

Pages d'Histoire du Svalbard (Spitzberg)

5.12.2015

Philippe Martin

Société de géographie de Genève

Résumé

Archipel de 62'500 km² dont le Spitzberg est l'île principale; pas de population indigène, mais trois agglomérations d'environ 150 (Ny Ålesund), 700 (Barentsburg) et 2000 habitants (Longyearbyen); aucune route. Depuis 1925 sous contrôle de la Norvège.

Première mention en 1194, puis plus aucune jusqu'en 1596, par Willem Barents, qui en est à son troisième voyage arctique et réalisera le premier hivernage. C'est l'époque où les Hollandais recherchent le passage du Nord-Est et viennent pêcher la baleine, tout comme d'autres nationalités. La graisse est préparée sur place dans de grands fours dans des villes d'été rudimentaires à la population mal nourrie et insuffisamment habillée. Cette pêche excessive se terminera à la fin du 18^e siècle par l'extinction de la race et l'évolution du marché. Le relais fut pris par la chasse, avec l'extermination progressive des ours.

Deuxième période historique, celle des charbonnages, dès 1899, époque où le Svalbard était un no man's land dont chaque arrivant pouvait s'attribuer une parcelle. Particuliers, compagnies et gouvernements se lancent sans études préliminaires dans des constructions surdimensionnées, travaillent dans des conditions épouvantables et courent la plupart à la ruine. De nos jours, ne reste guère que la mine russe de Barentsburg.

Troisième période, l'utilisation du Svalbard comme base de départ pour la conquête du pôle nord, dans un 19^e siècle très scientifique et aussi avide de gloire personnelle ou nationale. 9 expéditions polaires partirent de Svalbard entre 1896 et 1928.

Proximité du pôle, climat aux faibles amplitudes de température, côte ouest presque toujours libre de glaces grâce au Gulf Stream et idée de se laisser dériver vers le pôle nord (suite à l'observation du parcours effectué par des troncs d'arbres pris dans les glaces) furent les éléments décisifs. La dérive ne donna pas toujours les résultats escomptés (Parry en 1827; Fridtjof Nansen de 1893 à 1896, Amundsen en 1918).

Beaucoup de techniques, souvent fantaisistes (rennes, radeau, ballon, avion, sous-marin) et bien éloignées de celles utilisées par les populations arctiques furent utilisées, avec des échecs souvent cruels, tel celui de August Salomon Andrée en 1897. Plus près de nous, Roald Amundsen fait une courageuse tentative en hydravion en 1925, sans tenir compte de la difficulté d'amerir sur le pack et d'en redécoller. En 1926 Amundsen se rend du Svalbard en Alaska par le pôle avec le *Norge*, un dirigeable conduit par Umberto Nobile, quelques jours après que Richard E. Byrd ait atteint le pôle en avion. Et en 1928, Nobile voulut rééditer le premier exploit avec son dirigeable *Italia* mais après avoir atteint le pôle il s'abîmera sur la banquise, causant ainsi la perte de Amundsen qui s'était lancé dans l'opération de recherche.

Dès 1859 commence la période de recherche scientifique internationale qui est de nos jours, avec le tourisme et la mine russe de Barentsburg, l'une des trois seules activités de l'archipel: cartographie, climatologie, géologie, géomorphologie, glaciologie, océanographie, étude des aurores boréales, stations d'observation météorologique et des satellites, botanique et zoologie. La recherche a surtout lieu à Ny Ålesund.

Quant au tourisme, actuellement plus de 30'000 personnes visitent chaque année l'archipel, et un nombre équivalent de croisiéristes, équipages inclus, font escale à Longyearbyen.

Aujourd'hui l'archipel est quasi entièrement un parc national très protégé dont le principal slogan est *Take only memories, leave only footprints*, un changement manifeste de cap depuis l'époque où l'on tuait ours et baleines par centaines à celle-ci où l'on préserve chaque minuscule fleur poussant sur cette terre qui souhaite peut-être redevenir vierge.

Pages d'Histoire du Svalbard (Spitzberg)

400 ans nous séparent de la découverte en 1596 d'une île que le Hollandais Barents baptisa Spitzbergen, en route pour reconnaître le passage du Nord-Est, c'est à dire l'accès à l'océan Pacifique par la côte de Sibérie puis le détroit de Béring.

Le Svalbard est un archipel sur le 80e parallèle, recouvert de glaces, sans population autochtone - à 1000 kilomètres du pôle Nord, à 600 kilomètres du cap Nord de Norvège et à 430 kilomètres du Groenland - et que la Norvège administre maintenant depuis une centaine d'années. Avec une superficie de 62'500 km², soit 1,5 fois la Suisse, le Svalbard ne comporte que trois agglomérations d'environ 150, 700 et 2000 habitants et aucune route. Le Spitzberg en est la plus grande île, celle qui est à l'ouest, baignée par le Gulf Stream. Le Svalbard se trouve sur un plateau continental, donc en eaux peu profondes, tout comme les eaux qui bordent la Sibérie ou le Groenland. Par contre, tant la mer de Norvège que l'océan Glacial Arctique sont des mers profondes.

La Découverte (1194? puis 1596)

Les Vikings avaient peut-être précédé Barents de 4 siècles. Une chronique islandaise de l'occupation de l'Islande par les Vikings norvégiens mentionne en effet en 1194 "*Svalbardi fundinn; Svalbard découvert*". Svalbard, c'est la côte froide. On en sait guère plus, on ne sait même pas s'il s'agit vraiment du Svalbard actuel. Les Vikings s'y sont-ils établis en été, est-ce qu'ils y ont chassé, le saurons-nous jamais ? En tout cas l'archipel n'est ensuite plus mentionné dans les documents pendant 4 siècles.

- 1487 – B. Diaz – Le Cap de Bonne Espérance
- 1488 – Peres de Covilhã – Océan Indien par la mer Rouge
- 1492 – C. Colomb – Indes occidentales
- 1494 – Traité de Tordesillas
- 1497 – Vasco de Gama – Océan indien par Le Cap
- 1517 – Magellan – Tour du monde
- 1553 – Vers le Nord-Est
- 1596 – W. Barents - Spitzberg – vers le Nord-Est; 1^{er} hivernage en Nouvelle Zemble
- 1607 – Hudson – vers le Nord-Ouest
- 1728 – Bering – Depuis le Kamtchatka
- 1837-39 - Dease et Simpson - Passage du Nord-Ouest
- 1878-79 - Nordenskjöld - Passage du Nord-Est

La découverte attestée du Svalbard s'inscrit dans une suite logique d'évènements. Les premiers explorateurs de nouvelles routes maritimes vers les épices, l'Orient et la Chine sont des latins, au service de l'Espagne ou du Portugal. La tendance va encore être renforcée par le traité de Tordesillas par lequel le pape répartit les terres encore à découvrir entre ces deux nations qui vont ainsi s'approprier en quelque sorte l'usage exclusif des grands océans de l'hémisphère sud.

A la fin du 16^e siècle la Hollande était dans une phase importante d'expansion commerciale et maritime. Si les routes du sud sont bouchées, comment accéder elle aussi directement aux richesses de l'Orient? Il reste de tenter de joindre les mers chaudes par le nord, plus précisément par le passage du Nord-Est et par le passage du Nord-Ouest qui est le contournement des actuels Canada et Alaska. Il faudra encore pour les vaincre de

nombreuses tentatives et plusieurs siècles. Elles n'apporteront d'ailleurs pas les bénéfices escomptés.

Willem Barents était chef pilote. C'est lors de sa 3^e tentative de recherche du passage du Nord-Est en 1596, donc un siècle après la découverte de l'Amérique par Christophe Colomb, qu'il découvre cette "*terre faite de montagnes et de pics que nous nommons Spitsbergen*". Cette description est la première confirmée. On a donné le nom de Barents à la ville minière de Barentsburg, à une des îles de l'archipel, ainsi qu'à la mer située au sud et à l'est du Svalbard. Après sa découverte du Spitzberg, Barents continue vers la Nouvelle Zemble où il réalise alors sur la côte Nord-Est le tout premier hivernage arctique, parfaitement organisé, avec ses 17 hommes. Il meurt malheureusement de maladie en juin 1597, juste au moment de reprendre la mer avec son équipage. Sa cabane d'hivernage qui a été retrouvée en 1871, près de trois siècles plus tard, est reconstituée au Musée naval de La Haye.

La pêche internationale (1600-1700)

Après les voyages de Barents, Henry Hudson accomplit lui aussi le périple du Spitzberg. Comme ils y rencontrèrent beaucoup de baleines, dans une mer libre de glaces grâce au Gulf Stream, le récit de leurs découvertes entraîna vers ces rivages des centaines de pêcheurs, baleiniers et phoquières, principalement Hollandais, mais aussi Français, Britanniques ou Allemands. Car les produits issus de la baleine servaient à toutes sortes de choses: éclairage, cordages, habits, textiles, peaux, cuirs, pigments, peintures et bien sûr... baleines de corsets. Et ce sera le début d'une période dévastatrice de pêche intensive. La pêche n'alla pas sans bagarres, en particulier entre Hollandais et Anglais, ni sans compétition entre les équipes nationales, bientôt monopolisées par des compagnies commerciales. Certaines années les Anglais arraisonnaient les bateaux hollandais et saisissaient leurs prises de toute une saison ainsi que du matériel; d'autres années la revanche des perdants pouvait inverser totalement la situation. Mais avec le temps des zones de pêche furent réparties.

Les pêcheurs durent apprendre empiriquement ce nouveau métier. Seuls les Basques connaissaient déjà ces techniques qu'ils avaient acquises dans leurs eaux et dans celles du Labrador. Engagés au début comme spécialistes, on eût tôt fait d'acquérir leur savoir, puis de se débarrasser d'eux. La pêche se pratiquait dans des barques à rame de 6 hommes dont 4 rameurs et un harponneur à l'avant, et non pas dans les gros navires de transport ayant amené sous ces latitudes hommes et matériel. Il faut imaginer les dangers encourus une fois que le filin attaché au harpon se dévidait, ou pendant que la baleine tractait la chaloupe durant sa fuite, ni lors de ses ultimes et violentes convulsions. La baleine était alors ramenée le long de la chaloupe à terre où l'on faisait fondre le blanc dans de vastes chaudrons en cuivre. On peut voir les restes de ces fours à graisse à Smeerenburg sur Amsterdamøya. Smeerenburg c'est le Château de la graisse; par analogie un *smoerbroed* est une tartine beurrée et Amsterdamøya c'est l'île Amsterdam.

Avec le temps, les installations devinrent fixes, ce qui évitait de tout ramener et de tout reconstruire chaque saison. Les premiers hivernages eurent lieu, mais sans succès vu le taux élevé de mortalité. Environ 200 personnes occupées à des métiers fort divers vivaient à Smeerenburg. C'était une ville d'été très curieuse qui comportait 16 maisons, 8 fours à graisse, des magasins et des entrepôts. Ces gens ne pratiquaient la chasse et la pêche pour se nourrir que occasionnellement. Ils mangeaient plutôt leurs provisions de pois, haricots, viandes et poissons salés, jambon, fromage, beurre, pain dur et disposaient d'une quantité considérable de vin, spiritueux, bière et tabac pour la pipe. Une telle alimentation était pauvre en vitamines, la vitamine C en particulier, et le scorbut a été fatal aux trois-quarts des personnes dont on a retrouvé la tombe. En fait, ces hommes arrivaient déjà au Svalbard avec une carence en vitamines, après un hiver passé chez eux, où leur pauvreté ne leur permettait pas de bien se nourrir. Les tombes retrouvées nous ont aussi appris que l'habillement de ces hommes était tout simplement celui qu'ils portaient chez eux en hiver. Rien de plus, rien de mieux et rien de plus adapté à l'arctique. Pour résumer, la vie sur place devait se passer dans l'odeur et les fumées du blanc de baleine, de graisse et d'huile, sans

parler des cadavres de baleines. Néanmoins ces hommes pauvres et frustes, venant des villes inconfortables de l'époque, recherchaient ces activités arctiques pour les gains mais aussi pour l'honneur et le prestige.

Vers le milieu du 17^e siècle les stations terrestres perdirent de leur importance pour diverses raisons et l'ensemble de l'activité se concentra en haute mer, le long de la banquise. La pêche à la baleine augmenta encore et vers la fin du siècle on pouvait compter 200 à 300 baleinières à l'oeuvre à l'est du Groenland en été, dont 150 à 200 pour les seuls Hollandais qui prenaient annuellement entre 750 et 1250 baleines. L'attrait du Svalbard diminua donc car la question des meilleurs ports et de l'usage des côtes avait moins d'importance. Le blanc était maintenant transporté jusqu'au pays pour l'extraction de l'huile, ce qui y procurait du travail et diminuait la taille des équipes envoyées dans l'Arctique. Mais en raison d'une navigation plus risquée, le nombre de bateaux perdus augmenta. A la fin du 18^e siècle, donc après deux siècles, l'aventure baleinière, la pêche miraculeuse on peut dire, prit fin. La race de baleines était pratiquement éteinte, le marché avait changé et l'opération n'était plus profitable.

Chasseurs et trappeurs (1700-1950)

La période 1700-1850 fut celle de la chasse russe, avec une septantaine de stations dont les habitants hivernaient. C'étaient essentiellement des Pomores de la région d'Arkangelsk, spécialisés dans les pièges pour animaux, donc des trappeurs. Dès 1850 les Norvégiens intensifient leurs activités au fur et à mesure du désengagement des Russes. Ils hivernaient également et revendaient une partie de leur production animale pour acquérir farine, kérosène, outils, armes parfois même un bateau. A la période de plus forte activité ce sont à peu près 50 chasseurs norvégiens qui hivernent au Svalbard, causant de sérieux ravages dans la survie de certaines espèces. L'un des plus fameux chasseurs tua à lui seul 759 ours dont 115 en une seule année. Jusqu'en 1914 le nombre de chasseurs hivernant augmente, puis il diminue pendant la première guerre. Entre les deux guerres, ce sont 20 à 40 chasseurs qui hivernent quelques saisons de suite, en groupes toujours plus petits: au lieu de 3 ou 4, ils ne sont plus que un ou deux et quelques chasseurs étaient entièrement seuls.

Les chasseurs arrivaient à la fin de l'été ou au début de l'automne avec des réserves et du matériel pour deux saisons. Il fallait couvrir deux saisons, c'était une obligation depuis 1915 suite à des hivernages qui avaient fini tragiquement. On raconte l'histoire de l'homme qui s'embarqua avec 360 numéros d'un quotidien et qui en lisait un par jour, avec un décalage constant d'une année ! Ils construisaient ou réparaient alors des dépôts principaux et secondaires. Ils récoltaient le bois flottant. Et tous les jours les chasseurs devaient aller relever leurs pièges, faute de quoi les proies pouvaient disparaître ou être mangées par d'autres animaux. Les plumes étaient également récoltées. Ils chassaient en automne renards, phoques et canards, en hiver renards et ours, au printemps le phoque et en été les oeufs et les canards. Les renards, les ours et les phoques était ce qui valait le plus. Le renne par contre perdit de son intérêt commercial car il fut protégé dès 1925. La valeur marchande était inégale, les gains incertains; le but était d'avoir assez pour passer une nouvelle saison d'hiver. Même s'ils gagnaient finalement plus qu'un mineur, on ne peut pas dire que l'appât du gain ait motivé les chasseurs, mais bien plus certainement leur goût de la liberté. Nous verrons plus loin que parfois les chasseurs travaillaient pour les mines en hiver. Il y eut environ 6% de femmes qui hivernèrent, la plupart en tenant le ménage d'une hutte de chasseur, et certaines sortant avec leur mari pour chasser, relever les pièges ou récolter du bois. De nos jours il reste quelques chasseurs, très peu, pas en permanence, et dont ce n'est pas l'unique revenu. Ils représentent la perpétuation vivante d'une tradition.

Amundsen raconte l'histoire d'un trappeur qui avait perdu son unique compagnon, mort du scorbut, et qu'il avait gardé à côté de lui sur l'autre couchette pendant six mois pour lui éviter de servir de pâture aux ours. Quelques années plus tard, à nouveau seul avec un nouveau compagnon, il vit celui-ci disparaître sous ses yeux, en traversant une nappe d'eau dont la glace n'était pas assez solidifiée.

Voici maintenant une histoire d'ours:

Deux marcheurs étaient en train de se reposer et de manger un morceau, lorsqu'apparaît un ours. Rapidement un des deux hommes relace ses chaussures. L'autre lui demande s'il croit avoir une chance d'être plus rapide que l'ours à la course.

- Non lui répond-il, mais en cas de nécessité il suffit que je sois plus rapide que toi.

Les Charbonnages (dès 1900)

Bien que la présence de gisements de charbon sur l'archipel soit connue des chasseurs depuis le 17^e siècle, il faudra attendre 1899 pour voir le premier mineur. Chasse et mine furent d'ailleurs toujours liés. Les premiers mineurs voyagèrent sur les bateaux des chasseurs et ceux-ci s'engagèrent souvent comme gardiens, ou encore stockaient à moindre frais le produit de leur chasse à la mine ou le lui vendait. A son tour la présence de la mine modifia les conditions de chasse ou bien encore les compagnies demandèrent des droits de chasse sur leurs possessions. En 1900 le Spitzberg était un no man's land et la situation y était chaotique. Chaque arrivant pouvait s'attribuer une parcelle. Beaucoup sont venus avec un optimisme excessif, attirés par les perspectives qu'offre le sous-sol, mais il y eût encore plus de désillusions ou de gens ruinés par des équipements coûteux et non productifs ou par l'engagement d'équipes ou encore par l'achat de provisions.

Dès 1900 plusieurs compagnies (norvégiennes, suédoises, russes, britanniques, allemandes et néerlandaises) créent des installations en différents sites. Mais, faute d'études préliminaires suffisantes, avec des connaissances limitées, des constructions surdimensionnées malgré leur peu de ressources financières, elles eurent toutes sortes de difficultés. De plus, l'embauche de mineurs a tourné au cauchemar pour les administrateurs. Pour les mineurs, c'était également un cauchemar: journées de plus de 10 heures, 6 jours sur 7, outillage rudimentaire, conditions de travail difficiles, conduite quasi militaire parfois, isolement de longue durée, locaux non adaptés au climat, paye ridicule avec incitation à la dépenser à la cantine. Peu motivés on s'en doute, et alcooliques, les ouvriers firent plusieurs fois grève. En 1906 apparaît un Américain, membre de la ligue antialcoolique, M. **John Munroe Longyear**, qui exploite une mine et qui donnera son nom à Longyearbyen (*La ville de Longyear*).

A partir de la première guerre mondiale, devant l'augmentation du cours du charbon, il devient d'importance stratégique d'avoir des mines, surtout pour la Norvège, ce qui la pousse à soutenir financièrement les compagnies, bien souvent à perte. En 1925, la Norvège se voit confier la souveraineté sur l'archipel du Svalbard. L'URSS se réserve l'exploitation de trois mines de charbon, mais cette enclave n'est qu'économique, pas politique. Vient la récession mondiale qui conduit à un arrêt presque général des exploitations. Il ne restera plus que 5 sites après. En 1941, Londres décide de faire évacuer les mines: un navire ramène d'abord les Russes à Arkangelsk; à son retour, 160'000 tonnes de charbon - la production de 6 mois - fut brûlée, les bâtiments, les équipements et les machines détruits et les Norvégiens embarquèrent pour la Grande-Bretagne. En septembre 1943, les Allemands, dans une démonstration de force, avec le cuirassé Tirpitz accompagné d'une flottille de bateaux de guerre, détruisirent Longyearbyen, Pyramiden et Barentsburg. Après la deuxième guerre mondiale, un nouveau ralentissement est constaté dans l'exploitation. Actuellement les installations de Longyearbyen par exemple ne sont plus en service. Restent encore celles de Barentsburg - la deuxième ville en importance, avec environ 700 habitants, moins de la moitié de sa période la plus faste - qui produisent environ 160'000 tonnes de charbon par année, dans des conditions effroyables. Mais la volonté des Russes de ne pas céder le terrain aux Norvégiens est la plus forte. La ville possède également un centre de recherches.

La conquête du pôle Nord

Si la conquête du pôle Nord est somme toute marginale pour le Svalbard, c'est une page importante de l'histoire des Hommes. Depuis les grandes découvertes, ce n'est pas la conquête du pôle qui a été la préoccupation des navigateurs, mais la recherche des passages arctiques dont nous avons parlé. L'intérêt économique de telles routes maritimes a suscité beaucoup d'espoirs. Ce n'est qu'à la suite de ces tentatives et des expériences que

l'on en retirait, que, dans un 19^e siècle plus scientifique et aussi plus avide de gloire personnelle ou nationale, l'on a commencé à s'intéresser aux pôles: pôle Nord, pôle Sud et les deux pôles magnétiques. Pour le Spitzberg, après les chasseurs et les charbonnages, une nouvelle tranche d'histoire commence avec, en raison de sa position géographique favorable, l'intérêt pour l'exploration arctique. Nous nous limiterons ici à certaines des 9 expéditions polaires qui partirent du Svalbard entre 1896 et 1928.

La conquête

- 1838-40 – Gaimard – Ballon captif
- 1893-96 – Nansen – Dérive du *Fram*
- 1897 – Andrée – Ballon libre
- 1899 – Makarov – Brise-glace
- 1909 – Peary - Pôle Nord (en traîneau depuis l'île Ellesmere, Canada; 6 avril)
- 1911 – Amundsen – 1^{er} au pôle Sud (14 décembre)
- 1912 – Scott – Pôle Sud (un mois plus tard: 18 janvier)
- 1925 – Amundsen – Avion
- 1926 – Richard Byrd, Floyd Bennett – En avion au pôle nord depuis le Spitzberg (9 mai)
- 1926 – Amundsen, Ellsworth, Nobile – Dirigeable *Norge* (11 mai)
- 1928 – Nobile – Dirigeable *Italia*
- 1929 – Byrd – Avion – Pôle Sud
- 1931 – *Nautilus* – Sous-marin
- 1933 – Byrd – Avion – Pôle Sud

Aux yeux des explorateurs du pôle, trois éléments semblent favoriser le choix du Svalbard comme base de départ: Le premier est évident, sa proximité du pôle. Le deuxième semble un cadeau: le climat aux faibles amplitudes de température et la côte ouest presque toujours libre de glaces grâce au Gulf Stream. Le troisième élément - se laisser dériver vers le pôle nord - est basé sur un calcul résultant d'une observation. On trouve au Svalbard des centaines de troncs d'arbres rejetés sur la côte. Ils proviennent de Sibérie où, après avoir été déracinés par les hautes eaux au printemps, ils sont entraînés par les grands fleuves sibériens jusqu'à la mer où ils gèlent le premier hiver, puis, toujours pris dans les glaces, ils continuent par un grand courant de surface froid qui, en deux ou trois ans les amène sur les côtes du Svalbard et même du Groenland.

William Parry fit une mauvaise expérience avec la dérive. Il part du Spitzberg le 23 juin 1827 avec 28 hommes. Après 26 jours de marche et arrivé au 82^e parallèle, à 700 km du pôle, il fait demi-tour, ayant constaté que pendant ses heures de repos la dérive de la banquise lui fait perdre son avance: sur 1100 kilomètres parcourus, son approche réelle n'aura été que de 277 kilomètres.

Fridtjof Nansen, celui du passeport Nansen pour réfugiés, a débuté sa carrière comme explorateur. Il fut le premier à traverser le Groenland d'est en ouest en 1888. Et il sera le premier aussi à compter sur la dérive naturelle des glaces pour se faire en quelque sorte conduire au pôle. Il réalisera ce plan avec le *Fram* de 1893 à 1896, hivernant donc 3 hivers consécutifs. Le *Fram* arrivera à 800 km du pôle. Nansen qui s'ennuie à bord laisse le commandement à son second et part pendant 17 mois en traîneau avec un équipier vers le pôle, mais ils doivent faire demi-tour à 400 km du but.

Il y a deux théories sur l'équipement: Rares sont les expéditions à utiliser les techniques eskimos - comme on disait -, c'est à dire les habits de fourrures, les iglous, les canots de peau, les traîneaux tirés par des chiens. Presque toutes les équipes au contraire partent avec leurs vêtements de toile et de laine, leurs tentes, et tirent elles-mêmes leurs traîneaux. Mais finalement, c'est grâce aux chiens que les deux pôles auront été vaincus.

Un autre aspect caractéristique des 19^e et 20^e siècles est la grande variété de moyens techniques utilisés, certains avec foi en la science, d'autres totalement fantaisistes. Citons par exemple la tentative du baron Nordenskjöld, le futur découvreur du passage du Nord-Est (1878-1879), d'aller au pôle avec des rennes. Plus technique est le Français Gaimard qui le premier observe le Spitzberg avec un ballon captif en 1838. Il y eût aussi une tentative en

radeau avec Bauendahl en 1901, mais il coula avec ses deux ans de vivres au moment du départ. Nous en verrons encore deux autres plus en détail. Enfin, il y eût les tentatives en sous-marin, comme le premier Nautilus de Sir Hubert Wilkins en 1931. Mais ce n'est qu'en 1958 qu'un autre Nautilus arrivera à passer sous le pôle Nord. Relevons enfin l'énorme intérêt du public de cette époque qui voyait ainsi les rêves de Jules Verne se matérialiser sous leurs yeux. Des touristes vinrent jusqu'au nord du Spitzberg, dans un lieu qui fut la base de départ de 5 expéditions. Toute la toponymie de la région le reflète.

Ainsi par exemple, c'est sur le *Virgo* que le Suédois **Salomon August Andrée** arrive à Virgohamna (Port Virgo) avec tout un matériel pour s'élancer en ballon vers le pôle, le plus grand ballon du monde, français, 30 mètres de haut. On peut encore voir les restes des fûts de limaille de fer qui faisaient partie du processus de production des 5000 m³ d'hydrogène nécessaires. Installation de tout un camp, avec hangar, usine, logements et autres. Pas de vent durant l'été 1896 pour s'envoler, mais par contre, arrivée du Fram et rencontre avec Nansen. Double coup de blues pour Andrée qui retourne en Suède. L'été suivant, plus moyen de reculer: la gloriole personnelle et la gloriole nationale sont en jeu (c'est l'époque où la Norvège cherche son indépendance). Andrée en était passé du stade où il était le seul à croire à son projet au stade où il était le seul à en douter (car des mesures précises prises avant son départ l'en avaient convaincu). Mais il craignait d'être traité de couard en renonçant au dernier moment. Le 11 juillet 1897 il largue les amarres vers son destin. Deux jours après le départ le ballon, givré, s'abîme sur la glace. Il dérivera pendant trois mois avant d'arriver à Kvitøya, une île déserte, le 5 octobre. Le 17 le journal s'arrête. Ce n'est qu'en 1930 que les restes de l'expédition furent découverts sur Kvitøya, l'île Blanche. Des pellicules émouvantes furent alors développées.

Il est temps de parler de l'explorateur norvégien **Roald Amundsen**, né en 1872. C'est un homme habité par la passion des pôles, un homme infatigable, un homme qui obtint beaucoup de succès certes, mais c'est aussi l'homme des malchances. Première déconvenue, le 6 avril 1909 l'Américain Robert E. Peary (1856-1920) arrive au pôle Nord avec son domestique noir et 4 esquimaux, venant depuis la terre de Grant - un archipel américain à l'ouest du Groenland - et lui ravit ainsi son possible premier succès. Mais ce qu'Amundsen ne connaîtra pas de son vivant, c'est que aujourd'hui encore, en se basant sur des carnets de route, cette victoire de Peary est contestée. A défaut du nord, Amundsen se précipite alors au sud et atteint le premier le pôle Sud le 14 décembre 1911 avec ses chiens. En 1918 il reprend le programme de Nansen à partir du détroit de Bering sur le *Maud*, mais ce sera une cruelle suite de désillusions.

Il faut ouvrir ici une importante parenthèse pour expliquer en quoi consiste, physiquement, la banquise, car c'est elle qui est la principale difficulté de la conquête du pôle Nord. Alors qu'au pôle Sud on trouve un continent bien amarré et recouvert d'une épaisse couche de neige et de glace, la situation est entièrement différente dans le grand nord avec une banquise tout sauf stable. Cette île flottante n'est donc pas un bloc fixe d'un seul tenant, avec des rives bien définies dont, en été, des icebergs se détachent. Au contraire, la banquise - le pack - est une collection d'icebergs perpétuellement en mouvement, balancés et déplacés par les courants sous-marins et par les vents. Ces blocs s'éloignent, se rapprochent, se collisionnent. Entre eux se forme rapidement une "jeune glace" - ce qui se dit pour la glace de moins d'un an - qui n'offre évidemment pas la même portance que la "vieille glace". Des canaux et des lacs naissent et disparaissent sans crier gare; des icebergs que l'on croyait stables basculent.

Première difficulté donc pour le voyageur: le terrain n'est pas sûr du tout et le bruit de la glace en mouvement est quasi permanent. A la fin du 16e siècle déjà John Davis, cité par Paul-Emile Victor, avait nommé "Terre de la Désolation" le sud du Groenland à cause "*des bruits effrayants des glaces heurtées entendus dans la brume*". En 1596, Barents évoquait "*le spectacle effrayant du pack en mouvement*". Enfin, Amundsen écrit en 1926: "*Pas un instant les chaînes de monticules n'ont cessé de grincer, nous menaçant des pires calamités*". Le risque est donc bien réel pour les bateaux qui hivernent dans les glaces qu'ils ne soient purement et simplement broyés par les déplacements et le chevauchement des plaques de glace. Ce n'est pas tout: Non seulement la banquise n'est pas stable, non

seulement il faut faire des détours incroyables - et parfois inutiles - pour contourner des nappes d'eau, mais encore le terrain est totalement morcelé et accidenté d'innombrables saillies et déchiré de crevasses. Un trajet en traîneau ou à pied nécessite d'escalader sans fin ces crêtes, puis de les redescendre, ce qui n'est pas moins pénible. Et un tel terrain va sérieusement compromettre les possibilités d'atterrissages et d'amerrissages lors du voyage en avion que va tenter Amundsen. On peut quand même se demander pourquoi Amundsen n'a pas écouté ceux qui avaient parcouru la banquise avant lui et qu'il avait cru pouvoir y atterrir à sa guise. L'explication qu'il donne dans son ouvrage n'est pas convaincante.

En 1924 **Amundsen** s'apprête à recommencer, en avion, depuis le Spitzberg, mais il manque de fonds. Il rencontre alors l'Américain Lincoln Ellsworth qui sera, avec la Société norvégienne de navigation, le financier de l'expédition. L'histoire fera peu cas de cette tentative malheureuse, mais en parler ici nous permet d'illustrer les difficultés de la conquête du pôle et de relever le courage des explorateurs. Amundsen fait venir d'Italie deux hydravions à coque (permettant donc également un atterrissage sur le ventre sur la neige). C'étaient des Dornier-Wal (baleine) à deux moteurs Rolls Royce opposés, l'un tracteur, l'autre propulseur. Ils sont transbordés à Tromsø sur un autre navire et arrivent à Ny Ålesund qui était un charbonnage à l'époque, où ils sont montés.

Si un déplacement en avion peut sembler facile, il faut penser aux conditions de navigation de 1925 qui restent hasardeuses. Pas de T.S.F. comme on disait, pas de radars bien sûr, et aucune possibilité de connaître en permanence sa position, uniquement quelques instruments pour calculer la dérive (la longitude dans ce cas, le casse-tête de tous les marins de l'antiquité) et un compas solaire. Les prévisions du temps étaient communiquées à heures fixes à cette époque par les télégraphes de chaque pays d'Europe. Chacun dessinait alors sa carte et établissait les pronostics pour sa région. Mais pas d'opérateur radio au pôle Nord pour prévenir les visiteurs si la voie est libre. C'est néanmoins le thème qui a sans doute été traité le plus scientifiquement de toute cette expédition.

Le 21 mai 1925 les deux hydravions s'envolent avec chacun 3 hommes à bord, dont Ellsworth le sponsor américain, qui est un grand sportif. Huit heures plus tard la moitié de la provision d'essence est consommée. En prenant d'énormes risques ils amerissent sur deux étroits bras d'eau, par 87° et 44', après avoir dérivé vers l'ouest. Les deux équipes peinent tout d'abord à se rejoindre. D'emblée la situation est critique: les avions sont totalement à la merci de la banquise, l'habillement est insuffisant, le couchage pas prévu, ils n'ont que peu de nourriture et surtout ils n'ont pas d'outils pour lisser la banquise et se fabriquer une piste de décollage. Mais les Norvégiens sont des durs: ils vont hisser un des deux avions sur la glace et pendant trois semaines, par moins 15 degrés, il tailleront la banquise à la dague pour aplanir le terrain, se contentant de portions de 250 grammes de nourriture par jour et dormant à 6 dans l'avion, certains sur des skis pour ne pas sentir les longerons intérieurs du fuselage. Si l'avion venait à être englouti avant le départ il leur resterait un traîneau pour rejoindre la terre de Grant où un dépôt de nourriture les attend. Pour préparer leurs 500 mètres de piste, ils auront déplacé 500 tonnes de neige. Heureusement le 15 juin, après plus de trois semaines ils s'envolent tous dans le même avion - abandonnant l'autre - pour amerrir quelques heures plus tard au cap Nord du Svalbard d'où ils seront rapatriés par un bateau de pêche qui les ramènera à Ny Ålesund où ils arrivent le 17 juin 1926. Le 5 juillet ils seront reçus triomphalement à Oslo.

Une année passe. En 1926 **Amundsen** revient au Svalbard avec le *Norge*, un dirigeable conduit par Umberto Nobile, un colonel (puis général) de l'aéronautique militaire italienne avec qui il fait maintenant équipe. But: rallier l'Alaska en passant par le pôle. Mais une mauvaise surprise attend Amundsen: après s'être déjà fait voler la conquête du pôle à pied, voilà que le 9 mai 1926, deux jours avant le départ du dirigeable, Richard E. Byrd, un Américain, prend son envol pour lui ravir la victoire du pôle, par les airs cette fois. Et c'est bien ce qui se passe. En quelques heures Byrd est au pôle avec son Fokker trimoteur. Encore quelques heures et il est de retour pour serrer la main d'Amundsen... Mais Amundsen ne lâche pas. Deux jours plus tard, le 11 mai 1926, le *Norge* quitte King's Bay (Ny Ålesund), passe par le pôle comme promis et 48 heures plus tard, après un trajet de 5200 km chargé d'incidents, il s'abîme à l'atterrissage à Teller, en Alaska. L'expédition est

néanmoins un succès, mais Nobile ayant tenté de s'en approprier la gloire, les relations entre les deux hommes se sont dégradées. Deux ans plus tard, en avril 1928, on fêtera un autre succès, celui de la traversée en Lockheed Vega en 20 heures, de Point Barrow en Alaska jusqu'au Spitzberg, par Wilkins (AUS) et Eielson (N).

Et encore un mois plus tard **Nobile**, blessé par la campagne de presse, voulut rééditer avec une équipe entièrement sous ses ordres le premier exploit en dirigeable. Le 23 mai 1928 Nobile et son dirigeable *l'Italia* quitte Svalbard, atteint le pôle et l'annonce au monde par radio. S'ensuit le retour dans le brouillard. Le dirigeable déséparé touche le sol, perd une nacelle avec quelques hommes, dont Nobile, et ainsi allégé, reprend l'air. Après 11 jours les appels radio sont finalement entendus et les secours s'organisent. En Norvège, Amundsen, beau joueur, accepte de s'en charger et signe ainsi sa perte. 16 navires, 21 avions, 1500 hommes participent aux recherches. Le 18 juin 1926 Amundsen quitte Tromsø. 4 heures plus tard son Latham reste définitivement muet. Une semaine plus tard Nobile est retrouvé et sauvé en premier contre toutes les règles de la marine. Il fut jugé et dégradé, il s'expatria en Russie, revint après la chute de Mussolini, fut réhabilité et réintégré dans son grade et mourut très âgé.

L'époque contemporaine: Recherche et tourisme

Nous arrivons à nos jours. A partir de 1859 la recherche et les expéditions devinrent toujours plus nombreux: Cartographie, climatologie, géologie, géomorphologie, glaciologie, océanographie, étude des aurores boréales, stations d'observation météorologique et des satellites, botanique et zoologie. On y détermina entre 1899 et 1901 la mesure exacte de la dimension du globe. La première année polaire internationale eut lieu en 1882-1883, la suivante 50 ans plus tard et la plus récente en 2007-2008. La recherche a surtout lieu à Ny Ålesund. C'est la ville la plus nordique habitée toute l'année, avec 25 personnes en hiver et 130, d'une quinzaine de nationalités, le reste de l'année. Elle héberge un centre norvégien et international de recherche scientifique incluant des pays tels que le Japon et la Chine (dont l'entrée ressemble à un restaurant chinois, avec ses deux énormes lions posés de part et d'autre de l'escalier). Il y a encore plusieurs autres établissements au Svalbard, mais ne citons que **Longyearbyen**, la capitale.

Ville anciennement uniquement minière, c'est maintenant surtout le tourisme, la recherche et l'enseignement qui occupent ses environ 2000 habitants, la plupart norvégiens, les autres se répartissant en une quarantaine de nationalités différentes. Pour la période contemporaine, c'est la création de l'aéroport en 1975 qui a certainement le plus modifié le mode de vie: avec lui sont arrivés la grippe, les bureaucrates et les parlementaires... Les vétérans du Svalbard se mirent alors à regretter le calme, la stabilité et la solidarité qui caractérisaient le Longyearbyen d'antan.

Actuellement plus de 30'000 touristes visitent chaque année l'archipel, et un nombre équivalent de croisiéristes, équipages inclus, font escale à Longyearbyen. Le Svalbard est maintenant sur plus de 60% de sa surface un parc national très protégé dont le grand slogan est "*Take only memories, leave only footprints*". Leur documentation touristique dit même qu'ils nous souhaiteraient vraiment invisibles ! (*Nobody can be an invisible tourist - but we would like it if you tried*). En tout cas, au Svalbard, pas question de se promener n'importe où, de naviguer et de débarquer à sa guise, ni de ramasser quoi que ce soit. Et bien sûr pas question de s'établir comme trappeur, sous prétexte que l'on aime la solitude. Des gardes-côtes surveillent chaque déplacement et ces sont des amendes de plusieurs milliers de francs qu'ils infligent aux personnes qui, sans permis, naviguent ou débarquent en des lieux qui ne sont pas dûment autorisés. Les ours sont bien sûr aussi protégés et gare à l'amende si par votre maladresse on doit en abattre un lors d'une rencontre inopinée.

Nous venons de traverser le temps, depuis l'époque où l'on tuait ours et baleines par centaines à celle où il faut préserver chaque minuscule fleur poussant sur cette terre qui souhaite peut-être redevenir vierge.

Bibliographie sommaire

- Les ouvrages dont la couverture est représentée dans le diaporama:

Le Spitzberg; Julius Büdel, Walter Imber

The Artic. A guide to coastal wildlife; Toni Soper

L'Homme à la conquête des pôles; Paul-Emile Victor

Les Explorateurs. Des pharaons à Paul-Emile Victor; Omnibus

En avion vers le pôle Nord; Roald Amundsen

15 ans d'aventures polaires; Jean-Louis Etienne (DVD)

- Les nombreux sites Internet de vente de livres d'occasion

- L'inévitable encyclopédie en ligne Wikipedia

- Le gouverneur du Svalbard. Voir sous "About Svalbard" de nombreux textes passionnants
<http://www.sysselmannen.no/en/>

- Le très intéressant musée de Longyearbyen qui publie d'excellents résumés
<http://svalbardmuseum.no/?lang=en>

- The Norwegian Polar Institute de Ny Ålesund
<http://npweb.npolar.no/english>

- Résultat de fouilles archéologiques internationales en 2004
<http://www.svalbardarchaeology.org/history.html>

- Bonne documentation sur les explorateurs et les aventuriers
<http://transpolair.free.fr/>

- Une agence de voyage spécialisée dans les voyages polaires
www.gngl.com

Adresse de l'auteur

philippe-s-martin@bluewin.ch