

# *Libretto*



RICHARD E. BYRD

# SEUL

Premier hivernage en solitaire  
dans l'Antarctique  
1934

Traduit de l'anglais (États-Unis) par  
HENRY MULLER

Préface de  
JACQUES MEUNIER

*Libretto*

Malgré les démarches entreprises par l'Éditeur,  
les ayants droit du traducteur n'ont pu être joints.  
L'Éditeur les invite à se mettre en relation avec ses services.

Titre original :

*Alone*

© 1938, Richard E. Byrd, renouvelé en 1996 par Marie A. Byrd.  
Publié avec l'accord d'Island Press.

© Éditions Phébus, Paris, 1996, pour la traduction française.

ISBN : 978-2-36914-358-1

## PRÉFACE

### PRÉLUDE POUR UN HOMME SEUL

La télévision nous oblige à penser avec des poncifs. Tout est à notre portée. L'ailleurs et l'ici. Nous fréquentons l'Amazonie après le pousse-café. Nous visitons l'Arabie entre deux bières. Les Esquimaux sont chez nous pendant que nous sirotons du coca-cola ou de la vodka au poivre. Nous avons des relations sexuelles alors que le petit écran vante justement le moralisme et l'abstinence de quelque tribu lointaine. Nous nous brossons les dents tandis qu'un héros, contrefait et bavard, explore les abysses du monde.

Un rien de confusion préside à notre exotisme. Nous sommes saturés d'exploits et de records. L'exceptionnel n'a plus le poids de l'exceptionnel. Des fous de l'extrême se suicident en direct pour un cachet de misère. Du *serial killer* au *free jumper*, sans parler des maniaques de la gâchette, des fondus du pic à glace, des tordus du fusil antiémeute, le spectacle de la mort violente s'affiche dans nos salles à manger. Nous mourons par procuration, par images interposées, et cela nous conforte probablement dans notre nullité. Ah, qu'il fait bon vivre chez soi!

Sur l'écran tout est pareil. Le vrai et le faux. L'hémoglobine et le ketchup. L'acteur et le policier. L'innocente et la putain. Rien n'émerge exactement. Tout se tient dans le salmigondis des genres et l'hétéroclisme, habilement. Chacun pensera ce

qu'il veut au bon moment. La télécommande fait de lui un dieu omnipotent et stupide.

Le livre est différent. Il s'achète par choix ou par oui-dire. Il se lit d'un trait ou par étapes, il laisse le temps à l'esprit critique de s'installer et permet le retour en arrière. Dans le meilleur des cas, il est une sorte de long tête-à-tête entre le lecteur et celui qui l'a écrit. Avec des silences et des pauses, des bonheurs descriptifs, des allusions et des longueurs, des clins d'œil ou des réflexions philosophiques, il instaure un huis clos primordial, un partage privilégié : une solitude s'adresse à une autre solitude. Le miracle vient de ce que bien souvent, sous des formes diverses, adulte ou bien enfant, nous avons le sentiment de retrouver – à des degrés différents – le principe actif de toute littérature...

*Seul*<sup>1</sup>, de ce point de vue, est un livre exemplaire. La nature même de ce qu'il raconte enrôle celui qui lit et l'inscrit dans la spirale de l'aventure. Il y est enchâssé, engrammé, ballotté et transi. Séjournant volontairement au cœur de l'effroi et des ténèbres, confiné dans la nuit polaire, assiégé par la mort lente, Richard Evelyn Byrd ne demande pas au lecteur de s'identifier à lui ni de souffrir à sa place, mais de manière plus subtile l'entraîne progressivement dans le naufrage. À preuve : il confie à son lecteur ce qu'il ne dit pas aux gens qui pourraient effectivement lui venir en aide !

Il ne convient pas ici de déflorer l'histoire que vous allez lire. Sachez seulement que derrière le récit authentique d'une expérience de survie, derrière la rigueur quasi scientifique de l'homme qui s'observe et qui va passer cinq mois de réclusion antarctique dans une cagna incommode, mal construite, mal ventilée, il y a un conteur d'une rare efficacité. Il a vite compris que le compte rendu de ses malheurs n'avait d'intérêt que

1. Première édition en français, Grasset, 1940 – mais le livre, depuis un demi-siècle, est quasi introuvable.

« remis en scène » à partir des moments forts de son journal. C'est donc le va-et-vient entre le « vécu » et le « remémoré » qui fait le prix d'un texte où affleurent aussi l'introspection et la peur obsessionnelle de ne pas être à la hauteur.

Il faut dire que l'amiral Byrd, avant son séjour à la Base avancée, s'était déjà fait connaître pour son intrépidité. Né à Winchester, Virginie, en 1888, il appartient à une famille influente qui vit les derniers fastes de l'oligarchie coloniale. Il a à peine douze ans lorsqu'il entreprend son premier tour du monde (sans accompagnateur), au cours duquel il essuie un typhon en mer de Chine et séjourne plusieurs mois aux Philippines. À Luzon, il devient la mascotte d'un régiment de cavalerie US qui traque les « bandits ». Ses parents publient dans la presse locale les lettres qu'il envoie et qui déjà laissent deviner son envie de reconnaissance et son aptitude à séduire.

Après l'académie militaire et l'université de Virginie, il entre à l'académie navale d'Annapolis en 1908. Il en sort en 1912. La malchance – ou la maladresse – voudra qu'il soit plusieurs fois blessé (en jouant au football, en s'exerçant aux barres parallèles) et qu'il contracte la fièvre typhoïde au cours de grandes manœuvres en Atlantique. Tout cela ne l'empêche pas d'obtenir un grade d'officier d'active et de s'illustrer en sauvant plusieurs marins de la noyade. Le sort pourtant s'acharne sur le lieutenant Richard Byrd, qui fait une chute grave en tombant par une écoutille ouverte. Il subit plusieurs opérations chirurgicales et met fin à sa carrière de marin en 1916.

Mais, la guerre ayant besoin de bras, il suit une formation rapide d'aviateur à l'école de Pensacola, en Floride, et obtient son brevet de pilote en 1918. Dès lors, appréciant à leur juste valeur les possibilités de l'aviation moderne, anticipant le boum aéronautique, il innove et multiplie les exploits : il fait partie d'une équipe qui réalise la traversée de l'Atlantique par relais et, en 1924, il est l'un des premiers à faire un raid

au-dessus du Groenland. En 1926, devançant Amundsen, il survole le pôle Nord en compagnie de Floyd Bennett. Son nom est désormais sur toutes les bouches. Il est devenu un « héros professionnel ».

Les États-Unis, avec un optimisme à tous crins, sûrs d'eux-mêmes, entrent dans les temps modernes en misant sur l'une des qualités majeures de leurs hommes : la compétence. Voilà pourquoi, sans doute, le public américain commence à s'enticher des plus audacieux qui – au nom de la bannière étoilée – tentent l'impossible. La traversée de l'Atlantique sans escale faisait partie des mythes du moment. Charles Lindbergh, Clarence Chamberlin, Richard Byrd – et combien d'autres ? – sont sur les rangs. Lindbergh ramasse la mise, mais Byrd réussit le même vol quarante jours après. Peu importe si l'avion s'écrase de nuit du côté de Ver-sur-Mer en Normandie, l'honneur est sauf. L'audience de Byrd s'élargit.

Du coup, pris dans le système de la surenchère, condamné au quitte ou double médiatique, avec le culot financier qui le caractérise, il joue son va-tout. Homme d'action au service de la science, entrepreneur d'aventures à l'échelle de la planète, il lance vers le pôle Sud l'expédition la plus massive, la mieux équipée, jamais imaginée : elle comprend trois avions (un trimoteur Ford chaussé de skis, un Fokker Universal et un monoplan Fairchild à ailes pliantes), quatre-vingt-quinze chiens de traîneau et une équipe de plus de cinquante hommes. Cette extraordinaire armada s'installe le 25 novembre 1928 sur la barrière de Ross, à l'est de la baie des Baleines. Six cent soixante tonnes de matériel sont débarquées et un village préfabriqué surgit des glaces. Tout est prévu : les hangars, les ateliers de réparation, l'infirmier, les magasins de vivres, les sanitaires, les laboratoires photo, les tours radio de vingt mètres de haut et, pour les loisirs, une salle de musique et une bibliothèque de plus de mille deux cents volumes. La ferveur patriotique n'est pas en reste :



ce coin déshérité du monde s'appellera *Little America* – rien de moins.

Byrd a le bras long. Il est là pour alimenter la pompe à finances. D'ailleurs, lorsqu'il s'agira de dédier la découverte de telle chaîne de montagnes, de tel plateau ou de telle colline, il n'hésitera pas à saluer ses mécènes. Ainsi, la toponymie de l'Antarctique s'enrichit de noms de milliardaires prodiges : Rockefeller, Walgreen, Ford...

Janvier 1929. Les premiers vols antarctiques se révèlent prometteurs. Même si l'un des appareils est détruit au sol par un vent de plus de 160 km/h, la petite troupe tient bon. Du 3 juillet au 24 août le soleil disparaît et la température descend à  $-53^{\circ}$ . Claquemurés, pilonnés par les coups de blizzard, les scientifiques préparent leur campagne d'été et Byrd caresse l'idée d'être le premier à survoler le pôle Sud.

La tentative aura lieu le 28 novembre, après que plusieurs équipes eurent ménagé des dépôts de vivres et de carburant. Quatre hommes participent au vol : Bernt Balchen, pilote, Richard Byrd, navigateur, Harold June, opérateur radio et Ashley McKinley, photographe. L'aller et retour – après un délestage en catastrophe (à cause du surpoids) et treize petites voltes autour de l'axe de la terre – prendra quinze heures et cinquante et une minutes.

Le 17 janvier 1934, quatre ans après, promu amiral de réserve, Byrd revient à *Little America*. Malgré la crise économique, il a réussi à mobiliser une seconde expédition plus importante encore que la première. La Marine américaine apporte son aide et le personnel scientifique s'est étoffé. *Little America* ouvre des filiales sur la banquise : *Petite-Amérique II* et *Petite-Amérique III*. L'organisation pyramidale préfigure celle des bases américaines à l'étranger.

L'amiral Byrd a réussi. L'amiral Byrd, entièrement dévoué à ses hommes, a surtout des problèmes d'intendance et de fin de mois. Il fait des conférences, signe des livres (qu'il écrit

avec l'aide de Charlie Murphy), pose pour les photographes, embrasse les enfants et serre la main des présidents. L'amiral Byrd s'ennuie. Et voilà d'où naît, en catimini, à demi-mot, en fraude presque, son coup de génie...

Il va créer à cent quatre-vingt-dix-sept kilomètres au sud de la baie des Baleines un poste avancé, un petit bunker d'observation. Cela permettra de récolter des données météorologiques synchrones et comparatives. Trois volontaires y passeront cinq à six mois. Les tracteurs à chenilles – Citroën 50 CV – assureront l'installation et l'évacuation. Tout cela paraît risqué mais raisonnable. Sauf que les imprévus, le climat, le manque d'argent, les humeurs de chacun et la pesanteur de l'ensemble retardent considérablement les choses. L'abri, selon Byrd, n'est finalement pas viable pour trois personnes. Il faudrait n'en laisser que deux, mais l'expérience polaire, la psychologie la plus élémentaire montrent que le tête-à-tête prolongé tourne vite au vinaigre sous ces latitudes. Il faut donc assigner un seul homme à cet office et, puisque Byrd ne peut pas prendre la responsabilité de le désigner, cet homme... ce sera lui.

L'amiral Byrd – malgré sa tenue en peau de renne doublée de fourrure de glouton – n'a rien d'un dandy ! Des Esseintes, ce n'est pas son style ! Reste qu'il y a chez lui un goût pour la beauté du geste, un désir de donner une valeur esthétique à sa conduite et toujours – l'expression prend ici son sens – le besoin de se transcender.

Fermons donc la télévision, oublions tous ces explorateurs de pacotille et mettons-nous à l'écoute de cette voix d'outre-banquise. L'Amiral est seul à bord...

JACQUES MEUNIER

## AVANT-PROPOS

Ce livre est le récit d'une expérience personnelle, si personnelle même que durant quatre années j'ai hésité à le rédiger. C'est un ouvrage bien différent de ceux que j'ai jamais écrits ; tous mes autres travaux avaient été la simple relation de mes expéditions et de mes vols. Ce livre-ci expose une aventure en grande partie intime. J'ai failli mourir ; et, comme l'instinct de l'homme le pousse à garder pour lui sa souffrance, je ne voyais pas bien comment je pourrais raconter l'histoire de la Base avancée sans faire étalage de mes pensées et réactions intimes. Et puis j'ai mis beaucoup de temps à me remettre de mon séjour à Latitude 80° 08' S. ; tout cela était encore si proche de moi que je pensais manquer du détachement nécessaire pour aborder le sujet.

Mais mon entourage n'accepta pas de me voir m'ancrer dans ma décision première. Partout où j'allais, j'étais assailli de questions. Et finalement un soir de 1937 que je me trouvais chez de bons amis, ceux-ci me persuadèrent de me mettre au travail tant que j'avais des souvenirs encore frais. Je n'étais pas très enthousiaste, mais je cédaï. J'avais prévu dès le commencement les difficultés que je rencontrerais. D'abord c'était faire revivre les moments les plus pénibles que j'ai connus à la Base ; ensuite c'était sans cesse parler de moi, et d'une façon qui pourrait sembler déplacée. Les encouragements

de mes amis, les sollicitations de mon éditeur levèrent mes scrupules, et je me mis à la tâche.

Mais tout au long de mon travail je renouai avec mes craintes initiales. Plusieurs fois je fus sur le point de renoncer, et je l'aurais certainement fait si j'avais trouvé une échappatoire honorable. Car plusieurs passages mettaient en cause, chez moi, ce curieux sentiment que l'on nomme l'amour-propre. Néanmoins j'achevai mon ouvrage et ce document constitue donc la simple vérité sur moi comme sur cette époque de ma vie.

J'avais d'abord eu l'intention d'utiliser presque uniquement mon journal, qui était volumineux et détaillé; mais je m'aperçus vite qu'il était impossible de composer l'ouvrage ainsi, si je voulais qu'il fût compréhensible; mes notes, en effet, étaient bourrées de répétitions, de références intelligibles pour moi seul, de brouillons jetés au hasard; elles contenaient aussi des allusions personnelles destinées aux miens et que je ne désirais pas publier. Aussi, si j'en ai donné de larges extraits et cité de nombreux passages, ne l'ai-je fait que lorsqu'il fallait éclairer le lecteur. Je n'ai pas cru utile, ne voulant pas écraser ce dernier sous les références, d'indiquer chaque fois s'il s'agissait d'une page entière du journal du jour ou simplement d'un extrait. C'est néanmoins ce document ainsi que les notes consignées par moi sur mes bulletins météo, sur mon calendrier et sur des feuilles de papier qui m'ont permis de faire revivre mes souvenirs.

Enfin j'ai intitulé mon livre *Seul*, mais il est évident qu'aucun homme n'aurait pu accomplir ce que j'ai accompli sans l'appui loyal et cordial de ses semblables. Cette entraide demeure peut-être ce qu'il y a eu de plus beau dans toute l'aventure; elle se manifesta surtout lorsque, à mon retour de la Base avancée, les cinquante-cinq hommes de Petite-Amérique firent tout leur possible pour me faciliter mes fonctions de chef de l'expédition. Et j'ai à cette occasion contracté

une dette de reconnaissance toute spéciale envers mon vieux camarade George Noville – officier chargé de l'exécution des ordres –, qui ne cessa jamais de s'occuper de moi jusqu'à notre retour en Nouvelle-Zélande.

*Boston, octobre 1938.*

R. E. B.



# I

## 1933 : L'IDÉE

La Base avancée Bolling où j'ai vécu seul durant la nuit polaire de 1934 avait été établie dans la sombre immensité de la barrière de glace Ross sur la ligne qui se trouve entre Petite-Amérique<sup>1</sup> et le pôle Sud. C'est la première station qui ait été construite aussi avant dans le continent sud-arctique. La décision que j'avais prise d'hiverner là était ferme, contrairement à ce que supposaient certains de mes collaborateurs de Petite-Amérique. À l'origine je voulais m'adjoindre plusieurs hommes : nous verrons comment ce projet me fut rendu impossible. Je n'avais donc d'autre choix que de l'abandonner, ainsi que la mission scientifique qui s'y rattachait, ou de l'accomplir seul ; je ne pus me faire à l'idée d'y renoncer.

Que l'on me comprenne bien : loin au-dessus de tout, au-dessus de la valeur des observations météorologiques et hivernales que je pourrais mener dans ces lieux glacés et jusqu'alors inconnus, il y avait mon désir de me livrer à une expérience. J'en faisais pour l'essentiel une affaire personnelle. Excepté certaines études, ce que je visais ne revêtait pas une importance universelle ; non, j'étais un homme qui désirait rester seul quelque temps, à savourer la paix, la tranquillité, la solitude afin d'en apprécier la véritable valeur. Voilà tout. Je crois d'ailleurs que les gens qui sont assaillis par les mille

1. Voir *Pôle Sud*, du même auteur, Grasset.

problèmes de la vie moderne me comprendront instinctivement. Nous sommes tous les jouets de vents contraires. Dans ce tourbillon, un être qui pense ne cesse de s'interroger sur ses buts et se trouve vite attiré par la perspective d'un repos, quelque part où il pourra réfléchir sans être importuné et faire son bilan. Peut-être est-ce que j'exagère le besoin de recueillement qu'éprouve chacun; je ne le crois pas cependant. En tout cas, en ce qui me concerne, il m'a toujours fallu plus de temps qu'un autre pour rentrer en moi-même. Et ne croyez pas que je veuille insinuer qu'avant mon séjour à la Base avancée ma vie privée ait été malheureuse; elle avait été aussi satisfaisante que possible, mais trop bousculée. Depuis quatorze années environ, j'avais enchaîné expédition sur expédition, et eu mon temps et mes pensées mangés: 1919, le vol transatlantique de l'aviation navale; 1925, le Groenland; 1926, le pôle Nord; 1927, l'océan Atlantique; 1928-1930, et désormais 1933-1935, le pôle Sud. Entre-temps, nul répit. À peine une mission terminée, j'étais engagé dans les préparatifs d'une autre; simultanément, je parcourais le pays, faisant des conférences sinon pour payer les dettes de la dernière expédition, du moins pour trouver les fonds qui me permettraient d'en entreprendre une nouvelle.

Peut-être pensez-vous qu'un homme que sa destinée amène à fréquenter les lieux déserts et lointains n'a aucun besoin pressant de solitude. C'est qu'alors vous ignorez ce qu'est une expédition: la plupart du temps, l'équipe a une existence qui se déroule dans un tumulte perpétuel, dans une agitation fébrile. Il en ira ainsi tant que les explorateurs ne seront pas des gens fortunés, tant que leurs explorations seront soumises aux caprices du sort. Tout le monde doit savoir qu'atteindre un des deux pôles est une chose merveilleuse en soi. Des milliers d'êtres humains ont consacré à ce dessein leur existence, et nombreux sont ceux qui l'y ont du reste laissée. Mais, de la poignée de ceux qui ont réussi et ont atteint Latitude 90,



pas un, à ma connaissance, n'a trouvé la vision même du pôle particulièrement émouvante. Car, finalement, il n'y a rien à voir : un point mathématique à un bout de la terre situé au milieu d'un vaste océan désert, à l'autre bout un point fictif également placé au milieu d'un grand plateau battu par les vents ! Non, ce n'est pas parvenir au pôle qui compte, ce sont les enseignements scientifiques que l'on recueille en chemin, et le fait aussi que vous y êtes allé, que vous êtes revenu et que vous n'êtes pas mort.

Personnellement, j'ai atteint les deux pôles. Le projet m'avait, les deux fois, séduit. La réalisation ne m'avait pas déçu, au premier chef parce que le simple fait de chercher à les atteindre m'avait permis de réaliser un programme scientifique auquel je tenais beaucoup. Le tas de coupures de presse, la plupart encourageantes, que collectionnaient mes proches ne cessait de grossir. Je tenais les preuves tangibles de mon succès, du moins dans ma profession : cette presse, et ma bonne volonté ; car je dois signaler ici que les sages dans mon métier savent que rarement au bout du compte leur profit excédera un dollar.

Tout de même je n'avais jamais eu l'impression d'une réussite totale. Ou plutôt, quand je dressai le bilan de ce que j'avais recueilli, j'eus l'impression d'un certain vide, de certaines lacunes. Tenez, la lecture : j'avais en souffrance une liste considérable d'ouvrages à lire, mais, faute de temps et de patience, je n'avais jamais pu m'y mettre. De même la musique : je l'aimais, j'en avais un indicible besoin, mais je n'aurais pas pour autant brisé cette sorte de routine que nous arrivons à chérir plus que notre existence même.

Sans compter que j'aurais voulu étudier : les idées nouvelles, les théories neuves, je les ignorais totalement ou à peu près. Ma vie paraissait resserrée. Pourquoi ne pas incorporer ces préoccupations dans une vie normale ? me direz-vous. Pourquoi aller vous enterrer dans le froid et la nuit du

pôle pour être seul? Après tout, un homme se promenant dans la 5<sup>e</sup> Avenue peut être aussi isolé qu'un individu dans le désert. Je n'en disconviens pas, mais laissez-moi remarquer qu'aucun être en contact avec des habitudes ou des obligations familiales ne peut s'en détacher, encore moins quelqu'un comme moi, qui a besoin du public pour l'aider et suis tenu de rendre compte à chaque instant de mes activités. Il est hors de doute que notre civilisation a créé un système merveilleux pour préserver la vie privée de l'individu; mais ceux qui, comme moi, doivent vivre publiquement ne sont pas sous sa protection.

Et puis je désirais autre chose que l'isolement dans le sens géographique du terme. Je voulais me plonger dans une philosophie revivifiante, et je pensais que ce projet de vivre seul m'en offrait la possibilité. Sur cette barrière du pôle Sud, plus froide, plus glacée que pendant le pléistocène, j'aurais le loisir de rattraper le temps perdu, d'étudier, de penser, d'écouter mon phonographe; pendant sept mois peut-être, privé de tout, sauf de distractions simples, je pourrais vivre comme je l'entendais, sans être esclave d'autres nécessités que celles qu'imposent le vent, la nuit, le gel, n'obéissant qu'à une seule loi humaine, la mienne.

C'était au moins l'idée que je m'étais faite. Peut-être y avait-il d'autres raisons à mon projet; avec le recul du temps, je n'affirmerai rien. Peut-être éprouvais-je le désir de mener une vie plus rigoureuse que celle que j'avais connue jusqu'alors. J'avais passé le plus clair de mon existence à voler. L'homme dans les airs accomplit son destin assis. Qu'un conflit éclate entre l'appareil et les éléments, il lui parvient en quelque sorte atténué, filtré par le pouvoir mécanique qu'il exerce; et s'il prend des proportions tragiques, l'affaire est réglée d'une façon ou d'une autre en quelques heures, quelques minutes, voire quelques secondes. Là où j'allais, physiquement, spirituellement, je ne dépendrais que de moi. Quand la Base

avancée fut finalement établie, les conditions n'étaient guère différentes de ce qu'elles devaient être lorsque les premiers hommes surgirent de la pénombre de l'âge glaciaire.

Il y avait des risques, tous nous le savions, mais d'après nos prévisions aucun n'était insurmontable : en tant que chef d'une grande expédition polaire, en tant que commandant responsable, je n'aurais pas entrepris ce que j'ai fait, sinon. Sur ce point, je me suis trompé puisque j'ai manqué de périr. Et pourtant je ne regrette rien. Parce que j'ai lu mes livres, moins certes que je ne l'aurais désiré, parce que j'ai écouté mes disques, même lorsqu'ils ne me semblaient servir qu'à accroître mes tourments, parce que j'ai pu méditer, peut-être avec moins de sérénité que je n'avais espéré ; mais tout cela fut bon, tout cela fut mien. Ce que j'ai aussi découvert, c'est comment un homme peut approcher la mort sans mourir, sans céder à la mort, et, cela, c'est à moi ; et cela aussi est bon. Car cela m'a donné mieux que n'importe quoi une idée juste de la relativité des choses humaines ; et il est étonnant de voir, lorsque l'on s'approche du dénouement, combien peu de choses existent vraiment, et combien peu de choses sont dignes que l'on y croie.

Si je m'explique ainsi, c'est qu'il semble qu'il y ait eu un malentendu au sujet de mon séjour solitaire à la Base avancée. On m'a reproché d'avoir agi comme j'ai agi. L'opinion des autres est censée être de peu de poids tant que l'on est soi-même certain d'avancer dans la voie juste. Je me suis cependant aperçu que, lorsque l'on occupe les manchettes de journaux, elle prend de l'importance. Dès ce moment, il n'y a plus une vérité, mais deux : celle qui émane des faits et celle que le public, ou en tout cas une partie très imaginative du public, acquiert par osmose, pour ainsi dire. Celle-ci, la personne en cause ne la soupçonne que rarement : ses amis

se chargent de le renseigner. Toujours est-il que moi, j'avais appris directement les racontars qui circulaient au sujet de la Base avancée. Ce n'étaient peut-être pas les seuls, mais ceux que je connais me suffisaient. On était allé jusqu'à prétendre que mes propres hommes me chassaient, que je me retirais, bien tranquille dans mon coin, me soûler à mort. Autrefois ce genre de potins m'eût non seulement troublé, mais encore sûrement fait sortir de moi. Plus maintenant.

Les seules critiques qui auraient pu me toucher étaient celles qui passaient par un membre de l'expédition, mon ami Charles Murphy. Avant de partir pour la Base avancée, je lui demandai de s'occuper de mes affaires et de s'adjoindre comme commandant en second Thomas Poulter. Ma décision d'occuper seul la Base avancée ne fut télégraphiée aux États-Unis que lorsque j'étais déjà établi. On annonçait que j'allais là-bas parce que tel était mon désir. Mes amis accueillirent la nouvelle de diverses manières. Les messages par radio affluèrent à Petite-Amérique durant les quarante-huit heures suivantes ; la plupart émanaient d'hommes dont j'appréciais le jugement. Et si je considère le peu d'informations reçues par eux, je dois dire que la plupart me parurent très impartiaux, même si pour une approbation, je pouvais compter trois doutes ou trois désapprobations formelles. On me demandait de façon urgente d'y réfléchir à deux fois : mon départ, disait-on, amènerait, outre ma ruine personnelle, celle des cinquante-cinq hommes que je laissais sans directives à Petite-Amérique. Le comité directeur d'une grande académie de géographie me prévint que si en mon absence quelque chose se produisait là-bas, mon déshonneur serait pire que celui de Nobile, qui commit le crime d'abandonner son dirigeable détruit sans attendre l'évacuation de ses hommes. Un ami banquier m'écrivit froidement que tout mon projet était une folie et que la honte d'y renoncer ne serait en rien comparable à celle qui retomberait sur moi si je persistais dans ma décision.

Tous ces messages qui m'étaient adressés directement parvenaient à Charles Murphy. La situation était délicate. La nuit polaire arrivait, le froid grandissait et je savais qu'il était lui-même fort inquiet à mon sujet. Il n'ignorait pas que ces gens qui m'écrivaient étaient des amis chers. À chacun il répondait que j'étais là-bas avec une intention déterminée, et que mon objectif était utile ; il ajoutait que les tracteurs étaient déjà sur le chemin du retour, que les faire rebrousser chemin exposerait la vie d'autres hommes, que d'après lui j'étais fermement résolu à accomplir cette tâche, que finalement mes soucis étaient déjà suffisants pour qu'il fût inutile de m'informer par radio que mes amis s'affolaient. On classait donc les messages en attendant mon retour en octobre. On était en mars. Six mois de nuit et de froid devaient intervenir entre-temps. Je ne soupçonnais naturellement rien de tout cela et je m'en félicite ; je suis assez humain pour ne pas supporter d'être incompris, par mes amis du moins. Lorsqu'il me parlait par radio, Murphy était toujours enjoué et s'abstenait d'aborder le sujet. De mon côté, j'évitais de demander ce que disaient mes amis, ne tenant pas à le savoir : je me doutais des réserves. Mais qu'y pouvais-je, j'avais brûlé les ponts derrière moi. Si Murphy m'avait retransmis ces messages, aurais-je renoncé ? C'est là un sujet qui ne me paraît pas mériter que l'on s'y attarde. On trouve au fond de soi mobiles et compensations. Je n'ai pas d'autre but en évoquant la question que de montrer quelles furent les incompréhensions auxquelles je me heurtai en m'isolant à la Base avancée et aussi quels obstacles propres à le faire changer d'avis rencontre un homme qui veut sortir des sentiers battus.

La Base avancée n'était pas un projet en l'air. C'était l'aboutissement d'un plan de quatre années. L'idée, qui m'en était venue lors de ma première expédition antarctique, devait

tout à mon intérêt pour la météorologie polaire. Des différents domaines de recherche qui recueillent les retombées d'une expédition polaire sérieuse (et dans la dernière nous n'en avons pas compté moins de vingt-deux), aucun pour le grand public n'a de valeur aussi pratique que la météorologie. Le fermier, dont l'existence dépend de sa récolte, les gens qui s'en nourrissent, les financiers qui spéculent sur sa valeur, l'industriel dont la production est liée au pouvoir d'achat du fermier, le marin en mer, tous, jusqu'au touriste dans ses loisirs, sont intéressés par le temps qu'il fera, mais peu savent l'importance du rôle que jouent les pôles dans le climat.

Le commun des mortels se représente une simple circulation, ce qu'un enfant comprendrait : un courant d'air froid va sans cesse des pôles à l'équateur, un contre-courant d'air chaud, plus haut, retourne au pôle, les deux réunis créant ces perpétuels changements qui sont l'atmosphère du globe. Le degré d'influence des pôles sur le temps reste encore à présent du domaine spéculatif. Certaines voix autorisées prétendant que chaque pôle crée la vraie température dans son hémisphère respectif. Cette idée a été répandue par Bjerknes, qui tente d'expliquer la circulation atmosphérique par le mélange des masses d'air froides provenant des pôles avec les masses d'air chaudes provenant de l'équateur.

Bien que la connaissance de la météorologie polaire soit indispensable pour des prévisions calculées, nous en savons peu de chose. Comme il est nécessaire que nous ayons des informations plus complètes sur les lois générales de la circulation, un chef d'expédition devra avoir comme principal souci de s'assurer si le département météorologique de son expédition est bien équipé. Ce qui a été du reste le cas la plupart du temps. Néanmoins les résultats ont été maigres, parce que l'Antarctique n'est étudié scientifiquement que depuis moins d'un demi-siècle et qu'en ce qui concerne les

précisions sur le temps, une douzaine d'expéditions seulement ont pu en obtenir.

Pour un continent ayant une superficie approximative de 4 500 000 milles carrés, il n'y a donc pas lieu d'être très fier. Lors de ma première expédition antarctique, je fus frappé par le fait que l'origine de toutes les données climatiques les plus sûres était encore *terra incognita*. Si l'on avait collecté quelques faits précis, c'était dans des stations installées à demeure sur la côte antarctique ou sur des îles au large de cette côte, quand on ne les devait pas à des navires envoyés en mission dans les parages ou à des expéditions terrestres mal outillées qui ne faisaient que de rapides incursions dans les terres, l'été. Du point de vue météorologique, l'Antarctique proprement dit était le néant. Aucune station n'avait jamais été établie dans l'intérieur des terres, aucune observation hivernale n'avait jamais été faite au-delà des côtes, et les renseignements fragmentaires relevés par des hommes à traîneau n'avaient été obtenus que pendant les mois de la saison la moins rigoureuse. Et pourtant, au-delà de l'influence modératrice des mers qui baignent le continent, règne le froid le plus glacial qui existe sur la surface du globe. C'est donc par là qu'il faut rechercher de pures conditions continentales, et c'est là que je décidai d'installer la Base avancée, aux sources du climat. Ce que relèverait une station comme la Base avancée, une fois corrélé avec ce que l'on trouverait au même moment à Petite-Amérique, devrait jeter un jour nouveau sur les phénomènes atmosphériques des latitudes du pôle Sud. Pourquoi une civilisation telle que la nôtre, techniquement si avancée, permet-elle que persévère un monde où un orage dévastateur, qui s'est formé il y a longtemps sous des cieux éloignés, puisse, sans avertissement, ravager les parties civilisées du globe? Ce n'est que récemment que M. Willis R. Gregg, directeur de l'Office de météorologie des États-Unis, a prédit l'établissement dans les régions polaires d'observateurs

robots qui transmettront par sans-fil des renseignements aux stations placées sous des latitudes plus basses. Ainsi les météorologistes pourront s'informer de la manière dont se joue sur l'arène des climats le combat des éléments et en déduire leurs prévisions.

Je regrette de n'y avoir pas pensé moi-même, car il s'agissait de faire de la Base avancée la station pilote d'un réseau couvrant lui aussi largement le système polaire, à cette différence près que l'occuperaient des êtres de chair et de sang et non des cerveaux mécaniques, insensibles au froid, à la nuit, au souvenir. Notre plan original était décidément audacieux. Dans mes discussions préliminaires avec Bill Haines, mon principal météorologiste de la première comme de la seconde expédition, je n'avais jamais considéré mon plan que comme une spéculation de l'esprit ; en d'autres termes, nous aurions considéré sa réalisation comme extraordinaire. Nous fixâmes finalement notre choix sur un point situé au pied des montagnes de la Reine-Maud ; même alors, nous pensions que nous dépassions nos possibilités. Il s'agissait de transporter des tonnes d'approvisionnement à travers la barrière de glace Ross toute crevassée et de s'en remettre pour cela à des tracteurs dont l'utilisation sur une surface de glace était difficile.

Qu'on l'envisageât sous tel ou tel aspect, et spécialement sous l'angle psychologique, le projet comportait des risques certains. Quiconque décide d'habiter semblable endroit doit se dire qu'il endurera les températures les plus terribles du monde, qu'il vivra dans une nuit aussi complète que celle qui règne sur l'autre face de la lune, dans un isolement qu'aucun pouvoir terrestre, pendant six mois au moins, ne pourra interrompre. Contre le froid, l'explorateur a des défenses simples mais efficaces, contre les accidents que comporte l'isolement, il n'a que ses ressources intérieures, son habileté ; à la nuit il n'a rien à opposer que son propre courage.



Les dangers normaux auxquels expose une base polaire ordinaire étaient mille fois augmentés, et les difficultés immenses. Les approvisionnements que l'on pourrait obtenir seraient forcément restreints, ne permettant donc de subsister qu'à un petit nombre ; le réduit où l'on s'entasserait l'un contre l'autre, on ne le quitterait, du fait du vent et du froid, que quelques heures par jour au mieux. Le changement, au sens où nous l'entendons d'ordinaire, sans lequel la vie est difficilement tolérable, il ne fallait pas y compter. L'équipe serait soumise à une routine de fer. Une même heure répétée un certain nombre de fois, voilà ce que serait une journée, elle-même reproduite à sept exemplaires identiques par semaine. Quand le dehors ne vous fournit rien de nouveau, c'est en soi-même, et de plus en plus profondément, que l'on est contraint de chercher le renouvellement. C'était de ces sources cachées de renouvellement personnel, les régions fructueuses de la philosophie si l'on veut, que dépendait la possibilité pour un groupe d'hommes d'accomplir leur tâche et d'arriver à ne pas se haïr mutuellement.

Mon idée était que trois hommes, de préférence deux observateurs du climat et un opérateur radio, occuperaient la Base. Les difficultés d'approvisionnement en plein Antarctique rendaient impossible un effectif supérieur et, inversement, on ne pouvait descendre au-dessous, à cause des risques, surtout mentaux : trois est un chiffre éprouvé. Trois hommes s'équilibrent comme les pieds d'un tabouret. Avec un troisième homme, les chances de l'harmonie sont multipliées puisque, les relations humaines étant ce qu'elles sont, on peut toujours aller devant un juge de paix, une juridiction d'appel. Au lieu de n'entendre jamais qu'une voix, de ne voir jamais qu'un visage, de n'avoir affaire qu'à une sorte de comportement, un homme aurait à contempler deux facettes de l'humain, deux personnalités.

Dans l'isolement deux hommes arrivent vite à se percer à

jour. Et inévitablement c'est ce qui arrive, qu'ils le veuillent ou non, ne serait-ce que parce que la tâche quotidienne finie il ne leur reste plus qu'à s'observer réciproquement. Non qu'ils le fassent exprès, non qu'ils y mettent de la malice. Mais il arrive un moment où l'un n'a plus rien à révéler à l'autre ; où les idées, même en formation chez l'un des deux, sont devinées par l'autre, où les sujets favoris de l'un sont des ritournelles sans suite pour l'autre, où la façon qu'a l'un de souffler une lampe ou de laisser tomber ses souliers à terre devient pour l'autre un sujet d'exaspération. Et cela guette les meilleurs amis du monde. Ceux qui ont vécu dans les forêts canadiennes savent bien ce qui arrive aux trappeurs ainsi réunis ; et c'est parce que je prévoyais tout cela que je décidai de ne pas faire occuper la Base avancée par deux individus seulement. Même à Petite-Amérique je connais des camarades qui cessent de se parler parce que l'un reproche à l'autre d'avoir empiété avec armes et bagages sur son territoire ; je me rappelle aussi celui qui ne pouvait manger au mess lorsque se trouvait à table l'adepte de Fletcher, à mastiquer solennellement trente-deux fois sa bouchée avant de déglutir. Une station polaire est bien capable de transformer de menus incidents comme ceux-là en précipices conduisant directement à la folie. Lors de mon premier hivernage à Petite-Amérique, je me promenais des heures avec un homme qui était sur le point de tuer ou de se tuer, se croyant en pensée persécuté par l'un de ses compagnons, en réalité son ami le plus dévoué. Et impossible de s'évader. Vous êtes sans répit harcelé par vos propres faiblesses, par la présence continuelle de vos coéquipiers. Ceux qui s'en tirent avec bonheur sont ceux qui, à l'instar des animaux hivernaux vivant sur leur graisse, vivent surtout de leurs ressources intellectuelles. La Base avancée occupée par trois hommes de cette dernière espèce ne serait pas trop pénible. C'est ainsi qu'en tout cas je raisonnai.

Pendant les mois qui suivirent le retour de ma première expédition, le projet ne cessa de me hanter. Et, puisqu'il était si tenace, je résolus d'étudier les possibilités de réalisation. Bien avant le rassemblement de la seconde expédition vers la fin de 1933, quatre d'entre nous se mirent à travailler aux plans de la Base avancée. L'un était Victor Czegka, officier breveté de la marine, l'autre Paul Siple. Tous deux avaient servi pendant la première expédition et connaissaient les problèmes à surmonter. La tâche de Czegka était de dessiner l'abri qui serait la Base, celle de Siple d'étudier et de réunir l'outillage nécessaire. La construction de l'abri fut l'œuvre d'Ivor Tinglof, ébéniste, dans un hangar de Boston. Et lorsque le *Jacob Ruppert* qui portait le pavillon de ma seconde expédition quitta Boston en octobre 1933, il portait en lui les différentes parties éparses d'un abri pour trois. Étaient également à bord quatre tracteurs qui seraient nécessaires pour transporter la Base à l'intérieur des terres.

À part Haines, les constructeurs et moi, personne d'autre à bord ne soupçonnait à quoi était destiné cet abri. J'en avais peu parlé, car l'expérience m'avait appris que, tôt ou tard, les régions polaires se chargent de démolir les plans les mieux préparés. J'avais en vue un certain nombre d'équipiers que je destinais à occuper la Base et je connaissais d'expérience la valeur de certains qui avaient fait partie du premier séjour à Petite-Amérique, mais je n'avais pas encore arrêté mon choix. Les quinze mille milles que promettait notre voyage par mer me donneraient tout loisir d'étudier et de juger les candidats. En ce qui me concernait personnellement, je laisserais au temps et aux circonstances le soin de décider. Au début j'avais d'abord pensé qu'il m'était impossible de me désigner moi-même. C'est dans un véritable marasme financier que j'avais mis sur pied cette expédition, et il va de soi que je devais beaucoup d'argent ; j'avais sous mes ordres deux vaisseaux,

quatre avions et cent hommes, aussi mes possibilités d'abandonner le commandement étaient-elles restreintes. D'un autre côté, il était difficile pour un chef d'expédition de demander à trois de ses hommes d'assumer des risques qu'il n'était pas prêt à prendre lui-même.

Du long voyage jusqu'à Petite-Amérique je ne parlerai pas. Il a été suffisamment décrit, je pense, dans *Pôle Sud*, qui offre le compte rendu général de l'expédition. Après une sortie dans les mers brumeuses et parsemées de glaçons qui baignent les côtes encore inconnues à l'est de Petite-Amérique, nous entrâmes finalement le 17 janvier 1934 dans la baie des Baleines. Là, nous eûmes notre premier aperçu de l'état désastreux des glaces, qui devait tant peser sur nos opérations futures. Malgré les masses flottantes de glace encombrant la large entrée de la baie, nous parvînmes à amener le bateau jusqu'à trois milles de Petite-Amérique. Mais trois milles à vol de mouette. Car, entre elle et nous, tout le long de la côte orientale de la baie, s'étendait sur un mille une ceinture blanche formée de vagues et de vagues de glace soulevée et brisée, traversée de profondes crevasses et de gouffres d'eau d'une profondeur de trois cent cinquante toises. Si vous n'avez pas vu ces empilements, vous ne pouvez vous les figurer. La ceinture qui nous séparait de Petite-Amérique me faisait songer à une mer en furie soudain pétrifiée. Certaines vagues mesuraient quarante pieds de la base à la crête. Si ce n'avait été que cela ! Mais les marées et les courants travaillaient sans cesse par en dessous. En vingt endroits différents on entendait des coups et des grondements. Un passage sûr un jour était une crevasse béante le lendemain. Après avoir étudié la région en avion et envoyé des skieurs en reconnaissance, nous en vînmes à la triste conclusion que les équipages de chiens ne pourraient jamais atteindre Petite-Amérique en

toute sécurité ; à plus forte raison les tracteurs. Nous étions même sur le point d'abandonner Petite-Amérique définitivement et d'établir une nouvelle station sur la côte ouest de la baie des Baleines lorsqu'une équipe de skieurs revint et nous apprit qu'elle s'était frayé un passage long de dix kilomètres quoique plein d'embûches.

Nous l'empruntâmes néanmoins, redoutant trop d'avoir à construire une nouvelle station de base de l'autre côté de la baie. Nous le nommâmes le chemin de Misère, appellation qui n'était qu'un euphémisme. Durant deux mois, vingt-quatre heures par jour, nous ne cessâmes d'aller et venir entre les navires et Petite-Amérique, aménageant sans cesse le passage pour parer aux constantes et rapides modifications des blocs, jetant des ponts sur les plus grosses crevasses, tandis que derrière nous la mer battait les glaces. Certains jours le soleil de minuit ne nous quittait pas, parcourant lentement le firmament ; il faisait alors assez chaud pour permettre aux hommes de se dévêtir jusqu'à la taille ; quant à nos chiens, au nombre de cent cinquante, ils trouvaient la fraîcheur qui leur manquait en se roulant dans une neige devenue molle. Mais il n'en allait pas toujours ainsi, tant s'en faut. Les bourrasques sifflaient, remplissant l'air de flocons, aveuglant les conducteurs de tracteur et de traîneau qui se taillaient une route le long des drapeaux marquant le passage. Presque toujours il y avait du brouillard, de ce brouillard pâle et perfide de la baie des Baleines, qui n'est comparable à aucun autre, presque laiteux, changeant la neige et l'atmosphère en une surface plane où toutes les formes seraient affreusement mutilées, et donnant au voyageur l'impression étrange qu'il foule le fond d'un océan agité.

Mais je ne veux plus parler du chemin de Misère. J'ai décrit dans mon précédent ouvrage comment nous transportâmes à Petite-Amérique six cent cinquante tonnes de ravitaillement ; vous lirez ces chapitres sans peut-être vous rendre compte de

l'épuisement total que nous éprouvions, épuisement tel que souvent des hommes envoyés en mission oubliaient une fois rendus le but de leur course, épuisement qui rougissait leurs yeux d'insomnie, engourdissait leur corps et les faisait tomber à terre de fatigue. Toujours est-il qu'au bout d'un temps très long les navires repartirent. Alors un soir, à minuit, le soleil disparut derrière l'horizon et par la suite chaque nuit se coucha plus tôt. À cette époque, les caisses sur les pistes étaient vidées, Petite-Amérique était reconstruite et réoccupée et pour la première fois depuis ce qui m'avait paru être un siècle je pus me remettre à songer à la Base avancée. Mais il était presque trop tard désormais : on était en mars, l'hiver arrivait, la nuit perpétuelle viendrait dans six semaines et mon entourage était composé d'hommes à l'extrême limite de leurs forces.

Pendant tout ce temps, l'abri qui devait servir pour la Base avancée, transporté à grand renfort de précautions à travers les glaces, se trouvait au centre de Petite-Amérique. Paul Siple en avait pris possession pour expérimenter le système de ventilation et de chauffage. Dès lors que j'eus le temps d'y penser sérieusement, il ne me fallut pas longtemps pour parvenir à la conclusion qui s'imposait : quel que fût l'endroit qui serait choisi pour l'installation, ce ne serait en tout cas ni au pied des montagnes de la Reine-Maud ni même à proximité. D'abord nous avions le temps contre nous. En mars la température descendait à  $-40^{\circ}$  ; c'est le mois où les banquises s'éloignent, défiant à la course la nuit qui vient. Ensuite les quatre tracteurs sur lesquels nous comptions pour transporter l'abri avaient été mis à peu près complètement hors d'usage sur le chemin de Misère et une révision complète s'imposait avant qu'ils pussent repartir sur la Barrière. Dans une semblable expédition, les chiens ne seraient d'aucun usage. Le capitaine Innes-Taylor, qui avait gagné le sud afin d'y établir

des bases d'opération pour la prochaine saison, avait pris les meilleurs et, même si ceux qui restaient avaient été en bonne condition, jamais ils n'auraient pu sans aide transporter les matériaux et l'avitaillement nécessaires.

Nous pensâmes bien aux avions, mais il fallut renoncer à l'idée le jour où au cours d'un vol d'essai un Fokker s'écrasa et fut détruit. Nous restions avec deux appareils capables d'emporter n'importe quelle charge, le Condor, qui avait deux moteurs, et le Pilgrim, qui n'en avait qu'un. Je ne voulais pas employer le premier, car en cas d'accident toute notre expédition pouvait être manquée. Je tentai d'utiliser le Pilgrim pour emporter des charges plus légères, mais, une fois embarquées les rations pour l'équipage et la réserve d'essence, il ne restait qu'une faible marge de fret. J'aurais pourtant pu me servir de l'appareil dans la mesure de ses moyens si le temps ne s'était pas gâté ! Au retour d'un vol, les deux hommes qui étaient à bord se perdirent dans le brouillard et faillirent se tuer ; il fallut une journée pour les retrouver. Après cette expérience, je résolus de ne plus risquer la vie de mes compagnons ni le seul appareil que j'avais en réserve. Par conséquent, si l'abri de la Base avancée devait être transporté d'un pouce hors de Petite-Amérique, ce ne pouvait être que par tracteur. Le point jusqu'où il pourrait être transporté serait fonction de la vitesse à laquelle Demas pourrait achever sa révision de la mécanique et des chenilles, sans compter la réfection d'un des moteurs en partie détruit par le feu. Pour moi, je n'étais guère optimiste quant au résultat. Trois des machines étaient des Citroën 10-20 importées de France ; les parcours sur le chemin de Misère avaient prouvé qu'elles n'étaient pas assez robustes pour rouler un jour sur deux vers la Barrière. La quatrième était une Cletrac 20-40 fabriquée aux États-Unis ; toutes étaient courtes, toutes étaient lourdes, surtout la machine américaine, qui pesait six tonnes, ce qui les rendait vulnérables aux crevasses.

Aussi le voyage, de quelque façon que je l'entrevisse, était-il hasardeux. C'était le premier essai sérieux de transport automobile dans l'Antarctique ; les risques étaient de ceux qui attendent tous les pionniers. Nul ne pouvait prédire comment fonctionneraient les moteurs par une température inférieure à  $-60^{\circ}$ , ni comment se comporteraient les chenilles sur une surface neigeuse ayant la consistance de grains de sable, ni comment les voitures franchiraient les étendues crevassées. Si l'équipage arrivait à parcourir une distance de deux cents milles, ce serait, je le reconnaissais, un miracle. Je comptais pouvoir parcourir cent cinquante milles, moins même, tant que le voyage ne serait pas trop pénible pour les hommes.

Tout n'alla pas comme sur des roulettes, loin de là. Quand j'évoque les événements qui précédèrent notre départ, je me demande encore comment nous pûmes nous en tirer à si bon compte. Le jeune Dyer, chef radiotélégraphiste, tomba du haut d'un pylône de quarante-cinq pieds sans s'abîmer autre chose que le menton. Rawson, le pilote, dut être opéré d'un phlegmon à la gorge. Ce fut au tour de Poulter, le photographe aérien, de se découvrir atteint de l'appendicite, crise qui exigea une opération à chaud, effectuée, par la faute du médecin, dans des conditions grand-guignolesques : ce dernier, renversant une lampe, ne mit-il pas le feu à la valise qui contenait tout le matériel chirurgical ? Chacun se rua pour sauver tant les instruments qu'une douzaine d'hommes endormis dans un réduit adjacent qui menaçaient d'être brûlés vifs. J'ajoute que l'incident suivait d'un jour ou deux le crash du Fokker en vue du camp, quand les quatre occupants, commotionnés mais non blessés, avaient rampé hors des décombres.

Ces événements, dont un seul aurait pu être fatal, se succédaient à toute allure, mettant à rude épreuve nos nerfs déjà malmenés par le pénible trajet du chemin de Misère. Nous étions résignés à toutes les catastrophes. C'est ainsi qu'un jour nous fûmes persuadés que Petite-Amérique allait se



détacher du continent antarctique et dériver, tel un iceberg, dans la mer de Ross.

Petite-Amérique est en réalité une cité sur un radeau. Elle repose sur une étendue de glace d'une épaisseur de trois cents pieds, laquelle est incluse dans la barrière de glace Ross, dont les falaises blanches s'élèvent parfois à cent cinquante pieds au-dessus du niveau de la mer. Cette barrière gigantesque, en partie flottante, en partie fixée sur des rochers ou des hauts-fonds, s'étend sur une longueur d'environ quatre cents milles et s'avance aussi dans les terres jusqu'au pied des montagnes de la Reine-Maud. Elle n'est pas immobile comme serait un continent. En réalité, c'est un énorme glacier qui serait assez vaste pour couvrir la superficie des États en bordure de l'Atlantique et, comme tous les glaciers, il glisse sans cesse vers la mer. Propulsé par les rivières de glace qui percent les montagnes en venant des plateaux polaires, il voit ses extrémités tendre à surplomber la mer, jusqu'au moment où, sous l'effet de leur propre masse ou sous l'action conjuguée des marées et de l'orage, de grands fragments s'en détachent.

C'est ainsi que naissent ces flottilles d'icebergs qui sillonnent les approches de l'Antarctique. Nous avons déjà observé ces produits de la désintégration d'un continent. Pendant notre voyage à travers le « cimetièrre du Diable », loin au nord et à l'est de Petite-Amérique, nous avons compté en une journée huit mille icebergs au moins, quelques-uns atteignant la longueur de vingt milles. Je crois qu'aucun de nous n'oubliera jamais la vision de ce cimetièrre du Diable, avec ses obscurs couloirs d'eau libre, le brouillard qui parfois diminuait sans jamais se dissiper, le fracas des bourrasques dominé à certains moments par le bruit sourd des icebergs qui se renversaient dans la tempête, et, partout, ces flottes de glace, plus importantes que celles de n'importe quelle marine du monde, errant sans but dans une obscurité brumeuse.

Notre navire avançait à tâtons à travers ces embûches, telle une créature perdue et harcelée par ses ennemis, ne voyant jamais loin devant lui, ne distinguant que des ombres monstrueuses qui glissaient dans le brouillard ; les cloches de la chambre des machines ne cessaient de sonner et des mois après certains d'entre nous en étaient encore à se réveiller brusquement et à attendre une collision inévitable. Tant que nous restions hantés par ces visions, l'idée seule que Petite-Amérique pourrait se joindre à ces vaisseaux fantômes suffisait à secouer notre lassitude ; Petite-Amérique, après tout, n'était qu'à trois quarts de mille du bord de l'eau.

Depuis notre arrivée en janvier, la nouvelle glace, ou glace côtière de la baie des Baleines, ne cessait de se disloquer à une allure record. Vers la fin de février, à un moment où normalement nous aurions pu prévoir un gel, le rythme s'accéléra encore. La glace compressée se mit à céder, emmenant avec elle les assises qui maintenaient cette partie de la Barrière. D'énormes fentes se faisaient tout autour de Petite-Amérique et s'élargissaient chaque jour. La nuit, lorsque tout était calme, on sentait parfois le sol de son abri se soulever doucement sous une propulsion qui naissait à des centaines de pieds pardessous, phénomène consécutif sans doute aux gros orages qui avaient éclaté au nord. Les vagues qui battaient la côte brisaient la vieille comme la nouvelle glace aussi vite qu'elle se reformait. Accompagné du Dr Poulter, chef des recherches scientifiques, je fis une longue randonnée en tracteur sur les crêtes de la Barrière vers le nord et l'est. Le bruit de la mer à soixante pieds au-dessus de nous était celui du tonnerre ; il nous arriva même, la voiture arrêtée, d'entendre au loin l'énorme plongeon d'une grosse parcelle de la Barrière en train de céder.

Nous étions inquiets, que l'on ne s'y trompe pas. Nous étions inquiets, parce que franchement nous ne pouvions prévoir ce qui allait se passer et qu'en tous les cas nous aurions

été impuissants. Aussi fis-je une chose peu banale. Je réunis tout mon équipage dans le hall du mess, j'exposai la situation et invitai chacun de nous à donner son avis sur les mesures à prendre. Il en résulta que nous décidâmes de rester sur place, confiants que Petite-Amérique tiendrait, mais de déménager tout de même un bon tiers de nos ravitaillements à environ un mille vers le sud : si jamais Petite-Amérique cédait, nous aurions ainsi un endroit propice où nous réfugier. Dans le cas contraire, ce ne serait pas un trop gros travail de ramener nos subsistances. Aussi, quarante-neuf heures durant, oubliant tout le reste, nous livrâmes-nous au transport de l'essence, du charbon, des aliments et de l'habillement au camp de retraite. Pour accélérer le mouvement, je fis sortir les tracteurs de l'atelier de réparation et les mis en service.

Tout cela eut sa répercussion sur le destin de la Base avancée. Un temps précieux fut perdu, qui ne pouvait être rattrapé et l'énergie des hommes en souffrit d'autant. Le plus dommageable fut en somme d'avoir travaillé pour rien. À peine avions-nous terminé que la mer se calma, que la poussée des glaces cessa et que le gel se produisit presque aussitôt.

Les conducteurs des machines reprirent avec résignation leurs préparatifs. Le 15 février à minuit, à la lumière des phares à essence, l'abri de la Base avancée fut démantelé : ses parties furent fixées sur deux traîneaux remorqués par tracteurs ; le lendemain après-midi, les quatre engins quittèrent en échelon Petite-Amérique ; ils tiraient une file de traîneaux chargés d'aliments, de combustibles, d'appareils de météorologie, de livres, d'habits, d'outils et de tous ces innombrables objets nécessaires pour la défense de l'existence dans un endroit qui n'offre à un homme que l'air qu'il respire. Ils suivaient une piste de cent soixante-dix-huit milles qui traversait le centre de la Barrière et qui avait été tracée au drapeau auparavant par l'équipe d'Innes-Taylor, laquelle se préparait alors à faire demi-tour pour rentrer.

Neuf hommes composaient l'équipe dont Siple et Tinglof, cet ébéniste qui avait construit l'abri à Boston, June et Demas se partageant le commandement. Ils étaient optimistes, mais pas moi : tandis que j'observais la colonne qui montait la longue rampe blanche vers le sud, je ne prévoyais que des déboires. Bien que les traîneaux fussent surchargés, un inventaire précis du ravitaillement prouvait qu'il était insuffisant pour trois hommes et que, à moins qu'un second voyage ne pût être entrepris avant la nuit d'hiver, il fallait changer entièrement notre projet d'occupation de la Base avancée. Sans encore vraiment prendre de décision, je décidai d'attendre et de laisser venir.

## II

### MARS : LA DÉCISION

À partir de ce moment, je reçus de l'équipe des tracteurs un flot de messages, décourageants la plupart du temps. Harcelées par le froid et les bourrasques, les machines, sur la neige molle et fraîche, n'avançaient que lentement. À vingt-quatre milles au sud de Petite-Amérique, deux voitures frôlèrent la catastrophe dans une région aux crevasses inconnues, et à cinquante milles dans un pays déprimé nommé vallée des Crevasses l'équipe dut faire un long détour pour éviter des abîmes dissimulés sous des croûtes qui avaient pu supporter les attelages de chiens d'Innes-Taylor, mais qui auraient cédé sous les machines lourdement chargées. Durant ce trajet, à soixante-sept milles de Petite-Amérique, la Cletrac tomba en panne. Un arbre coudé fragilisé par le froid cassa ; l'indispensable réparation dépassant les possibilités de l'équipe, on dut abandonner le véhicule, et avec lui cinquante pour cent de la capacité de transport de l'équipage. June et Demas, rechargeant les trois autres tracteurs, reprirent leur route vers le sud. On n'avait plus la moindre chance de parvenir bien loin. Les trois dernières Citroën, June le remarqua, connaissaient divers ennuis de moteur. Les générateurs, même ceux de rechange, étaient usés, les radiateurs fuyaient et, comme les produits antigel étaient perdus, les chauffeurs étaient obligés d'y enfoncer de la neige pour poursuivre leur route ; enfin une des voitures n'avait plus de phares.

À travers les bulletins bien rédigés qui me parvenaient par radio, je devinais à quelle épreuve étaient soumis les hommes. On peut se moquer des trajets par tracteur et les rapprocher des « balades en limousine », comparés aux trajets à traîneau. Mais, pour ce qui est de l'inconfort, ils se valent. Certes, en tracteur on avance plus vite, on transporte plus et l'on est assis. Mais ce mode de locomotion a ses revers ; par exemple, on est obligé d'attendre des heures que les torches dégèlent l'huile qui baigne le moteur, le pont arrière ainsi que les transmissions, et qui au bout d'un certain temps d'arrêt est devenue dure comme du caoutchouc, on est contraint d'aspirer dans le réservoir d'essence les vapeurs congelées, de faire fondre sur des fourneaux de la neige destinée à remplir les radiateurs crevés, d'ôter ses lourdes mitaines et de se déchirer les doigts sur des parties délicates du moteur. Assis, enfermé dans une cabine mouvante, on subit d'affreux cahots et de temps à autre un crissement de la neige vous informe qu'une croûte recouvrant une crevasse est en train de céder sur votre passage.

Même un chef d'expédition exigeant ne peut pas demander l'impossible à des êtres de chair et de sang. Le 21 mars au soir, les tracteurs me firent savoir qu'ils avaient atteint un dépôt établi par Innes-Taylor à cent vingt-trois milles de Petite-Amérique. À peu près au même moment, Innes-Taylor venait les retrouver ; il ne lui restait qu'une journée de vivres pour ses chiens et il se plaignait du froid très vif et des bourrasques. Je décidai que cela suffisait et que la Base avancée serait installée le long du dépôt à 80° de latitude S., longitude 163° 57', à l'épaisseur d'un cheveu du méridien de Petite-Amérique ; la distance, d'après les météorologistes, était suffisante pour permettre des observations intéressantes. June fut chargé d'aller rechercher ce qui restait de matériel sur la Cletrac, le lendemain matin. La température là où il était avait atteint 52° au-dessous de zéro.

Ce fut cette nuit-là, entre le moment où June arriva et celui

où il repartit de la latitude 80° S., que je pris ma décision. La Base avancée serait occupée irrévocablement par un homme seul. Avec les tracteurs abîmés, et le soleil qui allait disparaître dans moins d'un mois, on n'avait plus ni le temps ni les moyens de l'aménager pour trois hommes, et, pour les raisons déjà dites, qui tournaient autour de l'entente impossible, je refusais de la faire habiter par deux hommes. En vérité, moi-même je n'aurais pas voulu être un des membres d'une équipe de deux : l'un prendrait l'autre en grippe et réciproquement. Haïr ou être haï par un être que l'on ne peut éviter est une aventure dégradante qui laisse au cœur la marque de Caïn. Personnellement plus que réticent devant l'idée, je ne pouvais imposer à autrui de la mettre en pratique. Il fallait qu'un seul homme fût désigné, et que celui-là fût moi pour la simple raison que je ne pouvais me résoudre à exiger d'un de mes subalternes qu'il accomplît la tâche.

Jamais on ne songea sérieusement à abandonner la Base avancée : la Base n'avait pas été établie autant au sud que je l'aurais désiré, c'est vrai, mais l'expédition avait souffert, et trop longtemps. Je ne pouvais renoncer. Bien plus, et comme je l'ai dit dans les pages qui précèdent, j'avais envie de me livrer à cette expérience. En outre, j'étais peut-être mieux préparé que quiconque pour la mener à bien. D'abord c'était une idée à moi, que j'avais nourrie en moi ; tout dans l'abri, de l'isolement jusqu'à la trappe d'ouverture à double action, était de mon invention. Dyer m'avait enseigné des rudiments de radio suffisants pour me permettre de garder le contact avec la base principale, et Haines m'avait appris à utiliser les instruments de météo, pour la plupart automatiques, du reste.

Quant aux moyens pratiques d'existence, je pensais que mon passé d'explorateur me donnait des atouts. Je ne prétendais pas, comme Thoreau lorsqu'il se retira dans sa hutte solitaire à Walden, être à même de bâtir une maison, de construire une cheminée, de surveiller un champ et de fabriquer des

crayons; et, si je me révélai beaucoup moins débrouillard que je ne le croyais, la Base avancée, malgré ma maladresse, peut s'enorgueillir de certaines inventions qui auraient fait honneur à cet expérimentateur savant, pour ne pas évoquer cet autre artisan inspiré : Robinson Crusoe.

Je passai la nuit à arranger mes affaires. Ce n'était pas une besogne si facile. Ma rupture avec la vie normale, ses commodités et ses habitudes allait être nette, rapide, irréversible. J'avais des moments de doute affreux surtout en me représentant ce qui pourrait arriver à ma famille si j'échouais. Et cela me faisait réfléchir. Quant au côté moral du problème – un chef plantant là ses cinquante-cinq hommes –, il ne me troublait guère. Mes officiers avaient une parfaite compréhension de ce que j'attendais d'eux durant mon absence. De minuit à l'aube, nous tîmes conseil. Je nommai commandant en second le Dr Poulter, chef du service scientifique. Physiquement, c'est un géant. Bien qu'habitué au calme paisible des universités, il possède le sens pratique et l'équilibre intellectuel indispensables pour la conduite d'hommes qui aiment à se parer du titre d'hommes d'action et pensent ainsi se mettre à l'abri des dangers de l'aventure. Poulter aurait sous ses ordres une équipe endurcie et sûre. Mieux qu'aucune expérience, le chemin de Misère avait formé et dressé les nouveaux, que de plus encadraient les solides vétérans de mes autres expéditions : Haines, commandant en troisième, accomplissait de même que Demas sa troisième mission polaire; Noville, qui avait servi sous D'Annunzio pendant la guerre, avait été surveillant d'une ligne aérienne, m'avait accompagné dans ma randonnée au pôle Nord et dans mon vol transatlantique; June, que je nommai chef d'état-major, avait survolé le pôle Sud; Bowlin, le second pilote, avait seize ans de marine; Innes-Taylor avait combattu les zeppelins au-dessus de Londres et parcouru le Yukon dans la police royale canadienne; Siple, savant et chef de traîneau, Peter-



sen, photographe, opérateur radio et pilote, avaient donné précédemment la mesure de leur valeur; von der Wall, autre marin, savait ce que c'était d'être torpillé en plein Atlantique, et Bob Young, également vétéran de la marine, avait pris part à la bataille du Jutland; Rawson, le plus jeune de l'équipe, connaissait son affaire après quatre voyages en Arctique. Tous les autres étaient de cette trempe.

Je pouvais abandonner sans crainte Petite-Amérique à ses destinées d'hiver avec ces hommes-là. D'abord, la nuit polaire est d'habitude tranquille; il n'y a pas d'expéditions loin du camp; les hommes sont très occupés à préparer la campagne du printemps, et à l'abri des bourrasques et du froid la vie paraît plus facile. D'autre part, je comptais rester en contact étroit avec eux par radio. Aussi, à part certaines instructions spéciales à Poulter, n'éprouvai-je pas le besoin d'établir une série compliquée de règlements. Mon dernier communiqué général qui devait indiquer la ligne de conduite à suivre ne comportait que trois pages dactylographiées. C'était un simple appel au travail, au ménagement des vivres, au respect des mesures de sûreté et à la discipline. En conclusion je disais: «Tout homme dans le camp a droit à un traitement équitable et juste, et les officiers doivent s'en souvenir. Jusqu'à un certain point notre statut est primitif... Il n'existe pas ici de distinctions de classe comme dans le monde civilisé. On ne se soucie pas à Petite-Amérique de la place qu'occupait un homme chez lui. Celui qui a échoué là-bas peut avoir sa chance ici; il ne sera pas jugé tant d'après la position qu'il occupe que d'après la façon dont il joue sa partie et dont il remplit sa tâche, si modeste soit-elle.»

J'achevai ce communiqué le 22 mars au matin juste avant de m'envoler pour la Base avancée. Je n'eus pas le temps de le placarder et il fut lu aux hommes après mon départ. Noville,