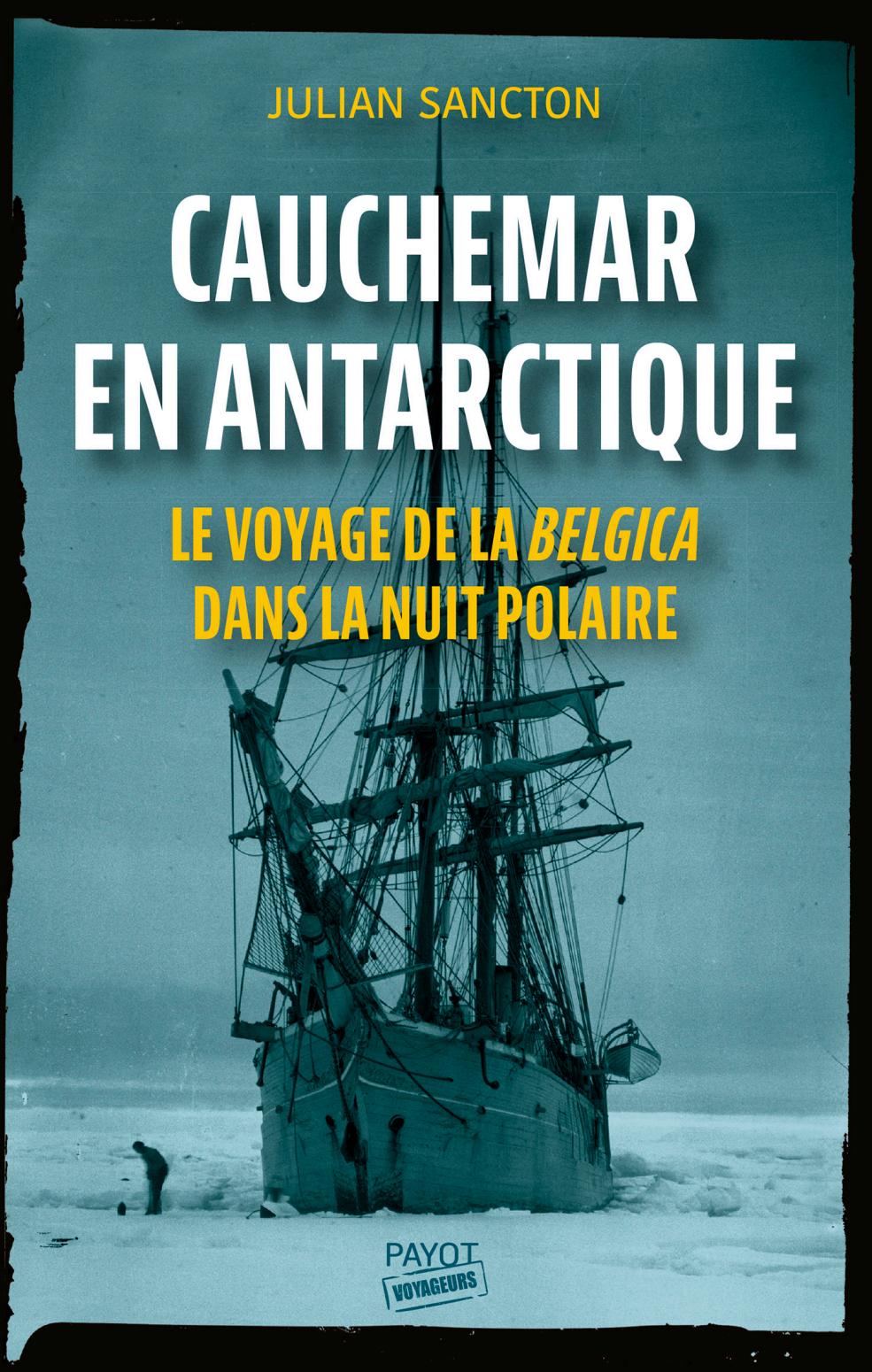
JULIAN SANCTON

CAUCHEMAR EN ANTARCTIQUE

LE VOYAGE DE LA *BELGICA* DANS LA NUIT POLAIRE



PAYOT
VOYAGEURS

Un huis clos sur la banquise ! Une fascinante histoire d'ambition, d'héroïsme et de survie en Antarctique qui se lit comme un roman.

En 1897, la *Belgica* quitte Anvers avec Adrien de Gerlache, jeune capitaine à sa tête, Roald Amundsen, le futur grand explorateur en second, vingt-trois hommes d'équipage inexpérimentés et indisciplinés, et une demi-tonne d'explosifs : direction le pôle Sud magnétique !
Le vieux baleinier est vite pris dans l'étau des glaces. C'est le début de treize mois de cauchemar pour le premier hivernage en Antarctique dans un isolement extrême. En proie à divers maux et à l'invasion des rats, les hommes luttent pour ne pas céder au désespoir et à la folie grâce à l'ingéniosité d'un singulier personnage, à la fois chirurgien et ethnologue, Frederick A. Cook. Celui-ci leur impose ainsi de se nourrir de viande de pingouin pour éviter le scorbut, les expose à la lumière du feu en une tentative inédite de luminothérapie et les oblige à marcher chaque jour autour du navire. La *Belgica* réussira-t-elle à se dégager de la banquise au terme d'une extraordinaire et épique aventure qui servira d'exemple à la NASA comme aux futures expéditions vers le pôle Sud menées par Amundsen ?

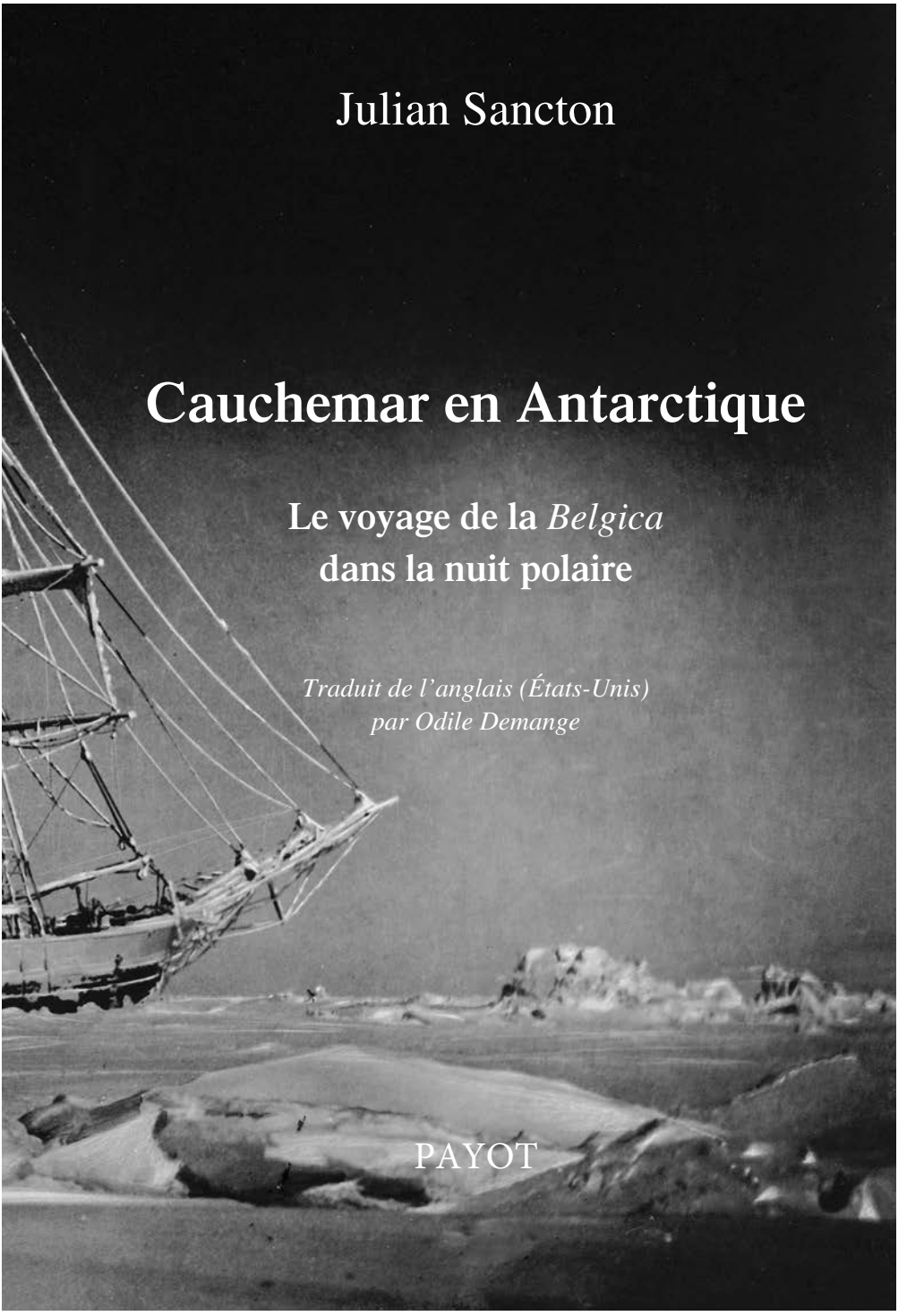
Julian Sancton est un journaliste new-yorkais qui a écrit pour plusieurs magazines (*Vanity Fair, The New Yorker, Esquire*) qui l'ont envoyé aux quatre coins du globe. Encensé par les journaux anglo-saxons, son livre a été traduit en plusieurs langues et sélectionné par le *Times* comme l'un des meilleurs de l'année 2021.

Julian Sancton

Cauchemar en Antarctique

Le voyage de la *Belgica* dans la nuit polaire

Traduit de l'anglais (États-Unis)
par Odile Demange



PAYOT

Retrouvez l'ensemble des parutions
des Éditions Payot & Rivages sur

payot-rivages.fr

Ouvrage dirigé par Sophie Bajard

TITRE ORIGINAL
Madhouse at the End of the Earth.
The Belgica*'s Journey into the Dark Antarctic Night,*
New York, Crown Publishers, 2021

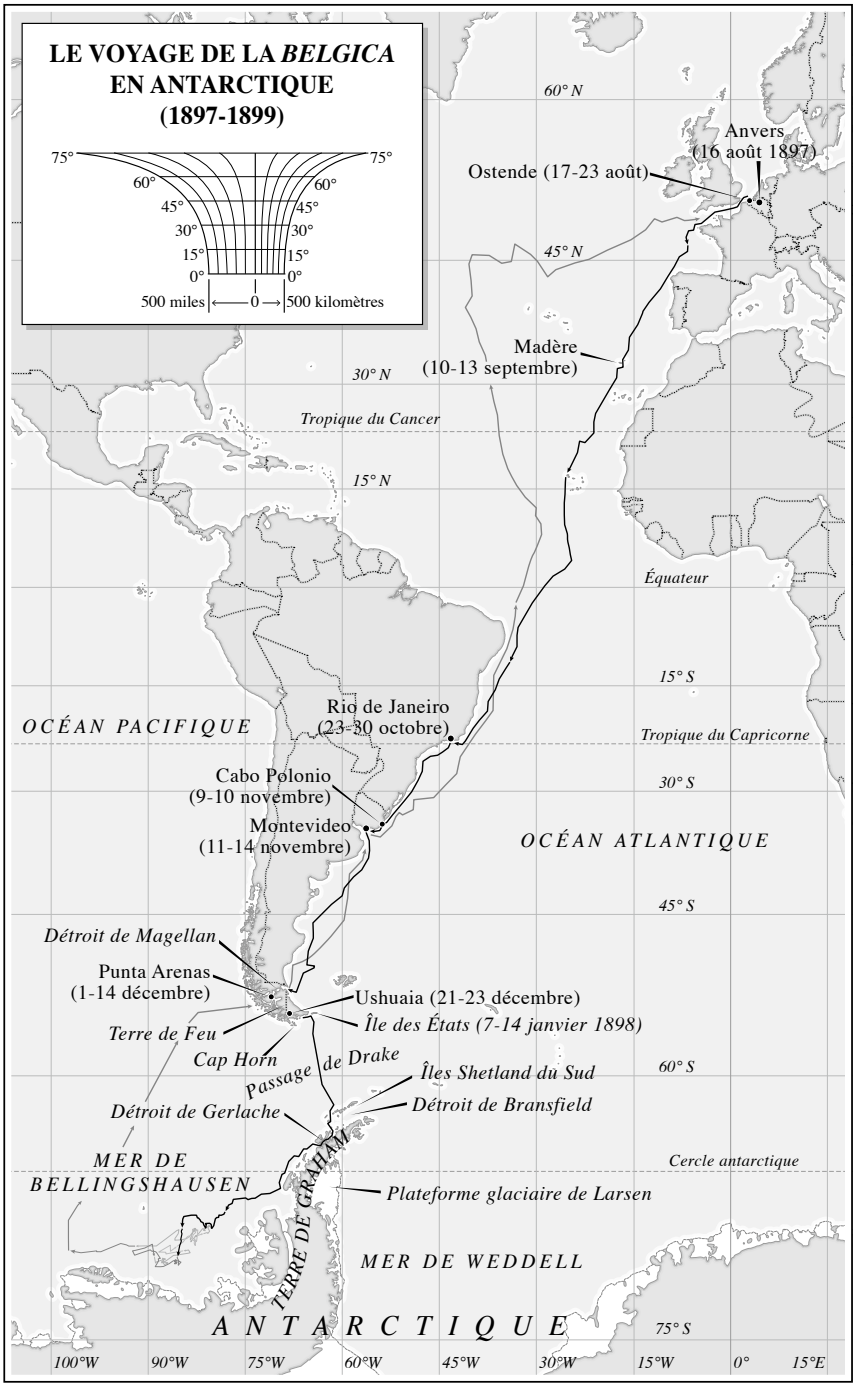
Couverture : La *Belgica* prise dans les glaces,1898
© collection de la famille de Gerlache
Conception graphique : Elena Giavaldi

Cartes, © 2021 by David Lindroth, Inc.
Frontispice, © De Gerlache Family Collection

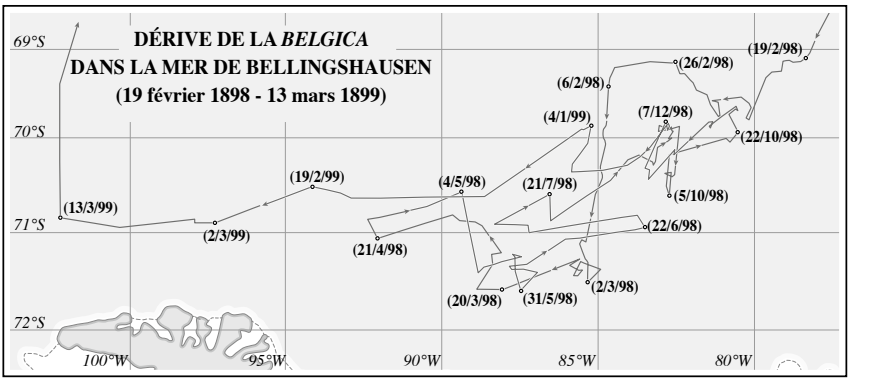
© 2021 by Julian Sancton
© Éditions Payot & Rivages, Paris, 2023

ISBN : 978-2-228-93243-1

Pour Jess, Maya et Leila (sans oublier Suki)


LE VOYAGE DE LA *BELGICA*
EN ANTARCTIQUE
(1897-1899)
75°
60°
45°
30°
15°
0°
500 miles
0
500 kilomètres
60° N
45° N
30° N
15° N
Équateur
15° S
30° S
45° S
60° S
75° S
Tropique du Cancer
Tropique du Capricorne
Cercle antarctique
Anvers
(16 août 1897)
Ostende (17-23 août)
Madère
(10-13 septembre)
Rio de Janeiro
(23-30 octobre)
Cabo Polonio
(9-10 novembre)
Montevideo
(11-14 novembre)
OCÉAN PACIFIQUE
OCÉAN ATLANTIQUE
Détroit de Magellan
Punta Arenas
(1-14 décembre)
Ushuaia (21-23 décembre)
Île des États (7-14 janvier 1898)
Terre de Feu
Cap Horn
Passage de Drake
Îles Shetland du Sud
Détroit de Bransfield
Détroit de Gerlache
MER DE
BELLINGSHAUSEN
TERRE DE GRAHAM
Plateforme glaciaire de Larsen
MER DE WEDDELL
ANTARCTIQUE
100°W
90°W
75°W
60°W
45°W
30°W
15°W
0°
15°E


DÉCOUVERTE
DU DÉTROIT
DE GERLACHE
(23 janvier -
12 février 1898)
Île Auguste
(1er débarquement)
Île Brabant
Île Anvers
Île
Wiencke
CÔTE DE DANCO
Cap Renard
(débarquement final)
62°S
Îles Shetland
du Sud
Détroit de Bransfield
Détroit de Gerlache
64°S
(VOIR CARTE
DÉTAILLÉE CI-DESSUS)
TERRE DE GRAHAM
66°S
Cercle
antarctique
Plateforme
glaciaire
de Larsen
68°S
MER DE BELLINGSHAUSEN
MER
DE
WEDDELL
(VOIR CARTE
DÉTAILLÉE CI-DESSOUS)
70°S
72°S
100°W
90°W
80°W
70°W
60°W


DÉRIVE DE LA BELGICA
DANS LA MER DE BELLINGSHAUSEN
(19 février 1898 - 13 mars 1899)
69°S
70°S
71°S
72°S
100°W
95°W
90°W
85°W
80°W
(13/3/99)
(2/3/99)
(19/2/99)
(21/4/98)
(4/5/98)
(20/3/98)
(31/5/98)
(21/7/98)
(2/3/98)
(4/1/99)
(6/2/98)
(22/6/98)
(26/2/98)
(7/12/98)
(5/10/98)
(22/10/98)
(19/2/98)

Prologue

20 JANVIER 1926
LEAVENWORTH, KANSAS

La lumière d'une aube froide et grise filtrait à travers les barreaux scellés dans les étroites fenêtres de l'hôpital de la prison de Leavenworth. Épuisé au terme de ses seize heures de garde, le vieux docteur rangea ses instruments et annonça au gardien qu'il était prêt à être raccompagné à sa cellule. Quand il passa le relais au médecin officiel de la prison, il redevint un prisonnier comme les autres, le détenu n° 23118.

Le docteur s'effondra sur son lit. La nuit avait été longue. Le pays était en proie à une épidémie de consommation d'opiacés d'une ampleur sans précédent et, à la nuit tombée, les toxicomanes en proie aux affres du sevrage poussaient des hurlements de souffrance, transformant le dernier étage de l'hôpital, au dire du médecin, en « asile de drogués ». La cellule qu'il occupait était une chambre bien éclairée à l'intérieur du bâtiment de brique de trois étages. Meublée d'un petit lit et d'une chaise, elle était équipée de l'eau courante. Ses murs étaient décorés des tableaux raffinés en broderie qu'il avait lui-même réalisés. Son logement était plus confortable que celui de certains de ses codétenus, parmi lesquels le gangster de Chicago Big Tim Murphy (qui était devenu son ami et son protecteur), rejoint un peu plus tard par Carl Panzram, tueur en série prolifique et impénitent (qui ne le devint pas). Il est vrai que les délits du détenu n° 23118 étaient d'une nature différente. Ce sexagénaire avait été condamné pour escroquerie dans une affaire de système pyramidal de vente

d'actions d'une société pétrolière. Il purgeait alors la troisième année d'une peine de quatorze ans de détention, sanction nettement plus sévère que celle habituellement infligée pour des délits comparables, mais à la mesure de sa notoriété.

Dans sa jeunesse presque oubliée, bien avant sa disgrâce, le médecin avait été un célèbre explorateur polaire. Sa prétendue conquête du pôle Nord en 1908 avait fait de lui un héros national avant qu'on ne le soupçonnât d'avoir menti à propos de cet exploit, parmi d'autres. « Il restera à jamais l'un des plus grands imposteurs du monde, affirmerait le *New York Times*. C'est à cela, et non à la découverte du pôle Nord, qu'il devra l'immortalité. »

Dans l'après-midi, un gardien l'informa que quelqu'un souhaitait le voir. Depuis son incarcération l'année précédente, le médecin avait refusé toutes les visites de ses amis et de sa famille. L'homme qui l'attendait ce jour-là était peut-être le seul être pour lequel il était prêt à consentir une exception. Il ne s'écoulait guère de jour où le prisonnier ne pensât à son ancien camarade, un solide Norvégien de 53 ans avec lequel il avait pris part à une éprouvante expédition dans l'Antarctique presque trente ans plus tôt. Le Norvégien, dont le médecin avait jadis été le mentor sur les questions polaires, s'était imposé depuis comme l'un des plus grands explorateurs que le monde eût jamais connu – le conquérant légitime du pôle *Sud*. Ses exploits, qui avaient fait la une des journaux, et la facilité apparente avec laquelle il les avait accomplis lui avaient valu une aura presque mythique. Une tournée internationale de conférences l'ayant conduit à travers les États-Unis, il avait tenu à présenter ses respects à son ancien inspirateur.

La nouvelle de l'entrevue de l'illustre explorateur avec le plus célèbre détenu de Leavenworth transpira et, en l'espace de quelques minutes, un essaim de journalistes afflua vers la prison. En témoignant publiquement son soutien au médecin discrédité, le Norvégien mettait sa propre réputation en péril. Mais cette visite n'était pas un simple geste de pitié à l'égard d'un vieil ami

dans l'affliction. Des années de course acharnée aux trophées géographiques les plus convoités de la planète ne l'avaient pas laissé indemne. Son feu intérieur l'avait consumé. Il était devenu amer et paranoïaque, et n'avait guère d'amis capables de le comprendre aussi bien que le médecin dont il avait tant appris en des temps plus simples, où la seule chose qui comptait était la survie. Et surtout, le Norvégien se faisait un point d'honneur à rendre visite à celui qui lui avait, estimait-il, sauvé la vie.

Le parcours des deux hommes avait spectaculairement divergé depuis leur dernière rencontre, et leurs visages le trahissaient. La détention avait privé le médecin de couleur et de vitalité. Ses yeux gris ardoise avaient perdu un peu de leur flamme, ses cheveux jadis luxuriants étaient clairsemés et son nez déjà puissant était devenu plus proéminent, si tant est que ce fût possible. Mais son sourire, qui révélait plusieurs dents en or, recelait encore un reflet du jeune homme qu'il avait été.

Le visiteur norvégien dominait le médecin de sa haute stature. Son visage « était brun, fortement brûlé par les neiges polaires, sillonné de profondes rides et d'une plaisante et fraîche vigueur », raconta plus tard le médecin. L'explorateur était alors, ajouta-t-il, « au zénith de la gloire [alors que] je gisais dans l'ornière d'une condamnation pénale […]. J'en éprouvai tout d'abord un effet effroyable, mais bientôt, la cordialité d'autrefois brûla toutes les barrières. Nous étions comme des frères ».

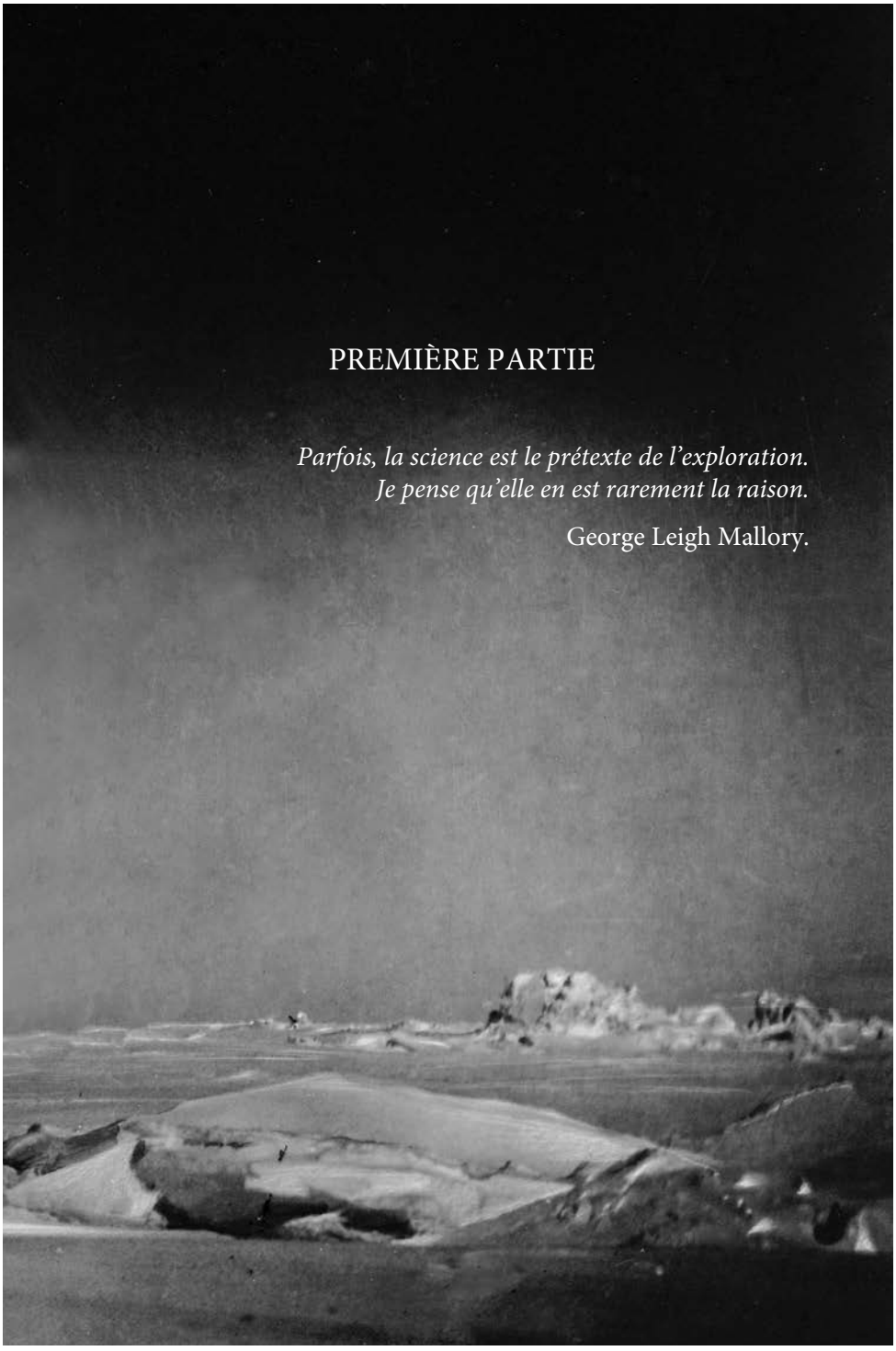
Ils se prirent les mains et ne se lâchèrent plus. Pour éviter les oreilles indiscrètes, ils se mirent à parler dans ce que le médecin appelait le « sabir de la Belgica ». La *Belgica* était le navire sur lequel ils avaient fait connaissance, à la fleur de l'âge, lors de leur première expédition en Antarctique. Les différentes langues parlées par les scientifiques, les officiers et l'équipage se fondaient en un amalgame babélien de français, de néerlandais, de norvégien, d'allemand, de polonais, d'anglais, de roumain et de latin. Cette campagne avait appris aux deux hommes que le froid et l'obscurité peuvent dévaster l'âme humaine. Ce fut au cours de cette

équipée que le docteur avait commencé à vouer un culte au soleil. En ce temps-là également, il avait été captif, retenu non par des barreaux et des serrures, mais par une étendue infinie de glace. En ce temps-là également, il avait entendu des hurlements dans la nuit.

PREMIÈRE PARTIE

Parfois, la science est le prétexte de l'exploration.
Je pense qu'elle en est rarement la raison.

George Leigh Mallory.



1

Et pourquoi pas la Belgique ?

16 AOÛT 1897, ANVERS

L'Escaut serpentait paresseusement depuis le nord de la France à travers la Belgique, obliquant brusquement vers l'ouest au niveau du port d'Anvers où sa largeur et sa profondeur lui permettaient d'accueillir des navires de haute mer. En ce matin d'été radieux, plus de 20 000 personnes s'étaient massées sur les berges du fleuve pour assister au départ de la *Belgica* et se repaître de sa gloire. Repeint de frais d'une couleur gris acier, le baleinier à vapeur de 34 mètres de long, équipé de trois mâts et d'un moteur à charbon, s'apprêtait à mettre le cap sur l'Antarctique pour effectuer le relevé de ses côtes inconnues et rassembler des données sur sa flore, sa faune et sa géologie. Mais ce qui avait attiré les foules ce jour-là était moins la promesse de découvertes scientifiques que l'orgueil national : la Belgique, la petite Belgique, un pays qui s'était déclaré indépendant des Pays-Bas soixante-sept ans auparavant et était donc plus jeune que beaucoup de ses citoyens, se mettait sur les rangs pour repousser les frontières des terres explorées.

À 10 heures, le vaisseau leva l'ancre et fit majestueusement route en direction de la mer du Nord, si chargé de charbon, de provisions et d'équipement que son pont n'était qu'à 50 centimètres de l'eau. Escortée par une flottille de yachts transportant des responsables du gouvernement, des admirateurs et des représentants de la presse, la *Belgica* parada devant la ville. Elle passa avec grâce devant les maisons pavoisées des quais, devant

la cathédrale de style gothique flamboyant qui dominait la ligne d'horizon, devant Het Steen, la forteresse dont la silhouette se profilait au-dessus du fleuve depuis le Moyen Âge. Depuis un ponton, une fanfare joua *La Brabançonne*, l'hymne national belge, une mélodie aussi grandiose que le pays était petit. On tira des salves de canon, sur les deux rives du fleuve. Des navires venus du monde entier actionnèrent leurs cornes de brume et hissèrent le pavillon noir, jaune et rouge de la Belgique. Les acclamations déferlaient au passage de la *Belgica*. Toute la ville semblait vibrer à l'unisson.

Le regard rivé sur cet océan mouvant de drapeaux, de chapeaux et de mouchoirs, le commandant de l'expédition, Adrien de Gerlache de Gomery, 31 ans, se tenait sur la passerelle du navire. Son visage ne manifestait guère d'émotion, mais derrière ses yeux aux lourdes paupières, il frémissait d'excitation. En prévision de cet instant, il avait veillé méticuleusement au moindre détail de son apparence, jusqu'aux pointes retroussées de sa moustache, à sa barbe bien taillée et à son nœud de cravate. Son pardessus sombre croisé était trop chaud pour cette matinée d'août, et bien trop léger pour les extrémités glaciales du globe, mais il prêtait un air fringant approprié à un homme qui était sur le point d'écrire l'histoire. De temps en temps, savourant les acclamations, il soulevait sa casquette ornée de l'insigne de la *Belgica* par son bord de cuir vernis et l'agitait vers la foule exultante. Il avait si longtemps aspiré à ces ovations que ce point de départ lui faisait l'effet d'une ligne d'arrivée. « Mon état d'esprit, écrivit-il, était celui d'un homme qui vient d'atteindre son but. »

En un sens, c'était le cas. Le départ même du navire représentait une victoire personnelle. Malgré l'authentique patriotisme qui s'exprimait ce matin-là, l'expédition antarctique belge était moins une entreprise nationale que le fruit de la volonté opiniâtre d'Adrien de Gerlache. Il avait passé plus de trois ans à élaborer des plans, à rassembler des hommes et à lever des fonds en vue de cette campagne. Sa détermination avait triomphé de tous les scepticismes, avait dénoué les cordons des bourses et rallié

toute une nation derrière lui. À présent, alors qu'il était encore à plus de 15 000 kilomètres de sa destination, il savourait déjà un avant-goût de triomphe. Mais en ce jour d'euphorie, alors que ses compatriotes faisaient pleuvoir les hourras, il lui était facile d'oublier que cette gloire était à crédit. Pour la gagner, il lui faudrait survivre à l'un des environnements les plus inhospitaliers de la planète, à un continent si hostile à la vie humaine qu'aucun homme n'avait encore passé plus de quelques heures sur ses rivages.

La frontière entre la Belgique et les Pays-Bas traversait l'Escaut à une vingtaine de kilomètres d'Anvers. Avant de la franchir, la *Belgica* se mit à quai au Liefkenshoek pour exécuter le dernier point de son programme. Alors que les réjouissances se poursuivaient sur le pont et à bord des yachts massés autour du navire, l'équipage fit la navette entre le quai et la cale de la *Belgica* pour charger une demi-tonne de tonite. Les bâtons de cet explosif que l'on pensait plus puissant que la dynamite occupaient plusieurs grandes caisses dans la cale du bateau et constituaient la police d'assurance de Gerlache. S'il ignorait ce que lui réservaient les glaces de l'Antarctique, il savait qu'un continent qui avait réussi à tenir le genre humain à distance jusqu'au XIX^e^ siècle méritait le respect. Tant d'obstacles potentiellement fatals les attendaient. Leur navire pouvait s'écraser contre un iceberg ou un récif qui ne figurait sur aucune carte. Mais l'éventualité qu'il redoutait sans doute le plus était que la *Belgica* soit prise dans les glaces et broyée par la pression, ou emprisonnée à jamais, condamnant ses occupants à mourir de faim. Plusieurs célèbres expéditions dans les régions du pôle Nord avaient connu pareil destin. Gerlache supposait qu'une demi-tonne de tonite serait largement suffisante pour briser l'étreinte de la banquise. C'était la première fois qu'il sous-estimait la puissance de l'Antarctique, mais ce ne serait pas la dernière.

Pendant que l'équipage rangeait l'explosif dans la cale, un groupe de dignitaires quitta un des yachts et monta à bord de la *Belgica* pour souhaiter bonne chance à de Gerlache et à ses

hommes. En vrai loup de mer, le commandant était nettement plus à l'aise sur l'océan qu'en société et, au cours des trois dernières années, il s'était lassé des mondanités. Il avait consacré plus de temps à mendier des fonds qu'il n'envisageait d'en passer dans l'Antarctique. Tout en échangeant des amabilités avec des ministres, de riches mécènes et les vieux sages de la Société royale belge de géographie qui avait financé l'expédition, il sentait tout le poids de ses obligations à leur égard. Si l'on peut affirmer qu'il ne redoutait pas suffisamment le continent gelé, on ne peut nier qu'il redoutait exagérément le jugement de ces hommes.

S'il échouait dans sa mission, il endosserait la déception de tout un pays. Pis encore dans son esprit, il apporterait le déshonneur à son illustre famille. Les de Gerlache faisaient partie des plus anciennes dynasties aristocratiques de Belgique, et leurs origines connues remontaient au XIV^e^ siècle. Un parent, le baron Étienne-Constantin de Gerlache, avait été l'un des fondateurs de la nation belge, un des principaux auteurs de sa Constitution et son premier chef de gouvernement (bien qu'il ne le fût resté que onze jours). Le grand-père et le père d'Adrien avaient été des officiers décorés. L'opinion publique attendait de la grandeur d'un de Gerlache. Dans la presse et la haute société bruxelloise, la famille d'Adrien avait soutenu énergiquement son projet antarctique, misant sa réputation sur son succès. Cela ne faisait qu'ajouter aux pressions que subissait le commandant.

Les parents d'Adrien, sa sœur et son frère – un lieutenant prometteur – étaient eux aussi montés à bord de la *Belgica* et ils y demeurèrent lorsque les dignitaires eurent regagné leur voilier. La seule personne étrangère à la famille à être restée était la mondaine Léonie Osterrieth, la commanditaire la plus dévouée et la plus passionnée de l'expédition. Cette femme replète de 54 ans, veuve d'un éminent négociant d'Anvers, traitait de Gerlache comme son fils. Lui-même l'appelait « Maman O. » et la tenait pour sa confidente la plus fidèle. (Reconnaissant ses généreuses contributions à l'expédition, les hommes la surnommeraient

« Mère Antarctique », jouant ainsi sur l'homophonie avec « mer Antarctique ».) Quand vint l'heure des adieux, le vénérable père d'Adrien, Auguste, donna l'accolade à tous les membres de l'expédition, du plus humble matelot aux scientifiques et, d'une voix tremblante, les appela tous « chers enfants ». La mère du commandant, Emma, sanglotait inconsolablement, comme prise du pressentiment qu'elle ne reverrait plus jamais son fils aîné. Le capitaine de la *Belgica*, le petit et pugnace Georges Lecointe, âgé de 28 ans, lui jura que lui-même et les autres se dévoueraient corps et âme à son fils. Il n'était pas homme à renier une promesse. Lecointe fit ensuite crier à l'équipage un triple et enthousiaste « Vive Madame de Gerlache ! ». Tandis que le dernier écho se perdait sur l'Escaut, le capitaine donna des ordres à l'équipage.

« Et maintenant, chacun à son poste ! »

La famille de Gerlache quitta le navire pour embarquer sur le *Brabo*, un voilier qui reprit la direction d'Anvers. Agitant sa casquette depuis le pont de la *Belgica*, le commandant parvint à retenir ses larmes, mais, à en croire un observateur, « son visage exprimait une violente émotion ».

« Vive la Belgique ! », cria-t-il encore tandis que le *Brabo* s'éloignait. Il grimpa alors sur le gréement avec l'agilité d'un acrobate. Il lui fallut moins de quinze secondes pour atteindre le nid-de-corbeau – un tonneau réaffecté –, où il continua à agiter sa casquette jusqu'à ce que l'embarcation transportant presque tous les êtres qu'il aimait eût disparu au-delà d'un méandre.

De Gerlache n'avait jamais vécu ailleurs qu'en Belgique, et pourtant, à maints égards, il se sentait plus à l'aise dans les cabines de navires, quelle que fût leur destination. Il était né à Hasselt en Belgique, le 2 août 1866. À la différence de son frère, de son père, de son grand-père et d'une longue lignée de de Gerlache depuis des siècles, il n'éprouvait aucun intérêt pour le métier des armes. Pacifiste dans l'âme, il rêvait d'une vie de marin, une curieuse passion pour un jeune garçon élevé en Belgique, un pays qui, après sa sécession avec les Pays-Bas au

moment de la révolution de 1830, ne possédait qu'une flotte plus ou moins inexistante, une marine marchande rudimentaire et seulement 65 kilomètres de côtes.

Enfant, de Gerlache n'était pas du genre à jouer à la guerre avec les autres garçons. En revanche, il passait d'interminables heures seul, à construire des vaisseaux miniatures complexes. Son chef-d'œuvre était un magnifique voilier au gréement fonctionnel, qu'il avait fabriqué dans le courant d'un hiver avec l'aide de sa mère qui l'adorait. Quand il eut terminé, il posa le navire dans un cours d'eau proche de la maison familiale et rayonna d'orgueil quand le vent gonfla ses voiles avant de regarder, impuissant, le courant s'emparer de l'embarcation et la précipiter contre un barrage. Le *Cambrier*, comme il l'avait baptisé, fut le premier bâtiment placé sous son commandement, et son premier naufrage.

Cet incident navrant n'eut pas raison de ses ambitions maritimes. Sa famille considéra d'abord sa passion avec indulgence, y voyant le caprice d'un jeune garçon, mais les années passant, son obsession de la mer ne fit que s'aggraver alors qu'il dévorait les récits d'exploits nautiques. Il fut admis à l'Université libre de Bruxelles à 16 ans et fit de brillantes études. L'été, il s'enrôlait comme mousse sur des paquebots transatlantiques qui faisaient la liaison entre Anvers et New York ou Philadelphie, entre autres destinations.

Le colonel Auguste de Gerlache voyait d'un mauvais œil la vocation d'Adrien, qu'il jugeait indigne de la classe sociale et de l'éducation de son fils. Il l'imaginait avec accablement récurer les ponts, dormir sur des rouleaux de cordages, manger des biscuits durs comme la pierre et subir les humiliations couramment infligées aux marins débutants. Il exhorta Adrien à trouver une carrière plus respectable, mais dut bientôt se rendre à l'évidence : le jeune homme était malheureux à terre. « Sitôt qu'il rentrait au pays, il avait la nostalgie, se rappelait Louise, la sœur d'Adrien. Persistant par devoir et obéissance, il poursuivait en conscience ses études d'ingénieur ; bientôt sa santé s'altéra sérieusement, il

tomba dans une grande mélancolie, ses yeux prirent ce regard particulier aux marins et aux voyageurs, ce regard voilé et insondable qui, même lorsqu'il se plante droit dans vos yeux, semble contempler beaucoup plus loin d'infinis espaces. »

La résistance d'Auguste finit par fléchir. Il autorisa son fils à suivre un cours de navigation et à s'enrôler dans la Marine belge, aussi squelettique fût-elle. De Gerlache travailla d'arrache-pied pour prouver qu'il était digne de la confiance de sa famille. Ses instructeurs lui découvrirent une affinité naturelle pour les bateaux et un authentique don pour déchiffrer les vents et les courants. Ayant échangé ses amples tenues de marin et ses suroîts trop grands pour les uniformes impeccables d'élève officier, il ne tarda pas à s'affirmer comme l'un des plus grands espoirs de la Marine belge. L'exploit était mince, dans la mesure où celle-ci ne faisait guère que surveiller le service de ferry en mer du Nord. Désireux d'acquérir l'expérience nécessaire pour devenir capitaine, de Gerlache n'eut d'autre solution que de servir sur des navires étrangers. Ces voyages lui firent découvrir la puissance impressionnante, destructrice de la mer. Lors d'une traversée vers San Francisco en passant par le cap Horn, le navire britannique sur lequel il avait embarqué fut si violemment battu par les vents et les rochers au large de la Terre de Feu qu'il fallut l'abandonner. Ce fut son deuxième naufrage.

Après avoir travaillé plusieurs années sur des paquebots hollandais, il devint lieutenant et fut affecté à la ligne de ferry Ostende-Douvres. Ce fut lors d'une de ces traversées qu'en 1890, de Gerlache rencontra pour la première fois le roi des Belges, qui se rendait à Londres. Grand et impérieux, avec un nez en lame de couteau et une large barbe grise, Léopold II s'était pris d'intérêt pour la carrière de de Gerlache, à la fois en raison du nom qu'il portait et parce que son talent lui était revenu aux oreilles. Le monarque alla chercher le lieutenant de 23 ans sur la passerelle. Était-il heureux de servir l'État belge ? lui demanda-t-il. Avec la franchise de la jeunesse, de Gerlache répondit : « Beaucoup Sire, seulement, comme navigation c'est assez

monotone, mais c'est tout ce que nous avons chez nous et nous n'avons pas le choix. »

Léopold, qui voyait dans l'absence d'une marine digne de ce nom une source de honte nationale, fut confondu par la sincérité de de Gerlache.

« Oui, répondit le roi. Pour le moment. »

Peu après, de Gerlache se vit proposer de contribuer à dresser la carte du réseau fluvial de l'État indépendant du Congo, une étendue d'Afrique centrale de près de deux millions et demi de kilomètres carrés que Léopold n'avait pas revendiquée en tant que colonie belge mais comme son bien propre, dont l'exploitation était destinée à assurer son enrichissement personnel. Cette mission aurait conduit de Gerlache à évoluer dans les mêmes eaux troubles que Kurtz et Marlow dans *Au cœur des ténèbres* de Joseph Conrad et aurait grandement servi sa carrière en lui attirant les bonnes grâces du roi.

Au risque de contrarier une nouvelle fois son souverain, le lieutenant refusa la proposition. Il ne s'intéressait ni à la navigation en eau douce ni au Congo, ayant déjà décidé de mettre le cap sur des horizons plus froids.

Si de vastes parties du monde – essentiellement situées en Afrique, en Amérique du Sud et en Asie centrale – restaient *terra incognita* pour les explorateurs occidentaux, un continent était encore pratiquement ignoré de toute l'humanité : l'Antarctique. La région la plus australe de la planète, d'une surface supérieure à celle de l'Amérique du Nord, restait vierge sur les cartes du monde, à l'exception de quelques vagues littoraux où une poignée d'explorateurs, de pêcheurs de baleines et de chasseurs de phoques s'étaient aventurés depuis que cette terre avait été repérée pour la première fois, en 1820. Nul n'avait encore déterminé si ce qui s'étendait au-delà de ce contour sommaire était de l'eau, un océan de glace ou un vaste continent solide. L'Antarctique restait le dernier grand mystère géographique.

Trois expéditions seulement avaient déjà fait voile au sud du 70^{e} parallèle. Ces périples étaient dangereux et onéreux, et près

d'un demi-siècle s'était écoulé depuis le dernier. Les sociétés géographiques mondiales s'accordaient de plus en plus pour estimer qu'il était temps d'inaugurer une nouvelle ère d'exploration antarctique. De Gerlache, que les récits d'aventures polaires faisaient vibrer depuis longtemps, était bien décidé à y participer. Apprenant en 1891 que l'explorateur suédois le baron Adolf Erik Nordenskiöld projetait une expédition dans l'Antarctique, il demanda à y participer et proposa d'aider à collecter les fonds nécessaires en Belgique. Sa lettre demeura sans réponse. D'autres auraient pu être découragés par ce rejet, mais le lieutenant de 25 ans y vit une chance. Quand Nordenskiöld dut renoncer à son entreprise sans personne pour le remplacer, le germe d'une idée qui s'était plantée bien plus tôt dans l'esprit de Gerlache s'épanouit et donna naissance à un plan. Sans se laisser abattre par son relatif manque d'expérience, il prit la décision de monter de son propre chef une expédition qui serait une source de gloire pour lui-même et pour la Belgique. Les questions *Pourquoi moi ?* et *Pourquoi la Belgique ?* ne lui effleurèrent apparemment pas l'esprit. Il se demanda au contraire : *Pourquoi* pas *moi ?* et *Pourquoi* pas *la Belgique ?*

Une réponse évidente était le coût d'une telle équipée. Pour rassembler les fonds indispensables au périple de plusieurs années qu'il envisageait, de Gerlache devrait convaincre ses compatriotes de la valeur de pareille entreprise, comme de sa valeur personnelle. Il lui faudrait pour cela mettre sur pied une campagne de persuasion aussi soigneusement élaborée que les maquettes de bateaux qu'il avait construites jadis.

De Gerlache comprit que ses financiers potentiels hésiteraient peut-être à prendre des risques pour soutenir ce qui pouvait passer pour le fantasme puéril d'un commandant sans expérience. Il décida donc de faire appel à leur patriotisme. Il avait senti les vents nationalistes qui soufflaient sur l'Europe et, en navigateur averti, il manœuvra afin de les exploiter. Il ferait valoir que leur jeune nation ne pouvait guère rêver meilleure

publicité qu'une expédition qui irait planter le drapeau belge aux confins du monde et attirerait l'intérêt de la presse internationale.

Par ailleurs, le jeune lieutenant estimait que sa meilleure chance de rallier des soutiens en faveur de son plan était de la présenter comme une entreprise scientifique. Le XIXe siècle était marqué par une frénésie d'exploration et les pays européens se ruaient pour coloniser des territoires susceptibles d'élargir leur influence mondiale et de fournir les matières premières nécessaires à leurs insatiables industries domestiques. Les justifications de l'exploration avaient cependant évolué au fil du siècle. Les explorateurs pouvaient désormais être aussi bien des naturalistes à l'image de Charles Darwin ou d'Alexander von Humboldt que des marins, des soldats, des marchands ou des missionnaires. Les données – sur la flore, la faune, la géologie, les populations – devinrent des richesses aussi prisées que l'or, les épices ou la main-d'œuvre bon marché l'avaient été en des temps plus anciens. Ayant conquis une grande partie du monde connu, l'Occident cherchait désormais à le comprendre. On vit alors se développer au sein des sociétés géographiques d'Europe et d'Amérique un esprit de rivalité sportive dont le trophée ultime était le progrès scientifique et le droit aux rodomontades nationales. Et tant mieux si, en chemin, on découvrait de précieuses ressources naturelles[1].

Si la science était peut-être pour de Gerlache le moyen d'arriver à ses fins, il la prenait suffisamment au sérieux pour demander conseil à plusieurs illustres savants belges. Sans doute son patronyme ne leur était-il pas inconnu, mais ils n'avaient jamais entendu parler de ce jeune homme. Son plan antarctique n'en éveilla pas moins leur enthousiasme. Avec leur soutien, il élabora une proposition circonstanciée qu'il présenta à la fin de 1894 à la

1. De la même manière, la science était souvent invoquée comme prétexte à la colonisation et à une exploitation motivée par le profit. En fait, Léopold II avait d'abord présenté son exploitation brutale du Congo comme une mission scientifique.

Société royale belge de géographie à Bruxelles, qui avait son mot à dire dans toutes les explorations effectuées sous l'égide de la Belgique et donnait des conseils au gouvernement en matière de financement. Soigneusement manuscrit, ce texte ressemblait tant par l'aspect que par le contenu au devoir d'un écolier appliqué. Conscient que sa jeunesse risquait de refroidir les membres de la société, il s'employait à prendre un ton grandiloquent : « Ayant toujours éprouvé un irrésistible attrait vers tout ce qui se rattache à la connaissance des régions polaires, nous nous sommes demandé s'il ne serait pas possible d'organiser une expédition belge pour l'exploration de la Mer Antarctique. »

La société l'invita à présenter son plan dans l'imposant palais néoclassique des Académies, au centre de Bruxelles. Le 9 janvier 1895, de Gerlache, âgé de 28 ans, prit ainsi place devant les vieilles barbes de l'establishment scientifique belge pour leur exposer son projet en détail. Il affirma que si le monde assistait depuis un certain temps à un flot régulier d'expéditions dans l'Arctique – pas moins de quatre concouraient cette année-là pour atteindre le pôle Nord –, « la mer australe reste inexplorée, scientifiquement du moins ». Il énuméra toutes les observations scientifiques qu'il projetait de réaliser. Il avait l'intention, entre autres, de rassembler des données zoologiques, botaniques, océanographiques et météorologiques, de mesurer le magnétisme terrestre et d'étudier le phénomène encore mal compris des aurores australes. Il voulait cartographier le littoral depuis la pointe de la péninsule Antarctique jusqu'à la terre de Victoria, de l'autre côté du globe, où l'intrépide navigateur britannique James Clark Ross avait, plus de cinquante ans auparavant, établi un record en atteignant 78° 09' de latitude sud.

La campagne qu'il envisageait durerait près de deux ans. Elle prendrait le départ en septembre 1896, atteindrait l'Antarctique au début du mois de décembre et se dirigerait vers le sud jusqu'au milieu de l'année suivante. De Gerlache prévoyait d'attendre en Australie la fin de l'hiver épuisant (qui correspond à l'été de l'hémisphère Nord) et de regagner l'Antarctique au

printemps, au moment où la banquise se disloquerait. Aucun être humain n'avait jamais passé l'hiver au-dessous du cercle antarctique, quand la banquise se solidifie et que le soleil disparaît pendant des semaines entières. De Gerlache n'envisageait pas non plus de le faire, tout en espérant qu'avec le navire adéquat, il pourrait s'avancer plus loin dans la banquise que quiconque avant lui.

Quand il eut fini de parler, l'amphithéâtre résonna d'applaudissements. Galvanisés par l'audace et la vigueur juvénile de de Gerlache, les savants exprimèrent leur soutien plein et entier à une expédition antarctique belge.

Pour entrer dans l'histoire – et prouver à son père que ses rêves de gloire navale n'étaient pas vains –, de Gerlache devrait rentrer chez lui avec un record, une « première fois », quelle qu'elle fût. Les explorations polaires avaient longtemps reposé sur des exploits héroïques : qui atteindrait les plus hautes latitudes, qui résisterait aux températures les plus basses, qui couvrirait la plus longue distance. Ces records enthousiasmaient l'opinion publique et satisfaisaient un profond désir humain de se livrer à des incursions dans l'inconnu.

Il définit son but en consultation avec ses conseillers scientifiques. Ceux-ci s'intéressaient particulièrement à sa proposition d'étudier le magnétisme. « Sa seule considération, affirma l'astronome Charles Lagrange, serait suffisante pour donner à cette expédition sa raison d'être. » Lagrange donna à entendre que la découverte du pôle Sud magnétique, qui avait échappé à Ross en 1841, « ferait époque ».

On pensait alors que le pôle Sud magnétique se situait aux alentours du 75e parallèle[1]. Déterminer son emplacement exact

1. Le pôle Sud magnétique est le lieu de l'hémisphère Sud où les lignes du champ magnétique de la Terre se dirigent vers le ciel à la verticale. Il ne faut pas le confondre avec le pôle Sud géographique, situé à 90° de latitude sud, point où tous les méridiens convergent et depuis lequel toutes les directions vont vers le nord. Les pôles magnétiques Sud et Nord sont en mouvement constant, car

présentait quelque utilité, car cela permettrait aux navigateurs de régler leurs boussoles avec plus de précision. Par ailleurs, ce serait un joli coup, ce qui n'était pas négligeable. De Gerlache rectifia alors son itinéraire : il prévoyait désormais de laisser un groupe de quatre hommes établir un camp d'hiver en terre de Victoria, juste au sud de la Nouvelle-Zélande, afin qu'ils puissent se précipiter vers le pôle magnétique dès les premiers signes du printemps.

L'approbation de la Société de géographie n'aurait pu mieux tomber. À peine plus de six mois plus tard, en juillet 1895, le sixième congrès international de géographie – une réunion des sociétés de géographie du monde entier – se tint à Londres et décida que l'exploration de l'Antarctique était une priorité absolue. Dans son rapport officiel, le congrès fixa un délai : « Il convient que cette œuvre soit accomplie avant la fin du siècle. » La course à l'Antarctique était lancée, opposant un jeune officier de marine belge intrépide et presque inconnu aux grandes nations de navigateurs qu'étaient l'Allemagne, la Grande-Bretagne et la Suède, lesquelles ne tardèrent pas à annoncer leur intention de lancer des expéditions vers ce continent.

De Gerlache n'avait donc pas de temps à perdre. Un problème majeur se posait pourtant : si la Société de géographie lui accordait sa bénédiction, elle ne lui assurerait pas de financement. Il estimait que cette campagne coûterait quelque 300 000 francs (environ un million et demi d'euros). Ses conseillers scientifiques jugeaient cette somme beaucoup trop modeste – elle ne représentait en effet qu'une fraction du budget d'autres expéditions antarctiques envisagées ailleurs dans le monde –, mais elle présentait aux yeux de de Gerlache l'avantage de pouvoir être réunie.

Se mettant en quête d'un riche bienfaiteur, il s'adressa d'abord au plus éminent citoyen de Belgique, le roi Léopold lui-même. Après tout, pensait-il, le monarque pourrait être alléché par la

---

ils dépendent de la couche constamment agitée de minéraux riches en fer en fusion entourant le cœur solide de la Terre.

perspective de donner son nom à une terre nouvellement découverte. Il adressa donc au palais royal un programme de l'expédition, lequel demeura sans réponse. Le lieutenant supposa que Léopold lui en voulait encore d'avoir refusé de participer au projet du Congo.

Sans se démonter, de Gerlache inonda de requêtes toute la haute société de Belgique, exploitant le carnet d'adresses bien garni de sa famille. Depuis l'élégant hôtel particulier de ses parents dans un quartier cossu de Bruxelles, il s'engagea dans une campagne de lettres épuisante. En réponse, il reçut un flot d'encouragements chaleureux, mais pas un sou.

Alors qu'il était sur le point de perdre espoir, il obtint un engagement de 25 000 francs du magnat de la soude Ernest Solvay, qui, à 57 ans, passait pour l'homme le plus riche de Belgique et consacrait une grande partie de sa fortune aux progrès de la science. L'audace de de Gerlache le séduisit, lui rappelant peut-être qu'il s'était lui-même hissé au sommet à la force du poignet. La réputation de Solvay donna soudain l'impression que l'expédition antarctique belge n'était pas une chimère absolue. D'autres donateurs lui emboîtèrent bientôt le pas. Ragaillardi, de Gerlache se mit en quête d'un navire, qui constituerait à lui seul sa plus grosse dépense.

Il avait envisagé de faire construire un bateau tout spécialement pour l'expédition, mais prit rapidement conscience que son prix excéderait l'intégralité de son budget. Aussi jugea-t-il plus raisonnable d'acheter, voire de louer, un bâtiment ayant déjà affronté des conditions polaires avec succès. Comme les chantiers navals belges n'en avaient aucun à lui proposer, il porta ses regards vers le Nord, vers l'Écosse et la Norvège, en quête de navires renforcés pour pouvoir résister aux pressions impitoyables de la glace. En mars 1895, à l'invitation d'un courtier maritime, il partit pour une expédition de trois mois de pêche à la baleine et de chasse au phoque au large de la côte du Groenland, à bord d'un élégant trois-mâts norvégien à vapeur appelé le *Castor*.

Ce navire avait patrouillé dans le périmètre de l'Antarctique deux ans plus tôt seulement, et il était à vendre. Ce voyage répondait ainsi à un double objectif : permettre à de Gerlache de découvrir ce bateau et l'initier aux ficelles de la navigation polaire. Malgré toutes ses années en mer, il ignorait tout de la glace.

Ce fut une saison de chasse abondante dans l'Arctique, et il assista, non sans un certain malaise, au dépeçage de baleines à bec et au matraquage brutal de milliers de bébés phoques, dont la fourrure si douce était la plus prisée. Un certain nombre d'autres phoquiers sillonnaient ces eaux et, malgré son intérêt pour le *Castor*, il épia la concurrence. Au large de l'île Jan Mayen, un morceau de terre volcanique émergeant de l'océan Arctique à mi-chemin entre la Norvège et le Groenland, son regard se posa sur un trois-mâts de onze ans baptisé la *Patria*. Sa silhouette était moins gracieuse que celle du *Castor*. De 30 mètres pour 244 tonneaux, c'était la plus petite représentante de la flotte baleinière norvégienne, mais de Gerlache admira l'agilité avec laquelle elle évoluait au milieu des glaces, la résistance qu'elle manifestait, repoussant les icebergs pour se faufiler entre eux, glissant au-dessus de la banquise qu'elle écrasait sous son poids. Il était tombé amoureux de ce bateau, mais quand il se renseigna discrètement sur son prix, on lui répondit qu'il n'était pas à vendre. Cela n'avait en réalité pas grande importance : malgré les engagements de Solvay et d'autres, il ne disposait encore que d'une fraction de la somme nécessaire à l'achat d'un navire.

Il regagna la Belgique sans bateau en août 1895. Son grand projet semblait voué à l'échec. Un an après sa première présentation, l'expédition antarctique belge se limitait, ou presque, à Adrien de Gerlache, son encre et son papier. Il ne voyait pas vers quels autres mécènes se tourner. Pourtant, devoir renoncer à son entreprise et décliner l'offre d'Ernest Solvay alors qu'il avait annoncé ses ambitions à toute la bonne société belge serait une humiliation intolérable.

Ses appels au roi et au gouvernement étant restés lettre morte, de Gerlache s'adressa directement au peuple. À partir de janvier 1896, la Société royale belge de géographie l'aida à lancer une campagne de souscription nationale pour financer son expédition. Les dons, généreux ou modestes, affluèrent : un instituteur donna un franc, un facteur trois, un sénateur mille. La bonne société, ainsi que des défenseurs et mécènes locaux comme Léonie Osterrieth, organisèrent des manifestations à travers tout le pays, parmi lesquelles des concerts, des conférences, une course cycliste et des voyages en montgolfière.

Au total, 2 500 citoyens belges mirent la main à la poche. En mai 1896, cette collecte avait rapporté un total de 115 000 francs. Maintenant que les plans de de Gerlache commençaient à se concrétiser, le gouvernement ouvrit enfin ses coffres : en juin, les deux chambres législatives approuvèrent l'attribution d'un crédit supplémentaire de 100 000 francs. L'expédition avait soudain acquis une nouvelle dimension qui remplissait de Gerlache d'enthousiasme, mais aussi d'appréhension. Ces contributions ne se bornaient pas à subventionner son rêve antarctique. La campagne qui n'avait vécu que dans son esprit pendant de longues années vivait désormais dans celui de ses compatriotes, impatients de partager sa gloire. Il avait donné réalité à son rêve, mais, ce faisant, il avait suscité dans tout le pays un investissement émotionnel qu'il allait bien devoir rembourser. Ce poids l'accompagnerait tout au long de son entreprise, s'insinuant dans ses pensées, entachant son ambition éclatante de la crainte de l'échec et de la honte.

Dès cet instant, il comprit que l'expédition avait cessé d'être exclusivement la sienne. Satisfaire les attentes conflictuelles de la Société de géographie (qui exigeait la rigueur scientifique la plus extrême), de ses bailleurs de fonds (qui voulaient que leur argent soit dépensé raisonnablement), de l'opinion publique avide de gloire (qui réclamait des prouesses intrépides) et de sa propre famille (qui comptait sur lui pour ne pas entacher son nom) tiendrait d'un impossible numéro d'équilibrisme.

De Gerlache avait enfin de quoi se payer un navire. Par le biais d'un intermédiaire – Johan Bryde, le directeur d'origine norvégienne du consulat de Belgique à Sandefjord –, il fit une offre pour la *Patria*, le bateau qu'on lui avait refusé l'année précédente. En fin négociateur, Bryde réussit à l'obtenir pour 70 000 francs. Au début de l'été 1896, de Gerlache se rendit à Sandefjord, en Norvège, afin d'en prendre possession. Il sentit le pont sous ses pieds et caressa les plats-bords de la paume. Enfin, il avait un bateau qu'il pouvait dire à lui, le premier depuis les modèles réduits de sa jeunesse. Le 5 juillet, il le rebaptisa la *Belgica*.

Il avait initialement espéré lever l'ancre pour l'Antarctique à peu près à cette époque, mais ses préparatifs étaient encore loin d'être achevés. Il fut contraint de retarder son départ de toute une année, car il voulait à tout prix éviter d'arriver en Antarctique pendant le terrifiant hiver austral.

Il passa plusieurs mois à Sandefjord pour superviser les modifications nécessaires pour préparer la *Belgica* à son voyage. Il profiterait de ce délai pour apprendre à parler couramment norvégien. La coque du navire fut doublée du bois le plus solide dont on pût disposer, une essence tropicale appelée *Chlorocardium rodiei* ou *greenheart,* pour la préserver des terribles assauts de la glace. Travaillant avec un constructeur de navires du nom de Lars Christensen (qui se trouvait être le beau-père de Bryde), de Gerlache ajouta des couches de feutre et de bois pour isoler l'intérieur et le mettre à l'abri des tarets, des mollusques xylophages. Christensen remplaça le moteur et ajouta une nouvelle hélice en acier rétractable, dans l'éventualité où la glace se refermerait sur le navire. Il agrandit le pont de dunette et aménagea un carré des officiers et une chambre noire où développer des plaques photographiques. Enfin, il construisit deux laboratoires sur le pont, que de Gerlache équipa d'instruments scientifiques de pointe, commandés à travers toute l'Europe. Quand Christensen eut fini, la *Belgica* avait perdu sa patine

huileuse et son odeur pénétrante de graisse pour prendre l'aspect rutilant d'un yacht de plaisance.

Maintenant qu'il avait acquis le vaisseau, il restait à de Gerlache à trouver les scientifiques et les marins qui l'habiteraient. Il se heurta immédiatement à un problème qui continuerait à le tourmenter bien après son départ, mais dont il s'exagérait peut-être l'importance. Redoutant le déshonneur plus que la mort, il nourrissait une crainte presque pathologique de la presse belge chauviniste, qui, pensait-il, l'éreinterait si son navire transportait un équipage et un personnel scientifique qui n'étaient pas intégralement et fièrement belges. Il n'avait jamais eu grand espoir de trouver en Belgique suffisamment de marins compétents pour équiper son expédition en raison de la piètre tradition maritime de son pays. De surcroît, l'équipée qu'il se proposait d'entreprendre était à la fois dangereuse et peu lucrative : les Belges amateurs de frissons avaient bien plus de raisons d'aller tenter fortune au Congo. Et si le pays ne manquait pas de bons scientifiques, les meilleurs lui avaient déjà fait faux bond. Peu après la toute première annonce de l'expédition, de Gerlache avait reçu des propositions enthousiastes de plusieurs éminents savants belges, mais la lenteur des préparatifs les avait incités à se désister, l'un après l'autre. Contrariés par les délais, ils avaient commencé à se méfier de ce qui était, craignaient-ils, une affaire mal organisée et insuffisamment financée.

Le seul à ne pas l'avoir abandonné était Émile Danco, un de ses plus vieux amis, qui l'avait accompagné à la chasse à la baleine l'année précédente. Ayant été tous deux les enfants renfermés et protégés de pères militaires, ils s'étaient pris de sympathie mutuelle. Alors que de Gerlache choisissait une carrière maritime, Danco s'était engagé dans l'armée belge où il avait obtenu le rang de lieutenant d'artillerie. Bien qu'il campât à la perfection le personnage de l'aventurier antarctique avec sa charpente solide et son séduisant visage à la mâchoire carrée, ce n'était ni un scientifique ni un marin. Mais son enthousiasme compensait son manque de qualifications. Sa mère était morte

quand il était très jeune ; à la disparition de son père, riche mais autoritaire, il se trouva à la tête d'un confortable héritage et éprouva le désir insatiable de découvrir le monde qui s'étendait au-delà de la Belgique. De Gerlache ne trouverait pas de collaborateur plus dévoué que lui. Non content de se passer de salaire, Danco proposa de contribuer au financement de l'expédition à hauteur de plusieurs milliers de francs. Dès que son affectation fut officialisée – elle exigeait en effet une dispense militaire spéciale signée de Léopold II –, il se mit à appeler son ami d'enfance « mon commandant », passant aussi du « tu » informel au « vous » respectueux.

Deux hommes ne suffisaient cependant pas à constituer un équipage. Condamné à recruter un certain nombre d'étrangers, à embaucher des Belges non qualifiés ou à repousser encore l'expédition, sinon à l'annuler, de Gerlache se décida à sacrifier la nature patriotique de son projet. S'appuyer intégralement sur un équipage belge insuffisamment préparé aurait condamné l'expédition. Et il lui était tout aussi impossible de s'engager dans une mission scientifique sans scientifiques. C'est ainsi que l'expédition antarctique belge devint internationale par défaut – avec d'heureuses conséquences.

La deuxième recrue de de Gerlache fut Henryk Arctowski, un chimiste et géologue polonais brillant mais sans le sou, rattaché à l'université de Liège en Belgique, un homme que son visage austère, ses costumes impeccables, sa barbe volumineuse et ses nombreuses publications faisaient paraître bien davantage que ses 23 ans. Arctowski mit plusieurs mois à avouer qu'il ne possédait pas, au sens strict, de diplôme. « Je dois vous dire que je n'ai aucun titre académique […], écrivit-il à de Gerlache. Dans mes études, j'ai poursuivi un programme tout à fait indépendant, et je suis encore bien loin du but que je me suis proposé. » De Gerlache ne pouvant pas se permettre de faire le difficile, Arctowski conserva son poste. La *Belgica* lui tiendrait lieu de diplôme.

Il mit plus longtemps à dénicher son zoologiste. Émile Racovitza[1], 27 ans, était issu d'une riche famille roumaine et avait fait ses études à la Sorbonne, où son remarquable travail sur la vie pélagique, et plus particulièrement sur les vers de mer, avait grandement impressionné ses professeurs. Bien que Arctowski l'eût recommandé, les deux hommes n'auraient pu être plus différents. Leurs personnalités reflétaient leurs domaines d'étude de prédilection : alors que le géologue était sec, rigide et intransigeant, le zoologiste était chaleureux et fougueux. L'offre de Racovitza de se passer de salaire acheva peut-être de séduire de Gerlache.

Vint ensuite l'équipage. Les Belges qu'il réussit à recruter en un an étaient loin de constituer le dessus du panier. Ils comprenaient un mécanicien de marine, Joseph Duvivier, dont l'officier supérieur écrivit une lettre de recommandation qui tenait plutôt de la mise en garde : « En résumé, il se peut que M. Duvivier se tire convenablement de la conduite d'une machine très simple, comme celle de la *Belgica*, mais je ne puis le garantir. » De Gerlache l'embaucha.

Un autre candidat belge était Louis Michotte, un bon à rien de 28 ans qui venait de passer cinq ans en Afrique avec la Légion étrangère française, séjour au cours duquel un indigène lui avait arraché un pouce d'un coup de dents. « Étant jeune, j'ai fait quelques fredaines de jeunesse, écrivit-il à de Gerlache, et mon père m'en tient rigueur, mais si je puis vous accompagner à n'importe quel titre, alors, Monsieur, j'espère que l'on me pardonnera et vous, Monsieur, vous aurez une bonne action à ajouter à votre gloire. » Michotte citait ses talents d'escrimeur parmi ses compétences utiles à une campagne d'exploration antarctique. De Gerlache l'embaucha, lui aussi.

Toutefois, pour le gros de l'équipage, il aurait besoin d'hommes dignes de confiance capables de naviguer au milieu des glaces et

1. C'est ainsi qu'il écrivait son nom en français. La graphie roumaine est Emil Racoviță.

dans des conditions météorologiques extrêmes. La Norvège – avec son industrie navale prospère et son long littoral, avec ses traditions vikings et ses mythes – était une pépinière naturelle de marins. On aurait eu peine à trouver un Norvégien entièrement ignorant des bateaux. Pendant qu'il était à Sandefjord avec la *Belgica*, de Gerlache embaucha un certain nombre de Scandinaves fougueux, vétérans de campagnes arctiques aussi bien que novices adolescents.

Fin juillet 1896, il reçut une lettre qui retint son attention :

À monsieur le lieutenant A. de Gerlache,

Comme je viens d'être informé que ce n'est que l'année prochaine que vous avez l'intention de faire votre expédition antarctique, je me permets de vous demander s'il y a encore une place libre parmi le personnel de votre expédition. Dans l'affirmative, je vous serais reconnaissant si je pouvais avoir une place de matelot.
J'ai 24 ans et j'ai servi en 1894 sur la « Magdalena » avec le capitaine Stöcksen dans la Mer glaciale et cette année-ci sur le « Jason » avec le capitaine Evensen.
J'ai passé mes examens d'école moyenne, le baccalauréat et mon examen de l'école de navigation. J'ai le meilleur certificat en ce qui concerne ma santé. Enfin, je puis ajouter que je suis habitué au ski et que j'ai fait de randonnées à ski dans les hautes montagnes.
Je vous serais reconnaissant si vous vouliez bien me donner de vos nouvelles bientôt…
Roald Amundsen

De Gerlache fut suffisamment intrigué pour désirer rencontrer personnellement Amundsen. Il découvrit un homme qui aurait pu sortir des pages des romans d'aventures qu'il avait dévorés enfant. Mesurant plus de 1,80 mètre et pesant 90 kilos de muscles, Amundsen avait tout l'air d'un Viking moderne avec son profil de faucon. Il fut particulièrement impressionné par les compétences de skieur de randonnée qu'il revendiquait. Le ski n'avait commencé à se répandre au-delà de son lieu de

naissance dans l'arrière-pays scandinave que récemment, et si de Gerlache voulait faire la course jusqu'au pôle Sud magnétique, il aurait besoin d'avoir avec lui un skieur chevronné. Chose tout aussi séduisante, Amundsen, à l'instar de Danco et de Racovitza, ne demandait pas à être payé. Seule l'expérience l'intéressait.

C'était Bryde qui avait transmis la demande d'Amundsen à de Gerlache. Le diplomate avait griffonné dans un coin une note enthousiaste à l'adresse du commandant : « Prenez-le, mon ami ! » De Gerlache avait mis la main sur une perle rare. Alors qu'il n'avait jamais été très bon juge des hommes, il sentit lui-même qu'embaucher le Norvégien comme membre ordinaire de l'équipage serait du gâchis. Bien que Amundsen eût postulé à une place de simple matelot, il le nomma premier lieutenant, une position qui, selon la coutume maritime, le mettait en bonne place pour assumer un jour le commandement de la *Belgica*[1]. L'éventualité qu'un Norvégien pût prendre la tête du navire était loin d'être idéale et Danco laissa entendre que cela risquait d'encourager un conflit de loyautés, voire une mutinerie, dans les rangs de l'équipage norvégien.

La presse ne tarda pas à découvrir que la moitié seulement des membres de l'expédition antarctique belge étaient belges. L'équipe que le commandant avait constituée serait l'une des premières expéditions véritablement internationales de l'histoire, mais ce n'était pas le genre de record que visait de Gerlache. Il imagina différents subterfuges, allant jusqu'à envisager de faire prendre la nationalité belge à certains hommes ;

1. Les historiens ne sont pas d'accord sur le titre à donner à Amundsen : premier ou second lieutenant. Son titre officiel figure sous les deux formes, mais les rangs maritimes français et belges ne coïncident pas parfaitement avec la hiérarchie anglo-américaine. Dans la mesure où Amundsen accomplissait les tâches habituelles d'un premier lieutenant et où il n'y avait pas de lieutenant au-dessus de lui, nous le désignerons dans ce livre comme premier lieutenant, ainsi qu'Amundsen lui-même le faisait.

mais il y renonça lorsque Arctowski lui annonça qu'il avait l'intention de retourner en Pologne un jour et que sous le régime tsariste russe, tout sujet qui avait pris une nationalité étrangère sans autorisation était condamné aux travaux forcés.

Il trouva une solution plus satisfaisante en juin 1897, deux mois à peine avant le départ de la *Belgica*, en obtenant le concours d'un des rares grands talents navals belges en plus de lui-même. Georges Lecointe, 28 ans, un ancien condisciple de Danco à l'École militaire royale, était lieutenant de la Marine belge et servait alors avec les forces françaises. Connu pour ses grandes compétences en navigation astronomique, Lecointe deviendrait le capitaine de la *Belgica*, le second du commandant de Gerlache, faisant ainsi redescendre Amundsen d'un échelon dans la hiérarchie[1]. Décrit par un journaliste belge comme un homme de petite taille, « tout en nerfs, la vivacité de l'écureuil », Lecointe avait un style de commandement pugnace qui contrastait avec la placidité naturelle de de Gerlache.

Fin juin, la *Belgica* quitta Sandefjord pour gagner Vlissingen aux Pays-Bas, où Lecointe devait embarquer. Le 28, avant l'arrivée du capitaine, le navire s'échoua sur un banc de sable au large du port de Den Holder. Lecointe se demanda alors dans quel guêpier il s'était fourré : si l'équipage était incapable de naviguer dans des eaux européennes parfaitement cartographiées, comment se débrouillerait-il face aux périls inconnus de l'Antarctique ? « Rien ne me semblait plus extraordinaire, écrivit-il, que ce bâtiment qui allait entrer en campagne et dont l'équipage, encore incomplet, comptait déjà quelques matelots indisciplinés et même dangereux. » Mais si de Gerlache lui inspirait quelques doutes, il ne le

1. La terminologie des rangs est tout aussi déconcertante ici. De Gerlache était le chef à la fois de l'expédition et du navire : il était dans les faits le capitaine de la *Belgica*. Lecointe se vit cependant attribuer le titre de capitaine en raison d'une équivalence entre son rang dans la marine française – « lieutenant de vaisseau » – et celui de « capitaine commandant » dans l'armée belge.

contesta jamais ; il deviendrait, dans les faits, son plus ardent défenseur.

En amadouant habilement le gouvernement – et en proposant des visites guidées de la *Belgica* dans le port d'Anvers –, de Gerlache réussit finalement à rassembler son budget de 300 000 francs. Mais la liste des effectifs continua à évoluer jusqu'au dernier jour. Il embaucha Jan Van Mirlo, un jeune Anversois impulsif, qui se présenta pour éviter le service militaire et affirma mensongèrement avoir l'expérience de la navigation à voile. (Le seul emploi qu'il eût exercé avait été de livrer du pain sur un triporteur pour son père boulanger.) Au même moment, le commandant recruta un cuisinier français massif et irascible nommé Albert Lemonnier, qui était porté sur la boisson et avait tendance à insulter tous ceux qui se trouvaient à portée de voix.

Annonçant déjà les problèmes de discipline à venir, plusieurs marins belges quittèrent le navire sans autorisation pour de longues absences. Un sous-officier du nom de Coene déserta purement et simplement. Après que le chef mécanicien, Henri Somers, fut parti pour une beuverie de deux jours dans Anvers, Lecointe, inquiet, le signala à de Gerlache : Somers, écrivit-il, « a gravement compromis, en public, la bonne réputation de l'équipage, en s'enivrant scandaleusement (étant en uniforme) ». Lecointe recommandait de le congédier sur-le-champ. Avec le renvoi de Somers, le moteur de la *Belgica* se retrouva entre les mains incompétentes de Duvivier.

Empêtré dans un mélange d'autosabotage et de déveine, de Gerlache eut le plus grand mal à trouver un chirurgien. Le premier candidat, le docteur Arthur Taquin, avait été sélectionné précocement par le secrétaire général de la Société royale belge de géographie, mais le commandant craignait qu'il ne serve de cheval de Troie à la société et ne lui confisque le contrôle de l'expédition. Comme il reculait devant le risque d'affrontement, ce fut son père qui se chargea de cette corvée. Le colonel Auguste de Gerlache usa de sa considérable influence pour faire évincer

Taquin, invoquant des fautes professionnelles passées et menaçant de saisir les tribunaux[1].

Plusieurs autres candidatures furent examinées avant que de Gerlache ne se décide pour un jeune docteur belge du nom de Jules Pouplier, frais émoulu de l'école de médecine. Mais voilà que le 15 août, la veille du jour prévu pour le départ du navire, le frère aîné de Pouplier envoya à de Gerlache un message lui annonçant qu'on avait besoin du jeune homme chez lui pour soigner leur sœur malade et qu'il lui était donc impossible d'être du voyage.

De Gerlache n'ignorait pas qu'il était insensé de partir pour les eaux les plus traîtresses de la Terre avec un équipage qui était loin d'être idéal et, de surcroît, sans médecin. Mais s'il ne partait pas maintenant, il risquait de ne jamais partir du tout. Au milieu des hourras, des fanfares et des drapeaux belges qui flottaient au vent le 16 août, il se persuada que tout finirait par s'arranger.

Une fois que le yacht transportant sa famille fut hors de vue, de Gerlache descendit du nid-de-corbeau. Le commandant se sentait délicieusement libre. « J'en avais fini avec les ingrates besognes d'occasion qui m'avaient absorbé pendant trois ans, fini avec les sollicitations, avec les expédients, avec l'interminable chasse aux ressources indispensables… Ce départ, c'était la délivrance, l'évasion… et les espoirs infinis. »

La *Belgica* jeta l'ancre pour la nuit au large de la ville portuaire hollandaise de Vlissingen, à l'embouchure de l'Escaut. Alors que le soleil couchant illuminait sa cabine donnant à tribord

1. De Gerlache père affirma que Taquin avait négligé ses devoirs de médecin à bord d'un navire qui faisait voile entre le Congo et la Belgique. Le médecin était, disait-il, resté dans sa cabine pendant toute la traversée, durant laquelle quatre personnes étaient mortes. Pour étayer sa cause, le père d'Adrien interrogea des dizaines de passagers dont six confirmèrent que Taquin aurait pu en faire davantage. Pour sa propre défense, celui-ci prétendit avoir été malade, victime d'une intoxication alimentaire.

– décorée de scènes polaires et d'une photographie de son père accrochée au-dessus de sa couchette –, de Gerlache s'assit à son bureau et laissa ses pensées remplir le silence. En vendant son rêve polaire comme une entreprise patriotique, il s'était soumis à des pressions presque aussi terrifiantes que celles qu'il s'attendait à affronter dans les glaces. Le succès de cette campagne ne manquerait pas d'ajouter au lustre mondial de la Belgique, mais il savait qu'il serait seul à porter le chapeau si les choses tournaient mal.

Ce fut le cas dès le lendemain. Au moment précis où la *Belgica* entrait en haute mer et où l'équipage alluma le moteur à vapeur, le condensateur surchauffa et tomba en panne, sous la surveillance de Duvivier. De Gerlache fut obligé de mettre à quai à Ostende sur la côte de la mer du Nord pour réparer – une terrible humiliation après des adieux aussi mémorables.

De Gerlache espérait sans doute que son escale à Ostende passerait inaperçue, mais il avait choisi le pire endroit pour jeter l'ancre – juste à côté du yacht du roi Léopold, la *Clémentine*, qui s'apprêtait à accueillir le monarque. L'inévitable rencontre s'acheva de la manière la plus embarrassante possible quand Léopold apparut pour s'adresser à l'équipage de la *Belgica* et fit semblant de ne pas reconnaître le navire.

Léopold demanda à pouvoir monter à bord. Cette brève visite fut un moment délicat pour de Gerlache, qui en voulait encore à son souverain de n'avoir pas apporté sa contribution à son entreprise antarctique. « Le roi nous a posé des questions plutôt banales et nous a souhaité bonne chance, confia-t-il à Léonie Osterrieth. Il a été poli, mais c'est tout. À son avis, si j'ai réussi, c'est parce que je n'ai pas trouvé d'appui en haut lieu. En un mot, il nous a rendu service en ne voulant pas s'intéresser à nous ! »

Considérant peut-être la panne du moteur comme un mauvais présage, trois hommes quittèrent l'expédition à Ostende. Deux membres norvégiens de l'équipage, des hommes expérimentés – le charpentier et le maître d'équipage –, se plaignirent que leurs compagnons de bord belges refusaient d'obéir à leurs

ordres, et un mécanicien se prétendit malade et ne revint pas. Aux abois, de Gerlache réembaucha Henri Somers, le mécanicien renvoyé pour ivresse sur la voie publique. Le commandant savait que son indulgence créait un précédent fâcheux, mais l'incident du condensateur lui avait fait douter de la sagesse de devoir compter sur le seul Duvivier.

Ce fut « presque en [se] cachant » que de Gerlache regagna Anvers pour chercher de nouvelles recrues. Il remplaça les Norvégiens qui lui avaient fait faux bond par deux autres Norvégiens beaucoup moins expérimentés, Engelbret Knudsen et Ludvig Hjalmar Johansen. Mais l'insubordination des marins belges menaçait de lui créer de graves ennuis. Le commandant se méfiait tout particulièrement d'une clique formée de Frans Dom, Maurice Warzée et Jan Van Damme, trois marins belges compétents mais indisciplinés qui supportaient mal de devoir travailler avec des étrangers. Bien qu'il fût tenté de les mettre à la porte, il en redoutait les conséquences. Leur renvoi n'aurait pas pour seul effet de réduire l'équipage au tout début du voyage ; il augmenterait également la proportion de non-Belges, ce qui donnerait à la clique un moyen de pression sur lui, compromettant d'emblée son autorité. Sa crainte maladive d'être accusé de préjugés contre ses propres compatriotes leur permit d'agir en toute impunité.

Pendant son escale à Ostende, il recruta un scientifique supplémentaire, un jeune étudiant appelé Antoni Dobrowolski. Connaissance et compatriote d'Arctowski, Dobrowolski était un fervent séparatiste polonais qui avait été condamné à trois ans de détention dans une prison tsariste. Il s'en était récemment évadé et vivait depuis dans la misère en Belgique, réduit à subsister de « l'air du temps ou tout comme ». Il demanda à pouvoir servir sur la *Belgica* sans salaire et se dit prêt à accomplir n'importe quelle tâche non qualifiée, ce qui convenait parfaitement à de Gerlache.

Bien qu'il fût très heureux d'avoir obtenu ce poste – et l'assurance de repas réguliers –, Dobrowolski entretenait au fond de

lui-même de graves doutes sur l'expédition, son équipage et son commandant. « En fait, je ne fais confiance ni à la *Belgica* – un tout petit machin avec des défauts de construction – ni à son capitaine [de Gerlache] – qui est très fort pour prendre la pose mais ne me paraît pas très expert, écrivit la nouvelle recrue dans son journal. Nous verrons bien, en tout cas. Les griefs contre [lui] étaient apparents parmi les matelots dès le départ. »

Restait le problème du médecin. Quelques jours avant le départ d'Ostende, de Gerlache prit un train pour Gand dans une ultime tentative pour recruter un médecin belge. Il revint bredouille.

Le commandant avait reçu de l'étranger plusieurs propositions qu'il n'avait pas encore examinées, sachant que la presse le critiquerait s'il engageait encore un non-Belge. Mais à présent, l'alternative était simple : un médecin étranger ou pas de médecin du tout. Il porta alors son attention sur un télégramme qu'il avait reçu et mis de côté quelques semaines auparavant, et qui lui avait été envoyé depuis Brooklyn, New York.

> SI PEUX REJOINDRE VOTRE EXPÉDITION À MONTVIDEO [*sic*] SIGNERAI. APPORTERAI ÉQUIPEMENT ARCTIQUE. AUSSI CHIENS ESQUIMAUX. PAIERAI MES DÉPENSES. + DR COOK.

2

« De l'or et des diamants »

En cette soirée humide du 19 août, un coursier vêtu de l'uniforme de la Western Union filait à bicyclette dans les rues de Brooklyn, se faufilant entre les tramways grinçants qui fauchaient régulièrement des piétons, ce qui avait valu un nouveau surnom à l'équipe locale de base-ball, les Brooklyn Trolley Dodgers, les « Esquiveurs du tramway de Brooklyn ». Le livreur pédalait à toute vitesse vers le 687 Bushwick Avenue, une maison bourgeoise d'un quartier chic, pour distribuer un télégramme.

À cette adresse, le docteur Frederick Albert Cook recevait le dernier de ses patients avant de s'apprêter à dîner. Après s'être battu pendant des années pour se constituer une clientèle, le médecin de 32 ans savourait enfin le succès. Il était connu dans tout le quartier pour effectuer ses visites à domicile dans son élégant cabriolet tiré par un superbe cheval blanc. Cook s'était fait un nom en tant que chirurgien d'une célèbre expédition arctique, une référence qui avait apporté un certain prestige à son cabinet et un frisson d'aventure à ses patients lors de leurs examens de routine.

Cook avait l'art d'établir un lien avec ses malades, de gagner leur confiance, voire leur amour, des qualités qui lui permettaient peut-être de leur dissimuler qu'il n'était pas complètement présent ces derniers temps. Son esprit se trouvait en effet à des milliers de kilomètres de là, dérivant au-dessus des paysages glacés de l'Antarctique, une destination qui n'avait jamais cessé