaire antarctique, le « tour du monde » par les cinquantièmes hurlants devrait durer dix-huit mois. La stabilité de cette plateforme va permettre de mesurer avec précision les échanges atmosphère-océan, notamment le CO₂,

LES PÔLES

aux quatre saisons. Cet immense océan est un acteur du climat car sa surface d'eau froide en fait le principal puits de carbone océanique de la planète, et on ne connaît pas sa performance. Autonome en énergie grâce à six éoliennes, le *Polar Pod* est une plateforme silencieuse grâce à laquelle sera réalisé un inventaire continu de la faune marine par acoustique. Une expédition digne de Jules Verne, qui nous laisse espérer la rencontre du calmar colossal, une sorte de calmar géant inféodé aux profondeurs de l'océan Antarctique.

On m'interroge souvent : pourquoi cette attirance pour ces régions, ces déserts de glace si inhospitaliers ? Les pôles ont cette force d'attraction des choses inaccessibles qui appellent l'homme à s'engager avec passion. Au cœur de tous les déserts, en apesanteur des contraintes et des stimulations du monde, l'homme perd ses repères et n'a pas d'autre issue que d'apprendre à s'approprier lui-même. Contraint de passer du temps avec soi, d'explorer son silence, ses sensibilités, ses limites, on ne revient jamais le même d'un long séjour dans le grand hiver. La lente traversée des grands déserts donne de l'espace au temps et du relief à l'essentiel. C'est là peut-être que réside une clé du paradoxe de l'irrésistible attrait pour les régions polaires.

Jean-Louis Étienne*

* Médecin et explorateur, il est le premier homme à atteindre en solitaire le pôle Nord en 1986 ; il a effectué la première traversée de l'Antarctique en traîneau à chien en 1989-1990. Sa prochaine expédition sera une circumnavigation Antarctique pour l'étude de l'océan Austral à bord du *Polar Pod*.

Avant-propos

L'idée de raconter l'aventure polaire française est née à Londres, plus précisément à Greenwich, dans le saint des saints de la marine anglaise : le Old Royal Naval College. Là se dresse, dominant la Tamise, une colonne de granite rose, imposant obélisque. Un parfait hasard m'avait conduit devant ce monument. Venant de l'observatoire astronomique qui marque le méridien 0°, j'avais traversé le Maritime Museum et longeais la promenade au bout de laquelle pointe la mâture du clipper *Cutty Sark*. Et, devant l'ancienne école navale, je trouvai, en lettres dorées sur marbre sombre, l'hommage rendu par la Royal Navy à un marin français dont j'ignorais totalement l'existence : « *To the intrepid young BELLOT of the French Navy / who in the endeavour to rescue FRANKLIN / shared the fate and the glory of that illustrious navigator. / From his British admirers, 1853¹.* » Sur le coup, j'ai eu honte. Mais quelle curieuse histoire... Car la disparition de l'expédition Franklin dans le passage du Nord-Ouest fut ressentie comme une catastrophe nationale par le Royaume-Uni. Or, après ce désastre, une souscription anglaise avait

financé un monument dédié à un Français, et l'Amirauté lui avait réservé une place d'honneur. Belle définition du *fair-play*. Et moi qui n'avais jamais entendu parler de Bellot.

Dès mon retour de Londres, j'ai enquêté et les premières recherches m'ont conduit aux collections du journal *L'Illustration*. Son édition du 23 avril 1853 contient un reportage signé par Joseph Bellot, lieutenant de vaisseau de la Marine impériale : « Expédition à la recherche de Sir John Franklin (1851-1852), commandée par William Kennedy ». L'article est accompagné d'une gravure stupéfiante. Elle représente un petit navire arborant, hissés côte à côte à la corne d'artimon, les pavillons britannique et français. Du jamais-vu ! Bellot n'avait pas été le seul Français à participer aux recherches de John Franklin : il y eut aussi Émile de Bray. Avec ce dernier, j'ai découvert qu'à la fin du XIX^e siècle exista un projet polaire français. En effet, de Bray fut contacté par un certain Gustave Lambert qui, avec le docteur Octave Pavy, voulait monter une expédition vers le pôle Nord. La guerre de 1870, en tuant Lambert lors du combat de Buzenval, mit fin au projet. Mais Pavy devint le médecin de la base américaine polaire de Fort-Conger, établie en 1882 sur la terre Ellesmere. Non seulement le Français ne démérita pas lors de cette expédition qui s'acheva de manière dramatique – les survivants lui doivent tout simplement la vie –, mais il mena un raid qui le mena à 82°56'N, ce qu'aucun Américain n'avait encore fait, le record étant alors tenu

par l'Anglais Albert Markham à 83°20' (43 kilomètres de mieux). Et dire que cette épopée est tombée dans l'oubli.

Dans de précédents ouvrages², j'avais certes évoqué les grands explorateurs polaires français, mais ceux-ci partageaient un nombre de pages forcément limité avec les géants norvégiens que furent Amundsen et Nansen, britanniques comme Franklin, Scott et Shackleton, ou américains avec Cook et Peary. Tandis que d'autres n'avaient pas encore reçu l'hommage qu'ils méritaient ; il était temps de les mettre à l'honneur. Ce devoir de mémoire s'imposait d'autant plus que l'aventure polaire française date de cinq siècles : dès les années 1520, lorsque les négociants en soie de Lyon et de Rouen s'associent pour trouver une nouvelle route maritime vers la Chine. De plus, à plusieurs reprises, on retrouve la France là où on ne l'attendait pas. Par exemple, le Hollandais Willem Barents est bien connu : en s'avancant loin à l'est de la Norvège dans l'océan Arctique, il a donné son nom à une mer. Mais on a totalement oublié, si tant est qu'on l'ait jamais su, que sa première expédition avait été financée par un négociant français installé à Amsterdam : Balthazar de Moucheron. Et qui soupçonnerait la création, en 1609, d'une Compagnie française du pôle arctique dont l'objet était l'ouverture d'une route maritime vers la Chine *via* le pôle Nord ? Ou encore, en 1634 au Spitzberg, la fondation d'une France arctique par des baleiniers basques ? Passons les siècles. Accompagnons les capitaines malouins qui donnent leurs noms aux îles subantarctiques ; saluons les contributions inconnues de

LES PÔLES

Bougainville et de Lapérouse à l'aventure polaire ; rappelons au passage que c'est le Français Dumont d'Urville qui, le premier, a débarqué en Antarctique (1840). Et signalons que les Britanniques, souvent jaloux pourtant, qualifièrent Jean-Baptiste Charcot (commandant le *Pourquoi Pas ?*) de *Polar gentleman*.

Aujourd'hui, et depuis les lendemains de la Seconde Guerre mondiale, la France occupe une place d'excellence dans tous les domaines polaires. Outre les œuvres de Paul-Émile Victor et de Jean Malaurie, rappelons le rôle de pionnier tenu par les chercheurs français en Antarctique à la fin des années 1950, lorsqu'en étudiant des carottes de glace, ils reconstituèrent 20 000 années de la vie climatique de la planète. Actuellement, les dernières missions, européennes, poussent ces connaissances jusqu'à 800 000 ans. D'ailleurs, la France est, avec les États-Unis et la Russie, la seule nation à entretenir une base scientifique à l'intérieur du continent antarctique. L'expertise polaire française est aussi reconnue en Arctique puisque le grand gisement de gaz naturel de Yamal, au nord de la Sibérie, est géré par un consortium réunissant des entreprises étatiques russe et chinoise ayant pour associé le pétrolier Total. Le premier méthannier brise-glace, lancé par la Russie en 2017 pour transporter le gaz extrait de Yamal, porte même le nom de *Christophe de Margerie*, l'ancien président-directeur général de Total. Quant au premier paquebot brise-glace jamais mis en service, c'est le *Commandant Charcot*, lancé pour la compagnie française Ponant.

AVANT-PROPOS

Rendre hommage aux pionniers des pôles français que la mémoire collective a laissé sombrer dans l'oubli ; rappeler que la France tient plus que jamais sa digne place dans la grande aventure des pôles ; donner envie au lecteur d'y aller lui-même ; tel est donc le propos de ce livre. Dans ces pages, nous voulons célébrer tous ceux qui ont fait des pôles une aventure française. Mais au-delà de ce travail historique, nous tenons aussi et surtout à apporter une contribution à l'information de chacun sur le futur immédiat de la planète. Dans le dernier chapitre et la longue conclusion, nous expliquons comment les changements climatiques observés tant en Arctique qu'en Antarctique accentuent de manière drastique le réchauffement climatique que subit aujourd'hui la planète entière. Pour comprendre ce qui arrive à notre bonne vieille terre, il faut absolument cerner ce qui se passe à chacun de ses pôles. Puisse cet ouvrage apporter à chacun les éclaircissements nécessaires et – pourquoi pas ? – susciter des vocations.

Les précurseurs



- **Janvier-juillet 1524** : Verrazano
- **1534, 1535-1536, 1541-1542** : les trois voyages de Cartier
- **1594, 1595, 1596-1597** : les trois voyages de Barents
- **1609** : la route polaire vers la Chine, imaginée par la Compagnie française du pôle arctique
- **1586** : Jehan Sauvage établit un comptoir à l'embouchure de la Dvina
- **1634** : Port-Saint-Pierre et Port-Louis, bases baleinières de la France arctique

UNE ROUTE NOUVELLE VERS LA CHINE

Les précurseurs

Ceux qui, les premiers, affrontent les glaces boréales ne cherchent pas à percer le mystère du pôle Nord. Ils sont en quête du plus court chemin vers les richesses de la Chine.

De la Renaissance, on retient surtout le prodigieux mouvement artistique. Mais l'histoire de la navigation met aussi en évidence son aspect économique, une frénésie commerciale soutenue par la finance et entraînant une quête insatiable des profits avec des ambitions géographiques démesurées. À la fin du Moyen Âge, les épices et la soie deviennent les plus recherchées des valeurs commerciales – l'industrie du luxe, déjà ! – et une demande en croissance constante amène les négociants à vouloir augmenter leurs profits en abaissant le coût du transport¹. Il s'agit pour eux de trouver une alternative à la route maritime que les Portugais ont ouverte ; celle qui, désespérément longue, atteint les îles aux épices après avoir contourné l'Afrique par le cap de Bonne-Espérance

et traversé l'océan Indien. Avec le voyage de Christophe Colomb, l'Espagne croyait avoir trouvé une route vers la Chine par l'ouest ; hélas, un continent inconnu barre le chemin. On appellera plus tard Amérique ce qu'on désigne pour le moment sous une expression plus neutre : le « Nouveau Monde ». Magellan trouve le moyen de contourner ce continent par le sud, mais l'océan qu'il doit traverser ensuite, l'actuel Pacifique, s'avère plus vaste encore que l'Indien. Il ne fait dès lors aucun doute que l'idéal serait de passer par le Nord, en contournant l'Europe ou l'Amérique.

Ouvrir une nouvelle route de la soie et des épices ne constitue pas l'unique motivation des négociants et des navigateurs. D'un point de vue militaire, la Renaissance connaît une évolution majeure dans l'art de faire la guerre : les canons et autres arquebuses s'imposent comme l'armement absolu. Mais les armes à feu, la poudre et les munitions reviennent cher. Le moindre conflit coûte une fortune. Pour faire la guerre, il faut de l'or, beaucoup d'or. Si les conquistadors espagnols ont trouvé un filon *a priori* inépuisable dans leur empire d'Amérique du Sud, les autres royaumes cherchent quelles terres encore inconnues seraient susceptibles de receler des mines. Mais voici qu'après l'or, l'argent et les épices, de nouvelles marchandises acquièrent à leur tour des valeurs considérables. Ainsi des fourrures rares comme la zibeline et le renard argenté, et l'huile de baleine qui fait luire les lampes d'une lumière incomparable. S'ajoutant à l'ouverture d'une route maritime vers la Chine, l'or qu'on

UNE ROUTE NOUVELLE VERS LA CHINE

espère découvrir en Amérique du Nord, les fourrures de la Moscovie et l'huile de baleine des mers boréales constituent les premiers moteurs de l'exploration de l'Arctique.

VERRAZANO EN AMÉRIQUE DU NORD

L'histoire commence en 1523 lorsqu'un certain Tomassino Guadagni, banquier toscan marié à une Française, s'entoure d'associés pour financer la recherche d'une nouvelle route de la soie. Un projet aussi coûteux et risqué exige un important tour de table. Aussi, l'affaire réunit d'autres banquiers, des négociants en soie de Lyon et de Rouen, sa belle-famille et divers proches. L'historien Charles de La Roncière a identifié les banquiers Nasi, Albizzi, Buonaccorsi et Gondi ; les frères Le Buatier, beaux-frères de Guadagni ; Cipriano Relia, principal du collège des Lombards à Paris ; ainsi qu'un certain Antoine de Martigny². Un navigateur d'origine florentine est pressenti pour prendre la tête de l'expédition : Giovanni da Verrazano. En juin 1523, une flottille de quatre nef quitte Rouen et se dirige vers la mer du Nord et le nord de l'Europe. Sans que l'on sache exactement où et quand, le mauvais temps et les glaces dressent un barrage infranchissable. Verrazano revient donc en France afin de tenter sa chance par l'ouest.

Pour cette deuxième tentative, il reçoit le commandement d'une nef appartenant à l'armateur normand Jean Ango : la *Dauphine*. Accompagné de son frère Girolamo,

LES PÔLES

Giovanni da Verrazano appareille de Dieppe le 1^{er} janvier 1524 et y revient le 8 juillet suivant après avoir repéré les côtes du Nouveau Monde entre les actuelles Caroline du Sud et Nouvelle-Écosse. Ce voyage est bien connu parce que, dès son retour, il adresse au roi François I^{er} un compte-rendu de cette expédition rapide mais efficace :

Mon intention était, en cette navigation, d'atteindre le Cathay et l'extrémité orientale de l'Asie, je n'avais pas pensé rencontrer un tel obstacle du côté de la terre nouvelle que j'ai découverte. Et si j'avais certaines raisons de penser la trouver, je pensais qu'elle offrirait un détroit permettant l'accès de l'océan oriental³.

Voici donc le roi de France sensibilisé à la recherche d'une route vers la Chine. En 1528, Giovanni da Verrazano repart à la recherche du détroit qui y donnerait accès, mais cette fois sur les côtes de l'isthme de Darien. Las, il y perd la vie sous les coups de cannibales, et l'exploration des côtes américaines s'interrompt pour un temps.

JACQUES CARTIER AU CANADA

Quatre ans passent. Début mai 1532, lors d'un voyage qui l'a conduit à Rouen puis à Dieppe, François I^{er} se rend au Mont-Saint-Michel. C'est sûrement alors que se décide le premier voyage de Jacques Cartier, mais on ne sait pas au juste en quelles circonstances. Le roi

UNE ROUTE NOUVELLE VERS LA CHINE

est-il en quête d'un navigateur pour prendre la suite de Verrazano ? Cartier a-t-il déjà conçu son propre projet ? Une simple rencontre protocolaire a-t-elle inspiré une idée ambitieuse ? Le fait demeure que Jacques Cartier, pilote réputé de Saint-Malo, sait où peut se trouver le passage vers la Chine par le nord de l'Amérique. Ce navigateur expérimenté connaît le Nouveau Monde pour avoir navigué dans les parages du Brésil avec des Portugais. Il a aussi pêché la morue dans les eaux de Terre-Neuve où les Malouins se rendent chaque été par flottilles entières. Et il sait qu'en ces parages, la mer s'enfonce dans les terres, très loin vers le nord-ouest.

À défaut de connaître grand-chose des voyages de Jacques Cartier avant le Canada, on peut tout de même affirmer qu'ils ont été assez profitables pour lui autoriser un beau mariage. Il a ainsi épousé la fille du connétable de Saint-Malo. On sait par ailleurs qu'il est un parent du procureur fiscal des revenus de l'abbaye du Mont-Saint-Michel. Il compte tout naturellement parmi les notables invités aux cérémonies de la visite royale. Mais qu'importe la façon dont Sa Majesté et le capitaine malouin ont pu s'entendre sur une expédition vers le nord de l'Amérique, un problème fondamental a été immédiatement abordé. Le projet ne va-t-il pas à l'encontre de la bulle papale *Inter Caetera* ? Alexandre VI Borgia l'a édictée en 1493 pour diviser l'univers en deux parties, situées de part et d'autre d'une ligne nord-sud tracée au milieu de l'Atlantique. Ce qui se trouve à l'Est revient au Portugal et ce qui est à l'Ouest, à l'Espagne. Pour décider de

LES PÔLES

l'expédition confiée à Jacques Cartier, François I^{er} estime ne pas pouvoir se passer de l'autorisation préalable du pape. Par chance, l'abbé du Mont-Saint-Michel, Jean Le Veneur de Tillières, qui porte aussi le titre de grand aumônier du roi, possède de précieux contacts à Rome. L'abbé rassure le roi et, en effet, le pape Clément VI stipule que la bulle de 1493 ne s'applique pas à cette navigation.

Le 18 mars 1534, François I^{er} peut commander à son trésorier de payer :

6 000 livres tournois pour l'équipement de quelques navires de Bretagne qui doivent accompagner Jacques Cartier dans un voyage qu'il va entreprendre vers les Terres Neuves pour découvrir certaines îles et pays où l'on dit que doit se trouver grande quantité d'or⁴.

Selon ce texte, François I^{er} se montre en définitive moins intéressé par la route de la Chine que par la découverte de mines d'or. Car de l'or, le roi de France en a chaque jour besoin davantage pour financer les guerres continues qui l'opposent à Charles Quint. Cartier, en revanche, donne l'impression d'être plus motivé par la recherche du fameux passage.

Avec deux petites nefes (le *Triton* et le *Goéland*), le navigateur quitte Saint-Malo le 21 avril 1534. Dix-huit jours plus tard, après une traversée dont la rapidité relève du prodige, il touche le cap Bonavista, sur la côte nord-est de Terre-Neuve. Après avoir attendu que les glaces