

# CÉRÉMONIE

COMMÉMORATIVE EN HOMMAGE

A

# JEAN-BAPTISTE CHARCOT

Membre de l'Académie des Sciences,

A LA SORBONNE,

le samedi 2 octobre 1937.

---

## DISCOURS DE M. CHARLES MAURAIN

Membre de l'Académie des Sciences,

Doyen de la Faculté des sciences de l'Université de Paris.

---

« GROENLAND »

---

MESDAMES,

MESSIEURS,

J'ai eu l'occasion d'apprécier particulièrement le dévouement et les hautes qualités de Charcot au cours d'un voyage [dans les mers du Nord et au Groënland, dans lequel j'avais la faveur d'être l'un de ses compagnons. On apprend bien à connaître un homme en vivant pendant plusieurs mois à ses côtés sur un petit navire, à travers les dangereuses mers arctiques. J'ai voué alors à Charcot une affectueuse admiration, et c'est avec émotion que je rends hommage à sa mémoire.

M. Gain, qui a été à plusieurs reprises le compagnon de Charcot dans le Sud et le Nord, vous a parlé de ses grandes expéditions dans l'Antarctique. Je vais avoir l'honneur de vous dire quelques mots des voyages de Charcot dans le Nord et particulièrement au Groënland.

Après la guerre, pendant laquelle Charcot avait mené la rude existence des chasseurs de sous-marins, il revint à son œuvre d'explorateur scientifique, à laquelle il avait voué sa vie, et résolut d'étudier les régions arctiques, qu'il avait abordées déjà au début de sa carrière. Le « Pourquoi-Pas » fut remis en état et Charcot obtint des ministères de la Marine et de l'Instruction Publique les contributions en personnel et en matériel nécessaires pour l'organisation chaque année de croisières scientifiques.

Il faisait généralement deux croisières par an, l'une en été dans les mers arctiques, profitant de la fonte et de la désagrégation des glaces pour atteindre des côtes bloquées par la banquise pendant le reste de l'année, et l'autre dans l'Atlantique ou la Méditerranée.

Pendant plusieurs années, Charcot commanda personnellement le « Pourquoi-Pas », avec le grade de Capitaine de Frégate qu'il avait acquis pendant la guerre. En 1925, il fut atteint par la limite d'âge. Dès lors le « Pourquoi-Pas » fut commandé par un officier des Équipages de la Flotte, mais Charcot resta naturellement le chef des expéditions. Ceux qui ont eu l'honneur d'être parmi ses compagnons savent quelle part il prenait à la conduite même du navire, part combien précieuse grâce à son expérience des mers polaires. Lorsque le bateau naviguait dans les glaces, Charcot était toujours aux aguets, scrutant l'horizon de la passerelle ou, quand les choses devenaient sérieuses, d'un poste de vigie, n'hésitant pas, malgré son âge, à gravir les haubans jusqu'au « nid de corbeau » des navires polaires. Lors de l'expédition de 1932, à laquelle j'ai pris part, il avait 65 ans; bien qu'il eût été assez souffrant pendant l'été, il partit comme à tous les autres voyages du « Pourquoi-Pas »; c'était sa vie; et il a continué ce dévouement héroïque jusqu'à la catastrophe de 1936.

Dans chaque croisière, Charcot emmenait quelques scientifiques,

marins, physiciens ou naturalistes. Pendant la navigation étaient faites des observations océanographiques, sondages, salinité, température, étude du fond, étude des courants, étude des glaces, des observations physiques, météorologie, électricité atmosphérique, actinométrie, etc.. A ces travaux s'ajoutaient les observations géographiques continues; le « Pourquoi-Pas » a abordé des points des côtes qui n'avaient pas encore été visités, d'autres qui ne l'avaient été que très rarement. — Pendant les escales ou les séjours du navire, en dehors des travaux qui se poursuivaient sur le bateau ou sur la côte voisine, des expéditions parcouraient le pays, faisant des observations biologiques, géologiques, magnétiques, recueillant des animaux, des plantes, des fossiles, des échantillons de roches.

Les résultats des observations et des recherches faisaient chaque année l'objet d'un mémoire précis et détaillé de Charcot, indépendamment des publications des travailleurs qui l'accompagnaient. On trouve dans les mémoires de Charcot sur ses expéditions arctiques les précieux enseignements d'un observateur sagace, qui a vu les choses à de nombreuses reprises et les a bien vues. L'ensemble des publications scientifiques se rapportant à ces expéditions forme une œuvre considérable et précieuse, où l'on puisera longtemps. Dans ses voyages vers le Nord, Charcot a visité et étudié diverses terres, par exemple les îles Feroë et l'île Jan Mayen, mais c'est surtout le Groënland qui a été le but de ses expéditions, et toujours sur la côte orientale, dont l'accès est beaucoup plus difficile que celui de la côte occidentale, et qui pour cette raison est la plus mal connue.

Un courant venant de l'extrême nord descend le long de cette côte, qui est ainsi plus froide que la côte occidentale. Pendant la plus grande partie de l'année, elle est bloquée par une large banquise. Vers la fin de Juillet, la banquise se disloque et fond plus ou moins suivant les années. Un navire bien construit peut alors passer, plus ou moins difficilement, et aborder la côte. Au mouillage, si abrité qu'on l'ait choisi, le navire est assailli par des masses de glace parfois énormes, et qui souvent rendent la situation dangereuse. Si le navire se déplace, il rencontre non seulement des glaces

provenant de la banquise désagrégée, mais de nombreux icebergs.

Le point où Charcot a abordé le Groënland le plus souvent est le Scoresby-Sund, entrée d'un immense fiord qui pénètre profondément dans le Groënland, et où le Gouvernement Danois a établi en 1924 une colonie d'esquimaux. C'est là en particulier qu'il se rendit en 1932. Le « Pourquoi-Pas » était accompagné dans ce voyage par le navire de guerre brise-glace le « Pollux » ; les deux navires portaient la Mission française, composée d'officiers de marine et de physiiciens, faisant partie de l'entreprise dite « Année Polaire 1932-1933 », qui resta au Groënland pendant une année, et dont l'installation avait été préparée l'année précédente par Charcot et M. Gain. Le docteur Jean-Louis Faure, qui était de ce voyage du « Pourquoi-Pas », en a retracé l'histoire dans un petit livre très attachant, où il évoque de manière émouvante l'héroïsme de Charcot.

Charcot a pu suivre à plusieurs reprises la côte du Groënland au sud du Scoresby-Sund, dite « Côte de Blossville », du nom de l'officier de marine français qui la reconnut pour la première fois en 1833, et disparut dans ces parages avec le bateau qu'il commandait, au cours d'un deuxième voyage. Ce n'est que très rarement que des navires avaient pu depuis cette époque aborder cette côte. — D'autres régions ont été au Groënland l'objet des études de Charcot, la Terre de Jameson, la Terre de Liverpool, le cap Leslie par exemple.

Lors des divers séjours du « Pourquoi-Pas » au Groënland, de jeunes savants compagnons de Charcot ont fait des expéditions dans l'intérieur ; deux de ceux qui participaient au voyage de 1932, Parat et Devaux, ont hélas ! péri dans le naufrage du « Pourquoi-Pas ».

L'an dernier, Charcot avait conduit encore le « Pourquoi-Pas » dans les mers arctiques ; il avait avec lui Parat et Devaux, et d'autres travailleurs qui étaient à bord pour la première fois, Larronde, Badeuil, Jacquier. La navigation avait été, pendant presque tout le voyage, relativement facile. « Excellente croisière très fructueuse, m'écrivait Parat, d'Islande, le 10 septembre, sur une carte signée aussi de Charcot et de Devaux. Presque pas de glaces de mer, contrairement aux deux années précédentes. » J'ai reçu cette carte à Edimbourg,

où se tenait un Congrès International de Géodésie et de Géophysique. Charcot devait y venir avec le « Pourquoi-Pas », et y exposer ses travaux de l'année. On se réjouissait de le recevoir avec ses compagnons. Mais le matin du jour où s'ouvrait le Congrès, le 17 septembre, les journaux écossais donnaient la brève nouvelle de la catastrophe.

A la séance d'ouverture, quelle émotion, quelle tristesse. On vit là combien Charcot était aimé à l'étranger aussi bien qu'en France.

Je terminerai en citant quelques mots du Dr Jean-Louis Faure, qui n'a pu venir ce soir, dans la préface de son beau livre: « Au Groënland avec Charcot. » Il écrivait, 4 ans avant le naufrage:

« Charcot aurait pu vivre tranquillement l'existence facile de ceux que les hasards de la naissance ont jetés dans la vie parmi l'élite des heureux devant lesquels s'ouvrent toutes les portes et s'abaissent toutes les barrières.

Il en a voulu autrement! Il a préféré sacrifier son repos, sa fortune, la tranquillité de sa vie, à la poursuite de son rêve. Il a voulu que son nom, que le nom de son père, conquérant de la science, fut inscrit parmi ceux des conquérants de la Terre, et il a ajouté ce nom aux noms de ceux qui ont reculé les horizons marqués sur la carte du monde.

Il pouvait dormir dans sa gloire après ce qu'il a fait. Il aurait pu, comme le laboureur ayant terminé sa journée, s'asseoir sur le bord du chemin. Il a préféré travailler encore, et chaque année il recommence la bataille! Et je l'ai vu, à l'âge où l'on a bien droit au repos, monter dans la hune mouvante et rester sur la passerelle à l'heure du péril et parmi les vents déchainés.

Voilà ce qu'il a fait et voilà ce qu'il fait encore. Quand un homme donne cet exemple, je me découvre devant lui. »

Et maintenant, c'est la mémoire de cet homme héroïque, de ce grand explorateur, que nous saluons respectueusement.

---

## DISCOURS DE M. LE GÉNÉRAL G. PERRIER

Membre de l'Académie des Sciences.

---

### TRAVAUX GÉOGRAPHIQUES DE CHARCOT

---

#### I

Je n'ai aucune compétence spéciale sur les nombreuses Sciences géologiques et naturelles qui sont redevables aux diverses Missions de J.-B. Charcot d'une quantité considérable de documents et de collections d'une valeur inappréciable. Si j'ai l'honneur de parler devant vous aujourd'hui, c'est sans doute parce qu'ayant succédé à Charcot comme Vice-Président de la Société de Géographie de Paris, je dois lui apporter ici l'hommage de cette Société, en vous entretenant quelque temps des travaux géographiques de l'homme dont la mort tragique a si douloureusement ému le monde savant il y a un an.

J'ai eu aussi le privilège de voir de près le rôle joué par Charcot à notre Société, et je regrette que son Président, le Maréchal Franchet d'Esperey, n'ait pu vous en parler lui-même aujourd'hui.

Cette Société n'est pas un navire toujours facile à conduire. Dans les fréquentes circonstances où Charcot, remplaçant notre Président, eut à intervenir, il conduisit ce vaisseau avec habileté, tout comme il l'eût fait pour un bateau polaire. Sa bonne humeur toujours souriante et son esprit de finesse l'aidaient à résoudre les pires difficultés; sa haute autorité scientifique s'imposait sans éclats et sans heurts, et nul doute qu'il ne fût un jour parvenu à la Présidence de la Société.

Charcot, fils d'un des plus illustres médecins de notre temps, appuyé sur de solides et efficaces amitiés scientifiques et politiques, aurait pu se laisser vivre d'une vie facile et heureuse, mais toujours l'action l'a passionné et la mer l'a attiré.

Docteur en médecine à 22 ans, Interne des Hôpitaux, Chef de Clinique, Attaché à l'Institut Pasteur, sa carrière s'orienta résolument dès 1899 vers l'exploration maritime, et tout particulièrement vers celle des Régions Polaires. Ses premières croisières aux Iles Shetland, Hébrides, Féroé, Jan Mayen et dans les Mers d'Islande datent de 1901-1902. Il venait à peine de dépasser la trentaine. Il rêvait de posséder un navire spécialement construit et aménagé pour les campagnes polaires, qui fut un laboratoire autant qu'un bateau. Une souscription nationale lui permit de faire mettre en construction dans les chantiers du « Père » Gauthier à St-Malo son premier navire « Le Français », qui partit de Brest le 31 août 1903 et ne revint en France qu'en juin 1905, après une croisière dans l'Antarctique. A vrai dire, « Le Français » revint fatigué de sa longue et dure course. En se basant sur les leçons de l'expérience, Charcot fit mettre en chantier à St-Malo, toujours chez le « Père » Gauthier, en septembre 1907, son second navire « Le Pourquoi Pas? », à bord duquel, d'août 1908 à juin 1910, il accomplit sa seconde croisière antarctique.

Toute l'histoire de Charcot s'identifie absolument avec celle de ces deux bateaux et c'est à bord du second qu'il a trouvé la mort.

En plus des deux croisières antarctiques exécutées antérieurement à 1910, depuis cette année jusqu'en 1936, c'est-à-dire en 26 ans, Charcot a exécuté une vingtaine de croisières. Ce furent d'abord trois croisières dans les Mers d'Europe et particulièrement les Mers Arctiques (1912-1913-1914). Puis vint l'interruption de la guerre pendant laquelle Charcot fit magnifiquement son devoir, en qualité d'abord de Médecin de Marine, puis de Lieutenant de Vaisseau et de Capitaine de Corvette de réserve, Commandant un croiseur auxiliaire britannique et plus tard un navire corsaire chasseur de sous-marins. Re-

venu à son cher « Pourquoi Pas? », Charcot effectua, de 1920 à 1936, 17 croisières annuelles dans les régions arctiques, toutes celles postérieures à 1924 dans les mers du Groënland Oriental, sauf en 1927 et 1930, où Charcot accomplit des missions spéciales en Mer du Nord et en Baltique.

Charcot fut un animateur incomparable. A chacune de ses croisières, il s'entoura d'officiers et de marins de premier ordre, qui lui étaient d'un dévouement absolu, et qui, malgré les dangers d'une existence périlleuse, ne demandaient qu'à revenir à lui chaque année. Il embarqua aussi à son bord les hommes de Science les plus qualifiés, susceptibles de rapporter de leurs voyages de précieuses données de toutes sortes. Je puis citer, en m'excusant d'en oublier, ses compagnons de la première exploration antarctique, parmi lesquels MM. Pléneau, ici présent, et Gourdon; ceux de la seconde, parmi lesquels M. Gain, ici présent, les Enseignes de Vaisseau Bongrain, Rouch et Godfroy, MM. Gourdon, Liouville, Sénouque; les savants embarqués une ou plusieurs fois sur le « Pourquoi Pas? », mes Confrères Maurain, ici présent, et Jean-Louis Faure, MM. Mercanton, Idrac, et ceux enfin qui ont péri dans le désastre du 16 septembre 1936, MM. Parat, Jacquiert, Devaux, Larronde, Badeuil.

Charcot sut d'ailleurs toujours rendre justice à ses collaborateurs et à ses subordonnés. Sa préoccupation dominante dans ses voyages lointains a toujours été de se faire des amis et de faire des amis à la France. Il y a pleinement réussi; en Islande, au Danemark, au Groenland, l'admiration pour son caractère et pour son œuvre lui conciliait la sympathie de tous.

A vrai dire, les résultats rapportés par les croisières de Charcot appartiennent évidemment pour une bonne partie à ses collaborateurs scientifiques. Mais ces résultats auraient-ils pu être obtenus si le chef de Mission ne les avaient animés et soutenus des conseils de son expérience, n'avait assumé lui-même pendant bien longtemps la responsabilité de la conduite du bâtiment, si difficile dans les régions

polaires, et pour laquelle il faut une expérience consommée, n'abandonnant le commandement à un officier des Équipages de la Flotte que lorsque son âge l'y obligea. Aussi, ne devons-nous pas détailler en diverses parties l'œuvre de Charcot. Nous devons considérer que les documents et collections rapportés par ses croisières forment un tout inséparable et cohérent, et que c'est cet ensemble qui constitue l'œuvre géographique de Charcot.

## II

Lorsque Charcot se lança dans les explorations polaires, en 1903, les Français n'avaient eu qu'une part bien peu importante dans la reconnaissance de ces régions. Dans les Mers Arctiques on ne peut guère citer que le Lieutenant de Vaisseau de Blosseville, disparu sur les côtes du Groënland (1833); le Lieutenant de Vaisseau Bellot, parti à la recherche de Franklin et qui périt lors de sa deuxième expédition (1853); enfin le Docteur Pavy, mort également au retour tragique de l'expédition américaine Greely (1883). Rappelons aussi que le Lieutenant de Vaisseau Gustave Lambert s'occupait d'organiser une expédition au pôle nord avant d'être tué à l'ennemi à Buzenval (1871).

Dans les Mers Antarctiques, les Français avaient eu un rôle plus remarquable. Dès la fin du 18<sup>e</sup> siècle, Buffon avait fait une campagne ardente en faveur des expéditions à organiser pour la découverte des terres inconnues environnant le pôle sud. L'expédition Bouvet de Lozier, en 1738-39, est la première tentative d'exploration antarctique; et l'honneur en revient à la France; Bouvet, dont le nom a été porté par plusieurs autres marins français illustres, découvrit le 1<sup>er</sup> janvier 1739 le Cap de la Circoncision, nommé depuis l'île Bouvet. En 1772 et 1773, de Kerguelen prit possession, au nom du Roi de France, des îles qui portent son nom. Enfin, de 1837 à 1840, le futur l'Amiral Dumont d'Urville, alors Capitaine de Vaisseau, passa deux étés dans les glaces de l'Antarctique, accomplissant de magnifiques

travaux, explorant les terres Louis-Philippe, Joinville, Adélie et Clarie.

Le Belge Adrien de Gerlache, à bord de la « Belgica » avait exploré l'Antarctide Sud-Américaine (1897-1899) et découvert le détroit qui porte son nom. En 1901, quatre expéditions ayant établi d'un commun accord un vaste programme, partirent pour l'Antarctique, l'anglaise, celle du « Discovery » commandée par R. F. Scott; l'allemande, celle du « Gauss », commandée par le Dr Erich von Drygalski; la suédoise, celle de « l'Antarctica », commandée par le Dr Otto Nordenskiöld; l'écossaise, celle du « Scotia », commandée par le Dr W. S. Bruce. Avec Charcot, la France allait s'associer à ces travaux.

Ce fut l'expédition du « Français » (1903-1905) dans la région où de Gerlache était passé, à 1000 kilomètres environ au Sud du Cap Horn.

Pendant la période d'été 1903-1904 qui, sous ces latitudes, correspond à notre hiver, Charcot releva les grandes îles qui séparent du Pacifique le Détroit de Gerlache, longeant la Terre Graham jusqu'aux Îles Biscoé. Mais à partir de la fin de février, il fallut chercher un endroit sûr où hiverner. Charcot le découvrit à l'Île Wandel, et là ce fut, durant 9 mois, l'immobilité, mais une immobilité active pendant laquelle les observations de toute nature furent poursuivies régulièrement malgré d'effroyables tempêtes et d'énormes variations de température.

La période d'été 1904-1905 comporta le levé de la grande Baie de Dalmann et la découverte de la Terre de Loubet où une catastrophe faillit causer la perte de l'expédition, le navire ayant donné sur une tête de roche à fleur d'eau.

La campagne suivante, 1908-1910, à bord du « Pourquoi Pas? », comporta un hivernage de 9 mois à l'Île Petermann jusqu'en novembre 1909 dans une anse trouvée le 1<sup>er</sup> janvier 1909 et dénommée Port-Circoncision en souvenir de Bouvet qui avait baptisé ainsi l'île découverte par lui le 1<sup>er</sup> janvier 1739. Charcot reprit ensuite sa route vers le Sud-Ouest en longeant une grande terre inconnue qui, depuis, a

reçu le nom de Terre Charcot. Parti du Havre le 15 août 1908, le « Pourquoi Pas ? » était de retour à Rouen le 5 juin 1910.

Dans le volume de Charcot *Le « Pourquoi Pas ? » dans l'Antarctique*, paru à la fin de 1910 et préfacé par Paul Doumer, il y a<sup>(1)</sup> une figure bien suggestive indiquant les progrès accomplis dans l'Antarctique Sud-Américain grâce à Charcot. Trois dessins indiquent ce que nous connaissions de ce continent avant l'expédition du « Français », après cette expédition et après la première expédition du « Pourquoi Pas ? ». Celle-ci avait dressé une carte des régions parcourues d'après les levés de l'Enseigne de Vaisseau Bongrain<sup>(2)</sup>.

### III

Après le retour de l'expédition antarctique du « Pourquoi Pas ? », Charcot obtint que le précieux instrument de travail constitué par son bâtiment fut conservé comme Laboratoire de Recherches maritimes de l'École pratique des hautes Études et rattaché au Muséum; il fut nommé Directeur de ce Laboratoire. Grâce à des subventions accordées par différents Ministères, le « Pourquoi Pas ? » devait dès lors, sous les ordres de Charcot, entreprendre chaque année des croisières scientifiques dans l'Atlantique et les Mers Arctiques, et c'est dans ces conditions que furent exécutées les croisières de 1912, 1913 et 1914.

Après la guerre, Charcot adopta un système quelque peu différent. Devenu Capitaine de Corvette de réserve, il provoqua une entente entre les Ministères de l'Instruction publique et de la Marine pour remettre en état le « Pourquoi Pas ? » et lui confier chaque année, sous sa direction à lui Charcot bien entendu, des missions scientifiques ou des études spéciales.

Parmi les 17 croisières que le « Pourquoi Pas ? » exécuta ainsi, nous n'en citerons que quelques-unes présentant un intérêt spécial. Je

---

(1) Page 344.

(2) Page 370.

n'insisterai pas sur celle de 1921 qui conduisit Charcot à l'îlot de Rockall, M. Alfred Lacroix, Secrétaire perpétuel de l'Académie des Sciences, devant vous parler tout à l'heure de cet épisode tout à fait original.

En 1928, Charcot se préparait pour une croisière de sondages dans les mers voisines du Groënland lorsque les événements modifièrent ses projets. Au début de juin se produisit le naufrage du dirigeable italien « Italia » à son retour du pôle, la France mit à la disposition du célèbre explorateur norvégien Amundsen, un avion, le « Latham 47 », commandé par Guilbaud, pour participer à la campagne de secours entreprise par le Gouvernement italien. Amundsen et ses compagnons appareillèrent le 18 juin pour le Spitzberg. Dès le lendemain on n'eut plus de leurs nouvelles. La Norvège et la France organisèrent en hâte des expéditions de recherche; le « Pourquoi Pas ? » fut désigné pour y participer sous les ordres de l'Amiral Herr dont le pavillon battait sur le « Strasbourg ». Deux anciens compagnons de Charcot dans l'Antarctique, MM. Pléneau, ici présent, et Gourdon, demandèrent à se joindre à Charcot et à partager les risques de son expédition. Le « Pourquoi Pas ? » appareilla de St Servan le 10 juillet; il patrouilla avec des vicissitudes diverses, allant de Tromsøe à l'Islande, à Jan Mayen, dans les mers du Groënland, ne perdant pas l'espoir d'une heureuse réussite, lorsque la sinistre trouvaille du flotteur du « Latham 47 » mit fin à toutes ces recherches.

La campagne de 1931 fut consacrée à la préparation de l'Année polaire internationale 1932-33. On désigne sous ce nom l'ensemble des observations météorologiques, magnétiques, etc. . . et d'une manière générale géophysiques, qui, par une entente internationale, devaient être faites pendant une année entière en un grand nombre de stations réparties sur toute la terre, mais plus spécialement dans les Régions Polaires, celles-ci ayant, on le sait, une importance particulière pour l'étude des circonstances climatiques et autres de la terre

tout entière. A la suite de débats internationaux quelquefois ardu, la France avait reçu la mission d'organiser une station au Scoresby Sund, sur la côte orientale du Groënland. Le Scoresby Sund est le plus vaste fjord du monde, de superficie égale à celle du Danemark, découvert en 1822 par l'anglais William Scoresby junior, une bien remarquable figure ayant laissé une réputation méritée dans l'histoire de l'Arctique. Les observations de l'Année polaire devaient durer du 1<sup>er</sup> août 1932 au 1<sup>er</sup> août 1933. Or, le Scoresby Sund n'est ouvert à la navigation qu'environ une quinzaine de jours par an. En 1931, Charcot, accompagné de MM. Gain et Mercanton, eut la tâche de tout préparer pour que la Mission qu'il devait transporter au Scoresby Sund en juillet 1932, puisse, dès son arrivée, commencer les observations. Il s'agissait de reconnaître l'emplacement d'un observatoire bas sur le bord de la mer, et à proximité, celui d'un observatoire suffisamment élevé, permettant l'installation d'une station de montagne. Grâce à la connaissance des régions polaires de Charcot et à l'ardeur de ses collaborateurs, tout fut terminé en temps voulu non sans de nombreuses difficultés dont le Chef de la Mission et ses collaborateurs, particulièrement M. Gain, surent triompher avec une maîtrise remarquable.

Ce n'était pas d'ailleurs sans peine que les crédits nécessaires avaient été obtenus à temps avant le départ et ils ne l'avaient été que grâce à l'intervention directe du Président Doumer. (Aussi la station du Scoresby Sund reçut-elle le nom de Station Paul Doumer).

La Mission française devait comprendre un personnel nombreux, avec un matériel considérable qui contrastait avec le matériel, instrumental ou de campagne, réduit dont Charcot s'était contenté dans ses expéditions antérieures. Il y avait donc, dans la reconnaissance de 1931, des difficultés spéciales à vaincre; elles furent vaincues.

L'année suivante, en 1932, le « Pourquoi Pas ? » transporta au mois de juillet, au Scoresby Sund, la Mission française de l'Année polaire commandée par le Lieutenant de Vaisseau Habert. Le matériel total

de la Mission s'élevait à 400 tonnes et il fallut faire accompagner le « Pourquoi Pas? » par un autre bâtiment spécial, le « Pollux », qui avait servi de brise-glaces pendant la guerre pour maintenir les communications avec Arkhangel et qui fut placé sous les ordres du Capitaine de Corvette E. Mailloux, d'une compétence toute spéciale.

Le « Pourquoi Pas? » appareilla de St Servan le 3 juillet et fut de retour à Brest le 16 septembre. La Mission, grâce à la reconnaissance de 1931, avait immédiatement trouvé au Scoresby Sund un observatoire bas, confortable, tout près et à l'Est de la colonie de Rosenvinge, et un observatoire de montagne bien préparé. Le Doyen Ch. Maurain, Directeur de l'Institut de Physique du Globe de la Faculté des Sciences de l'Université de Paris, avait pu s'assurer des conditions parfaites dans lesquelles ces observatoires se trouvaient pour la poursuite de leurs travaux. La présence à bord de mes Confrères Ch. Maurain, Jean-Louis Faure, de MM. Devaux, Pierre Drach et du Dr Parat avait permis au « Pourquoi Pas? » de poursuivre comme chaque année toute une série de recherches.

En 1933, le « Pourquoi Pas? » rapatria en France la Mission de l'Année polaire.

En 1934, il retourna encore au Scoresby Sund pour embarquer un assez gros matériel que la Mission avait dû y laisser. Les traversées d'aller et de retour furent très mouvementées. Le « Pourquoi Pas? » offrit ses services à un paquebot allemand en croisière touristique comprenant 1.300 passagers à bord, qui s'était échoué à Thorsavn, (Iles Féroé). Non seulement il avait récupéré le reliquat du matériel de la Mission de l'Année polaire et exécuté ses recherches de toute nature habituelles, mais il avait installé à Angmagssalik une nouvelle Mission française, dirigée par P. E. Victor, chargée par le Muséum d'Histoire naturelle de se livrer à des recherches ethnographiques sur les Esquimaux commencées pendant un séjour de 3 jours

au Scoresby Sund, et continuées pendant un an dans la région d'Angmagssalik.

Aussi l'année suivante, en 1935, une des tâches du « Pourquoi Pas? » fut de le rapatrier. Cette année, le commandement du bateau fut, pour la première fois, confié à l'officier des Equipages de 1<sup>re</sup> Classe Le Connat, qui succédait à son collègue, A. Chatton, lequel avait exécuté de nombreuses campagnes avec Charcot en commandant le « Pourquoi Pas? » quand celui-ci en avait abandonné le commandement effectif. Grâce à la Mission Victor et au « Pourquoi Pas? », le nom de notre pays dans ces régions du Groënland, écrit Charcot, « était devenu synonyme de bienveillance ». On reconnaît ici la préoccupation habituelle déjà signalée du grand voyageur.

Le retour de la croisière de 1935 fut particulièrement mouvementé. En quittant Angmagssalik, le « Pourquoi Pas? » put compter à l'horizon 198 icebergs de grandes dimensions. A l'entrée du Canal du Nord, le 16 septembre, il fut surpris par le cyclone qui ravagea alors l'Angleterre; malgré une mer démontée il put gagner les côtes de l'Irlande pour trouver un abri relatif, et ensuite, par une mer plus clémente, en longeant la côte d'aussi près que le permettait la prudence, il sortit de la Mer d'Irlande, mais ayant rencontré encore une mer déchaînée, il arriva non sans peine à Rouen le 23 septembre.

Triste présage pour l'année suivante! C'est en effet un an, jour pour jour, après que le navire de Charcot avait été pris dans la tempête de 1935, qu'il sombra sur les côtes d'Islande presque au sortir du port de Reikjavik le 16 septembre 1936.

Charcot a raconté lui-même qu'en 1926, à 59 ans, il avait fait le vœu de ne plus naviguer dans les mers polaires. L'attraction de la banquise, l'intérêt des travaux à continuer, et en 1928 l'ardent désir de contribuer aux recherches organisées pour retrouver Amundsen, l'avaient conduit à repartir pour les mers arctiques. Il était un peu comme ces acteurs qui ne peuvent se résoudre à quitter la scène!

Que dirai-je qui n'a déjà été dit de ses hautes qualités intellectuelles et morales, de son affection profonde pour ses collaborateurs qui s'étendait jusqu'aux plus humbles. Combien, passionné pour les œuvres de civilisation, il s'est intéressé à la tâche entreprise par le Danemark dans ces régions désolées du Groënland.

Dans sa préface du livre *Le « Pourquoi Pas? » dans l'Antarctique*, Paul Doumer se demande :

« A quoi bon tant d'efforts, tant de dangers courus, pour connaître une portion de la planète où l'homme ne saurait subsister, dont il ne tirera aucun parti? »

Mais il se répond à lui-même :

« Qui le sait? Qui peut dire qu'aucune richesse à jamais exploitable n'existe dans ces contrées désolées? Il est bien naturel aussi que nous entendions ne rien ignorer de la planète que nous habitons. Nous allons ainsi à la découverte de continents jusqu'alors impénétrables et inaccessibles. Grâce à Charcot, le pavillon français a flotté dans les mers et sur la terre polaires. C'est grâce à lui que la France n'a pas été absente de ces combats de la civilisation ».

Nous pouvons résumer l'œuvre de Charcot en deux mots inscrits sur cette pièce magnifique de cuivre et d'argent, véritable œuvre d'art, donnée au « Pourquoi Pas? » par le Père de Guébriant et que la mer a rejetée sur la plage d'Islande avec les corps des martyrs de la Science. Cette pièce, beaucoup d'entre vous l'ont vue, placée devant les catafalques des savants et marins du « Pourquoi Pas? » sur le parvis de Notre-Dame, le 12 octobre 1936. Ils y ont lu : « Honneur et Patrie ».

---

## DISCOURS DE M. ALFRED LACROIX

Secrétaire perpétuel de l'Académie des Sciences.

---

### CHARCOT A ROCKALL

---

MESDAMES,  
MESSIEURS,

Vous venez d'entendre exposer avec compétence et éloquence l'œuvre magnifique de Jean Charcot, tout entière consacrée à la mer, à l'étude de tout ce qui touche à elle, à cette mer pour quoi il a tout abandonné, tout sacrifié, jusqu'à sa vie.

Vous venez d'être profondément émus par le rappel du drame tragique qui l'a enseveli dans les flots, lui, ses compagnons et son cher « Pourquoi-Pas? », qu'il avait mené à tant de glorieuses et savantes conquêtes.

Dans la commémoration de ce soir, mon rôle est moins brillant, que celui de mes confrères. Je ne vais pas, comme eux, vous entraîner dans de vastes espaces, au milieu de la splendeur des glaces polaires de l'Antarctique et du Groënland ni dans des solitudes glacées, si intéressantes, si captivantes, de terres nouvelles. Je ne veux vous parler que d'un rocher minuscule, le plus isolé du vaste monde, d'un rocher d'une sinistre renommée en raison des catastrophes maritimes qu'il rappelle, d'un rocher qui ne mesure guère que 20 mètres de diamètre et 21, au-dessus des flots, épave de pierre perdue dans l'immensité de l'Océan.

Le mystère qui entoure Rockall, car c'est de Rockall qu'il s'agit, avait passionné notre ami et ce qu'il a fait pour percer ce mystère me paraît de nature à bien mettre en évidence, à glorifier, ses belles qualités d'explorateur et d'homme, courage, audace et endurance à toute épreuve, amour de la difficulté vaincue, enthousiasme pour les recherches scientifiques désintéressées, quelles qu'elles soient, et bien d'autres qualités encore.

Le rocher de Rockall, ressemblant de loin à un petit navire sous voile, se dresse à l'ouest de l'Écosse, entre le Nord de l'Irlande et le Sud-Ouest de l'Islande, à environ 240 milles de la côte irlandaise.

Il a été signalé pour la première fois en 1698, mais sa position n'a été précisée qu'en 1810 par la frégate anglaise « Endymion ».

Ses parois sont presque toutes verticales, la mer, d'ordinaire furieuse en cette région située sur le passage des cyclones, sans rémission monte à leur assaut, les vagues se brisent contre elles et déterminent de redoutables remous rendant cet îlot presque inaccessible.

Bien que son exploration ait tenté beaucoup de navigateurs passant à sa proximité, il semble que dans le passé, deux fois seulement il ait pu être touché: en 1810 un matelot de l'« Endymion », en 1863 un quartier-maître du navire hydrographique britannique « Porcupine » purent mettre le pied sur une de ses anfractuosités et en détacher quelques menus morceaux.

Complètement nu, Rockall sert de refuge à d'innombrables oiseaux de mer, parfois ceux-ci quittent brusquement leur perchoir et il semble alors que de noirs tourbillons d'une épaisse fumée s'élèvent de son sommet et obscurcissent le ciel.

Rockall a pour socle sous-marin un banc orienté du Nord-Est au Sud-Ouest, mesurant 150 milles sur 50, recouvert localement par une quarantaine de mètres d'eau seulement et cette faible profondeur contraste avec les grands fonds supérieurs à 2.500 mètres qui l'entourent et le séparent de l'Écosse.

Bien des problèmes se posent pour l'interprétation de la constitution géologique et de l'origine de Rockall. Aussi, en 1895, l'Académie

Royale Irlandaise se préoccupa-t-elle de les étudier, ainsi que toutes les questions d'histoire naturelle que l'on peut aisément imaginer. Elle constitua une expédition bien équipée et formée de savants qualifiés qui, du 3 au 17 juin 1896, croisa aux alentours du rocher. Si cette expédition obtint des résultats heureux des points de vue zoologique et particulièrement ornithologique, il n'en fut pas de même pour la géologie. La mer déchaînée fut impitoyable, Rockall resta inviolé.

Mais son examen à distance conduisit à penser qu'il est formé par une roche à faciès granitique dont la base serait constituée par un sédiment ou par un tuf obliquement stratifié dans lequel le magma éruptif aurait été injecté.

Le professeur J. W. Judd put retrouver dans des Musées de Grande Bretagne et d'Irlande trois petits fragments des échantillons recueillis en 1810 et en 1863 et il en fit une étude approfondie, plus tard complétée par H. S. Washington. Il constata qu'ils sont constitués par du quartz, un feldspath sodique, l'albite, et, en abondance, par un minéral coloré vert, un pyroxène ferrosodique, l'ægyrine. La structure est grenue. L'analyse chimique montra que cette roche, riche en fer et en sodium, ne renferme presque pas de potassium. Il s'agissait donc là d'un type granitique inconnu jusqu'alors, auquel Judd donna le nom de *rockallite* et l'on discuta beaucoup sur la place à lui donner dans la systématique.

Le pétrographe anglais avait bien voulu me donner pour le Muséum quelques grammes de cette précieuse roche qui m'incitèrent à l'étudier à mon tour.

Aussi, quand notre confrère Alfred Picard devint ministre de la Marine, lui avais-je demandé de donner l'ordre au stationnaire de la Marine nationale se rendant chaque année en Islande, de faire l'impossible pour toucher Rockall. La tentative eut lieu à plusieurs reprises, sans qu'il fut possible d'atteindre ce rocher si bien défendu.

Lorsqu'au début de 1921, Charcot vint m'annoncer qu'il projetait une campagne au Groënland, je n'eus aucune peine à lui donner le désir d'entreprendre à son tour une expédition intéressante du point de

vue scientifique et se présentant comme devant être difficile et périlleuse.

Une fois obtenue l'autorisation du Ministre de la Marine de préparer une croisière spéciale pour l'étude de Rockall, après un sérieux examen de la documentation concernant les tentatives infructueuses antérieures, une fois pourvu de l'outillage indispensable, le « Pourquoi-Pas? » appareillait de Cherbourg, le 19 juin, emportant pour instructions : « tenter un débarquement sur le rocher, y recueillir le plus possible d'échantillons de rocher, examiner un détail de structure observé de loin par l'expédition Irlandaise, ensuite subsidiairement entreprendre des recherches océanographiques sur le banc de Rockall ».

Favorisé par un exceptionnel beau temps, grâce à l'énergie du Chef, au dévouement et à l'entraînement de tous les siens, l'entreprise allait réussir au-delà de toute espérance et avec une rapidité surprenante.

Le 29 au matin, le « Pourquoi-Pas? » est à 400 mètres de Rockall. Le soleil est radieux, le vent et la houle faibles; à 9 h. 30 le sort en est jeté, Charcot fait mettre les embarcations à la mer. La baleinière équipée pour le débarquement est confiée au lieutenant de vaisseau de Tournemire. Charcot, prêt à lui porter secours en cas de nécessité, prend le commandement d'un canot. Le tour du rocher est fait en toute hâte et Charcot constate que le seul point accessible est une petite saillie de l'angle Sud-Sud-Est, là où la mer brise le moins.

Saisissant le moment propice, deux matelots, Moussard et Le François, d'une exceptionnelle agilité, bondissent sur cette partie du rocher couverte d'algues et parviennent à s'y maintenir. Un va et vient est établi entre eux et la baleinière par lequel des marteaux, des masses, des ciseaux leur sont envoyés, puis ils entament le roc non sans grandes difficultés dues à sa dureté et surtout à l'état d'équilibre instable où ils se trouvent, avec la menace incessante d'être projetés dans la mer. Au bout d'une heure de travail, les deux courageux marins sautaient dans l'embarcation aux prix d'efforts très supé-

rieurs à ceux dépensés pour l'arrivée. Mais le succès était complet, et leur récolte abondante.

Le 1<sup>er</sup> juillet, interrompant les observations océanographiques entreprises sur le Banc de Rockall, Charcot va renouveler son exploit avec non moins de bonheur. Le calme persiste, mais la houle de l'ouest est plus forte; néanmoins, M. Pierre Leconte, le dessinateur de l'expédition, et le gabier Bourrichon réussissent à sauter sur une petite corniche, où une nouvelle provision de roches et d'algues va être recueillie.

Pendant ces opérations, tout en accomplissant son rôle de surveillance, Charcot a étudié la face orientale du rocher qui est rigoureusement verticale et remarque que sur un fond gris foncé, elle présente en grande quantité des taches noires correspondant à des saillies ou à des cavités, généralement habitées par un couple d'oiseaux; l'examen minéralogique allait me permettre leur interprétation.

Il constatait en outre que toute la base de Rockall, considérée par les observateurs irlandais comme stratifiée, est de même nature que le reste du rocher, mais que, dans la zone battue par les lames, elle est recouverte d'une couche épaisse d'Algues brunes rapportées par M. Hamel, naturaliste de l'Expédition à l'*Alaria esculata* ne vivant que dans les eaux violemment tourmentées. Plus haut, en des points seulement mouillés par les embruns, se voient des taches d'Algues vertes ou jaunâtres, mais elles sont naines et rabougries, tant dur est le régime auquel elles sont soumises. Quant au sommet du roc, sa couleur d'un éblouissant blanc de neige est due à des cataractes de déjections des oiseaux de mer.

Le détail de l'étude minéralogique que j'ai faite des abondants matériaux dûs à l'habileté et à l'audace de Charcot et de ses collaborateurs ne serait pas à sa place ici. Il faut seulement conclure: Rockall n'est pas essentiellement formé par la roche à laquelle a été donné son nom. Le rocher est essentiellement fait d'un granite, très hétérogène, plus ou moins riche en ægyrine, mais dont le feldspath, au lieu d'être exclusivement sodique, est sodopotasique, la roche, dans son

ensemble, renferme les deux alcalis à peu près en égale proportion. Quant à la rockallite, c'est elle qui forme les taches noires signalées par Charcot; elles sont, par rapport au granite de Rockall, l'équivalent de certaines de ces taches foncées que vous pouvez voir les jours de pluie, sur les bordures de trottoirs de Paris, faites en granite de Normandie. Notons enfin que le granite et ses enclaves de rockallite renferment des silicates de zirconium et de sodium (encolite et elpidite), minéraux fort rares qui n'y avaient pas été observés jusqu'alors et qui démontrent leur communauté d'origine. La question minéralogique de Rockall a donc été élucidée, grâce aux documents recueillis par Charcot. Reste la question géologique.

Les campagnes de sondage effectuées par divers explorateurs, sur le Banc de Rockall avaient fourni des blocs de basalte dont l'origine a été fort discutée. Les uns y ont vu un apport par les glaces de laves noires venant d'Islande ou de Jan Mayen, d'autres les ont considérées comme des débris submergés d'un plateau faisant partie d'une province lithologique qui comprend l'Islande, les Féroé, les Hébrides et le Nord-Est de l'Irlande: Ces basaltes seraient donc en place, là où ils ont été ramenés par la drague.

L'étude des récoltes de Charcot conduit à cette dernière hypothèse, renforcée encore par ce fait que ces blocs de basalte y sont accompagnés par d'autres roches éruptives, trachytes et granite, analogue, sinon identique à celui de Rockall, mais n'en provenant certainement pas, tel est le cas d'un échantillon dragué à 10 milles au Nord de celui-ci. On ne peut donc échapper à la conclusion que le Banc de Rockall est le reste d'une grande terre, d'une grande île volcanique, essentiellement basaltique, mais traversée par des dykes ou des intrusions de roches hyperalcalines diverses.

On reconnaît là une analogie avec la constitution géologique et pétrographique des Hébrides et singulièrement de Skye.

Les déformations structurales que le microscope m'a permis de constater dans un des échantillons du granite dragué sont l'enregistrement des puissantes actions mécaniques qui ont noyé cette grande île sous les eaux de l'Atlantique.

Enfin la structure grenue de l'ensemble des roches de Rockall conduit à une dernière conclusion; cette structure, en effet, est celle des roches n'ayant pas été épanchées au jour, c'est celle des roches ayant cristallisé sous une couverture plus ou moins épaisse. Elle fournit donc la preuve que la terre disparue était montagneuse et même avait une altitude élevée.

Tôt ou tard l'océan qui, sans relâche, attaque Rockall, en aura raison, mais, quoi qu'il arrive à cet égard, le nom de Jean Charcot lui survivra en restant, à tout jamais, attaché au souvenir de l'étude de ce dernier vestige d'un grand naufrage.