

## UNE AVENTURE DE JEUNESSE DE RENÉ GODFROY : DANS L'ANTARCTIQUE AVEC LE COMMANDANT CHARCOT

**Hubert BENOIST**

La retraite d'un marin est remplie des souvenirs de ses voyages. Après la Seconde Guerre mondiale, l'amiral René Godfroy vécut de longues années à Valescure dans sa villa du Maquis. Nul doute qu'il garda longtemps présentes à son esprit les images de son escadre ancrée dans la rade d'Alexandrie et celles du tour de l'Afrique accompli par ses croiseurs en 1943<sup>1</sup>.

Mais parmi des souvenirs plus anciens, sa mémoire pouvait aussi lui rappeler deux années de sa jeunesse, lorsqu'il accompagna de 1908 à 1910 le commandant Charcot dans l'océan Antarctique. Comme on va le voir, au début de cette expédition scientifique, il vécut une véritable aventure qui faillit lui coûter la vie.

Né en 1885 à Paris, René Godfroy entre à l'École navale en 1901. À Brest l'école est installée sur un navire mouillé dans la rade – le *Borda* – et la formation comprend encore l'escrime au sabre d'abordage et la pratique de la voile. Plus que le maniement du sabre, cette formation à la navigation lui sera utile dans l'océan Antarctique. Cependant l'enseignement soutenu des mathématiques, de la physique et de la mécanique fait aussi des futurs officiers de véritables ingénieurs.

À sa sortie de l'école en 1904, Godfroy est affecté d'abord au port de Toulon, puis à l'escadre d'Extrême-Orient. Il connaît alors la Chine et l'Indochine comme second sur une canonnière. Revenu en France, il est nommé enseigne de vaisseau en octobre 1906 et sert sur divers bâtiments de guerre.

### « *Pourquoi faut-il aller dans l'Antarctique ?* »

Bientôt s'ouvre à lui la perspective d'un voyage extraordinaire : en compagnie de deux autres officiers, la Marine va le détacher auprès du commandant Charcot afin de participer à la deuxième expédition du célèbre marin dans l'océan Antarctique.

Comme on le sait, au début du vingtième siècle des explorateurs rivaux s'engagent dans une véritable course aux pôles. Les nations représentées dans cette compétition sont principalement l'Angleterre, les États-Unis et la Norvège. Ainsi en 1908 et 1909 les Américains F. Cook et R. Peary se disputent le privilège d'avoir été le premier homme parvenu au pôle Nord. En 1911 le Norvégien R. Amundsen arrive le premier au pôle Sud, devançant ainsi l'Anglais R. Scott qui, au début de l'année suivante, mourra d'épuisement avec ses compagnons sur le chemin du retour.

La France ne participe pas à ces expéditions terrestres. En revanche l'un de ses plus prestigieux marins conduit des explorations maritimes dans les régions polaires.

---

1 Hubert Benoist, *De Saint-Raphaël à Alexandrie : l'amiral Godfroy et la Seconde Guerre mondiale*, Société d'histoire de Fréjus et de sa région, Hors série n° 8, 2009.

À cette époque, le commandant Charcot (1867–1936) est déjà célèbre pour avoir mené avec succès une première expédition dans l’océan Antarctique de 1903 à 1905. Il veut donner une suite à ce premier voyage avec des moyens matériels plus importants et une équipe scientifique plus nombreuse. Sa notoriété va l’y aider, notamment pour recueillir les appuis officiels et les fonds nécessaires. Pour compléter la subvention votée par le Parlement et les aides financières des institutions scientifiques, une souscription publique est lancée.

Afin de mieux faire connaître les buts qu’il poursuit, en 1907, Charcot expose dans une brochure son projet d’une nouvelle expédition. Ce document, une sorte de manifeste scientifique, est intitulé « *Pourquoi faut-il aller dans l’Antarctique ?* »<sup>2</sup>. Godfroy a certainement eu connaissance de ce texte ; il en a subi l’influence avant de s’engager auprès de Charcot.

Outre l’exploration des côtes du continent austral, des études scientifiques sont prévues dans plusieurs domaines : hydrographie, sismographie, météorologie, glaciologie, zoologie, etc.

Un passage de cette brochure est consacré à l’étude des marées de l’océan Antarctique, domaine qui sera confié à Godfroy : « ... *cette région du globe présente, en raison de sa configuration, une importance exceptionnelle et unique pour l’étude si importante du phénomène des marées... En effet, la calotte continentale est presque symétrique par rapport à l’axe de la Terre et est entourée d’une mer libre de l’est à l’ouest. L’étude des marées devient pour ainsi dire ici une expérience de laboratoire...* »<sup>3</sup>. Et Charcot souligne qu’ailleurs, dans des mers aux profondeurs variées, les effets des marées sont faussés par les rivages multiformes des continents qui les bordent.

L’ambition du grand marin est-elle uniquement scientifique ? Comme il l’a déjà fait en présentant le récit de son expédition de 1903–1905, Charcot ajoute une note nationaliste à son projet : « *La conquête d’un inconnu qui se présente formidable comme l’Antarctique est la consécration de l’énergie et de la volonté de toute une race* »<sup>4</sup>.

### **L’expédition du *Pourquoi-Pas ?* : les moyens et les hommes**

Pour ce deuxième voyage d’exploration, Charcot fait construire un nouveau bâtiment. À l’instar d’autres bateaux qu’il a possédés dans le passé, il lui donne le nom de *Pourquoi-Pas ?*, une appellation interrogative qui sonne comme une devise. Le *Pourquoi-Pas ?* naviguera presque trente ans sous les ordres de Charcot jusqu’au fatal naufrage de 1936.

Lancé le 18 mai 1908 à Saint-Malo, ce bâtiment de 450 tonnes spécialement conçu pour la navigation dans les mers polaires est long d’une quarantaine de mètres. Sa voilure est portée par trois mâts, mais il est aussi équipé d’une machine à vapeur de 550 chevaux.

Trois laboratoires ont été aménagés. Les soutes peuvent contenir des quantités considérables de charbon, de provisions en conserves et d’eau potable. Le matériel emporté comprend notamment des skis et des traîneaux à moteur.

Pour la sécurité de l’équipage et la commodité des débarquements, des baleinières sont amarrées sur le pont. En outre l’expédition dispose d’une embarcation plus importante, une vedette à moteur. Comme on le verra ci-dessous, Godfroy accompagnera Charcot sur cette vedette pour des reconnaissances parfois risquées dans les glaces.

Les marins sont logés dans un poste de dix-huit couchettes. Les sous-officiers ont leur carré. À l’arrière les officiers et les scientifiques de l’expédition disposent chacun d’une cabine

2 Texte publié à nouveau par Jean-Louis Étienne en 1991, voir la bibliographie ci-dessous.

3 *Ibid.*, p. 16.

4 *Ibid.*, p. 27.

individuelle. Tous ces locaux bénéficient d'un éclairage électrique. Godfroy tirera parti de ce confort relatif pour satisfaire son goût de la lecture.

L'équipage est constitué de 22 marins, y compris un cuisinier, un maître d'hôtel et son adjoint. Huit de ces hommes ont participé à la première expédition de 1903–1905, dont le patron et le maître d'équipage. Leur expérience sera précieuse.

Autour du commandant Charcot, l'état-major de l'expédition comprend d'abord trois enseignes de vaisseau de la Marine nationale. Chargés chacun d'un domaine d'études scientifiques, ils assistent Charcot dans le commandement et la navigation. Maurice Bongrain, le plus ancien des trois sera le commandant en second ; il a 29 ans et déjà onze années d'expérience maritime. Jules Rouch, camarade de promotion de Godfroy à l'École navale n'a que 24 ans<sup>5</sup>. Mais il est son aîné et Godfroy avec ses 23 ans est le plus jeune de ces officiers.

On trouve aussi dans cet état-major un géologue, qui accompagne Charcot pour la deuxième fois, un zoologue féru de botanique, un astronome spécialisé dans le magnétisme terrestre et un médecin ; ce dernier, chargé d'étudier les mammifères de l'Antarctique, est apparenté à Charcot<sup>6</sup>. Plusieurs de ces scientifiques pratiquent la photographie. Comme certains de ses compagnons Godfroy rapportera des clichés illustrant son voyage. Il gardera d'ailleurs toute sa vie un penchant pour la photographie.

On devine facilement les clivages qu'une mauvaise entente aurait pu dessiner parmi cette trentaine d'hommes, alors qu'ils vont vivre ensemble presque deux années dans le froid, l'humidité et la promiscuité. Certes la distinction hiérarchique de l'état-major et de l'équipage est courante, même sur des bâtiments qui ne sont pas militaires. Mais, sous des latitudes et dans des conditions de vie aussi extrêmes, les exécutants des tâches subalternes allaient-ils accepter facilement leur position inférieure ? D'autre part, au sein de l'équipage, les anciens du premier voyage de Charcot pouvaient se targuer d'une expérience que n'avaient pas encore leurs nouveaux collègues. De leur côté les trois officiers de marine risquaient d'entretenir entre eux des liens particuliers et de marquer leur distance avec des scientifiques venus de fonctions civiles : fier de son statut militaire, au déjeuner du 14 juillet 1909 Godfroy viendra à table en uniforme.

Mais le jeune enseigne de vaisseau paraît bien accepté par ses compagnons d'aventure. Voici ce que l'un d'eux, le géologue Ernest Gourdon a malicieusement noté sur lui :

*« Godfroy est un bon zigue, qui se fait difficilement à la vie de conserves, qui s'en croit comme tout bon officier de marine, qui vous dit avec sérieux que vous êtes un imbécile, mais qui n'y attache pas d'autre importance »*<sup>7</sup>.

Avec la bonne volonté de tous, il fallut sans doute toutes les qualités humaines de Charcot, commandant habile et animateur respecté de l'expédition, pour que ce groupe ne connaisse pas de heurt notable et trouve en quelques mois sa cohésion.

### **Les escales et les buts du grand voyage vers le continent austral**

Le 31 août 1908 le *Pourquoi-Pas ?* quitte Cherbourg. Une très forte tempête l'oblige à gagner Guernesey, où il s'abritera quelques jours avant de repartir vers le sud. Ces premières journées d'une navigation difficile permettent à Godfroy d'apprécier en professionnel les qualités de marin du commandant Charcot et la bonne tenue à la mer de son bateau.

5 Jules Rouch épousera plus tard la sœur de Louis Gain, zoologue de l'expédition. Officier de marine et océanographe, il sera l'auteur de nombreuses publications scientifiques. Son fils, Jean Rouch, deviendra un africaniste et un cinéaste réputé.

6 Le docteur Louis Liouville, chirurgien et zoologue, était le fils de la demi-sœur de Charcot.

7 Cité par M.-I. Merle des Isles, *Les Compagnons du Pourquoi-Pas ?*, p. 66.

Après des escales à Madère et aux îles du Cap-Vert, l'expédition franchit l'équateur et accomplit le rite traditionnel du passage de la ligne. On ne sait si Godfroy a fait partie des nouveaux baptisés.

Cependant, en d'autres occasions, pour lutter contre la chaleur accablante de ces latitudes, comme ses camarades, il prend sa douche sur le pont : dans le plus simple appareil, les hommes profitent des averses offertes par le ciel pour se nettoyer et se rafraîchir.

En Amérique du Sud, l'expédition fait trois escales : une semaine à Rio de Janeiro en octobre, puis quatre semaines à Buenos Aires (où le navire passe en cale sèche pour des réparations), une quinzaine de jours en décembre 1908 à Punta Arenas, sur la rive chilienne du canal de Magellan.

Durant ces trois escales les navigateurs français sont accueillis avec faste par les autorités officielles et les colonies françaises locales. Invitations, visites et excursions se succèdent pour honorer et distraire les visiteurs. À Buenos Aires, scientifiques et officiers sont reçus par la haute société. Revêtus de leurs blanches tenues d'été, les fringants enseignes de vaisseau se rendent à des soirées dansantes et ce n'est que tard dans la nuit qu'ils regagnent le bord.

Ces mondanités et ces distractions forment un étrange contraste avec la suite du voyage, qui va se dérouler dans l'austérité, le froid et la solitude.

On quitte Punta Arenas le 16 décembre 1908 par le détroit de Magellan. Quelques jours plus tard, après avoir essuyé la première neige et aperçu au loin le cap Horn, dans une mer agitée, on arrive devant les premières îles de l'océan Antarctique.

L'objectif de Charcot est de poursuivre l'exploration que son expédition de 1903–1905 avait déjà commencée : dans le prolongement de la pointe extrême de l'Amérique du Sud, le continent antarctique comporte une péninsule entourée de glaces qui s'avance vers le nord. Peu connue, la côte ouest de cette péninsule est bordée d'une multitude d'îles de dimensions variables séparées par des étendues de banquise en permanente transformation : tantôt la fonte des glaces ouvre des passages et permet la navigation, tantôt la banquise se reforme et risque de bloquer les navires qui s'aventurent jusque là. Dans ces étendues dangereuses, en faisant naviguer le *Pourquoi-Pas ?* vers le sud-ouest, Charcot veut continuer à dresser la carte de cette côte en identifiant le bord du continent et en déterminant quelles terres émergées sont des îles.

L'expédition effectuera une première campagne d'été (l'été austral) jusqu'en février 1909 ; ensuite un long hivernage immobilisera le bateau, jusqu'en novembre 1909 ; une seconde campagne d'été se déroulera enfin jusqu'en janvier 1910, qui précédera le voyage de retour.

### **Une expédition qui faillit tourner court**

Cependant, dès les premiers jours de 1909, l'expédition faillit bien se terminer par la disparition de son chef et de deux de ses compagnons – dont Godfroy – qui étaient partis en reconnaissance. Le drame ne fut évité que de justesse, la chance étant venue au secours des trois audacieux navigateurs.

Le 4 janvier 1909, vers 17 heures, alors que le *Pourquoi-Pas ?* est au mouillage devant l'île Petermann, Charcot part en reconnaissance en emmenant le géologue Gourdon et l'enseigne Godfroy dans la vedette de l'expédition. C'est une embarcation de six mètres de long équipée d'une mâture, de voiles et d'un moteur à essence de marque Dion-Bouton. Prévoyant de revenir au bout de quelques heures, Charcot ne fait emporter ni provisions suffisantes pour plusieurs repas, ni vêtements de rechange, ni couvertures.

La première partie de cette équipée se passe bien : le temps est beau, la mer dégagée et les explorateurs naviguent sans difficulté dans des eaux déjà reconnues en 1904. Au cap Tuxen,

ils retrouvent à terre un cairn dressé par la première expédition et ils ramassent des échantillons pendant une heure. Cependant pour gagner plus loin les îles Berthelot, le trajet s'avère déjà difficile : à la surface de la mer la glace commence à prendre et il faut parfois débarquer de la vedette pour l'alléger et lui éviter d'être bloquée. On doit aussi passer près de dangereux icebergs pour garder la bonne direction.

Les îles Berthelot sont finalement atteintes. L'ascension d'un sommet permet alors à Charcot d'apercevoir au loin un chenal dans la banquise, chenal que le *Pourquoi-Pas ?* pourrait emprunter vers le sud-ouest.

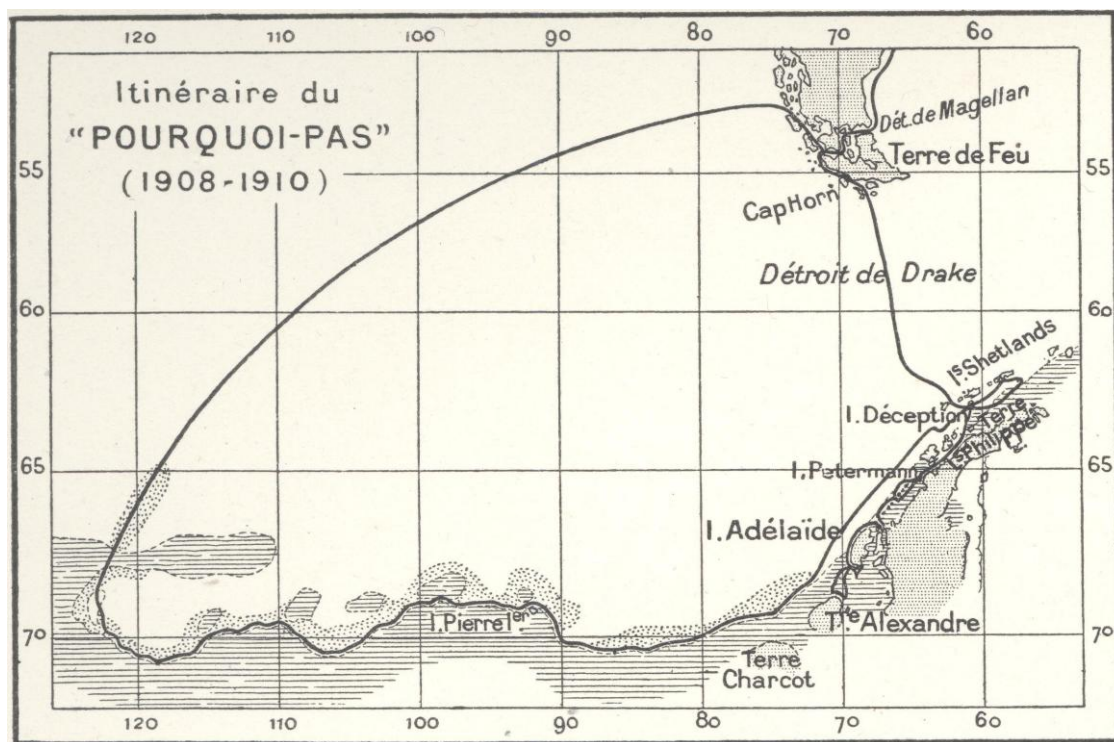
Vers 22 heures, installés dans leur vedette, les trois compagnons ouvrent une boîte de cassoulet et une autre de foie gras ; ce luxueux dîner se termine par du chocolat et de la confiture.

L'été austral ne connaît pas véritablement de nuit et ils pensent retrouver bientôt le bateau de l'expédition. Mais le chemin du retour sera semé d'embûches : il se met à neiger et, en se reformant, la banquise barre la route. Il faut revenir vers les îles que l'on a quittées et chercher un autre passage. Sous un soleil caché par les nuages, la mer reste calme ; cependant des averses glaciales alternent avec la neige.

Sur la vedette qui avance au moteur chacun est à son poste : Charcot tient la barre, Godfroy contrôle la machine, Gourdon écarte les blocs de glace avec une gaffe. Lorsque l'embarcation est bloquée, on force le passage. Charcot dirige alors la manœuvre en criant ses ordres au jeune mécanicien : « *Stop ... ! Avant ... ! Arrière ... ! Avant ... !* » Avec les avirons, la gaffe et une pelle, on repousse les blocs de glace qui flottent devant la vedette. Malencontreusement, ses mains étant engourdies par le froid, Godfroy lâche la pelle qui disparaît dans l'eau. Devant sa mine déconfite, ses deux compagnons prennent le parti d'en rire : de toute manière l'outil n'était pas très efficace contre la banquise.



**Le *Pourquoi-Pas ?* durant l'hivernage de 1909, photographié par Godfroy**  
(collection privée)



### L'itinéraire du Pourquoi-Pas ?

sur la côte nord-ouest de la Péninsule antarctique l'île Petermann où l'expédition passa l'hiver

Afin de prendre un peu de repos, on amarre la vedette sur un récif. À l'avant de l'embarcation, à l'abri d'une toile de tente, dans des vêtements mouillés, on s'allonge malgré le froid pour quelques heures.

Les tentatives pour rejoindre le *Pourquoi-Pas* ? dureront trois jours. Trois jours d'efforts et de recherches incessantes pour trouver des passages navigables dans la banquise. Les difficultés s'accumulent. Il ne reste que quelques biscuits, du chocolat et un fond de rhum comme provisions. La vedette manque de s'échouer définitivement sur un rocher : il faut la caler avec les avirons comme béquilles jusqu'à la marée montante afin qu'elle ne bascule pas. Surtout, son moteur tombe en panne en dépit des soins attentifs de Godfroy. « *Malgré les efforts, les encouragements aimables et les gros mots, il est impossible de le remettre en route* », écrit Charcot dans son récit<sup>8</sup>.

Le 7 janvier, coincés par les glaces sur une pointe rocheuse, les trois navigateurs décident d'abandonner la vedette et de gagner à pied le cap Tuxen ; ils veulent suivre le sommet des falaises et les éboulis qui forment la côte. Une fois arrivés au cap, ils espèrent que leurs signaux seront aperçus par leurs camarades depuis le bateau de l'expédition. Ils estiment qu'ils devront marcher une dizaine d'heures. Le départ est fixé à dix heures du soir.

Charcot a raconté à la fois avec humour et sérieux ces préparatifs : « *Nous préparons nos sacs, qui ne sont guère lourds [...] et nous attendons l'heure fixée tandis que la neige tombe toujours à gros flocons serrés et drus. Sous la tente du bateau, nous avons l'air de contrebandiers attendant l'heure de faire un mauvais coup. Nous plaisantons et, d'ailleurs, dès le début, nous n'avons cessé de le faire, mais les figures sont tirées et deviennent graves dès que la conversation tombe. Nous ne voulons pas nous avouer que nous avons faim* »<sup>9</sup>.

<sup>8</sup> Jean-Baptiste Charcot, *Le Pourquoi-Pas dans l'Antarctique*, p. 62.

<sup>9</sup> *Ibid*, p 63.

Or une dizaine de minutes avant l'heure du départ se produit l'heureux dénouement de cette dangereuse aventure : la sirène du *Pourquoi-Pas ?* se fait entendre, toute proche, et bientôt, malgré la neige et la brume, apparaît un gros nuage de fumée noire. La puissante machine à vapeur du bateau lui permet d'avancer à travers la banquise. Quelques minutes après, une éclaircie laisse apercevoir la coque et les mâts du bâtiment. Les hourras de l'équipage répondent aux appels et aux cris de joie des prisonniers de la banquise.

Godfroy dans une dernière tentative parvient à relancer le moteur de la vedette. Le chef de l'expédition, qui veut rejoindre dignement son bord, fixe son pavillon à l'arrière de l'embarcation. Et, pour montrer qu'il n'a pas perdu toutes ses forces, Charcot tient à faire les derniers mètres à la godille avant de remonter sur son bateau.

Inquiet comme on peut facilement l'imaginer, le second de Charcot, l'enseigne Bongrain, avait fait effectuer durant deux jours de vaines recherches en baleinières avant de décider d'en étendre le champ avec le trois-mâts de l'expédition.

Le pire a bien failli se produire : dans le dédale des îles et des chenaux de la banquise, alors que la brume et les chutes de neige diminuaient la visibilité, le *Pourquoi-Pas ?* aurait pu ne jamais retrouver les trois explorateurs.

Jusqu'à la fin de l'expédition, en 1910, Godfroy contribue ensuite, comme il était prévu, aux diverses tâches scientifiques. Outre l'enregistrement et l'étude des marées, il apporte notamment son aide aux travaux cartographiques de ses collègues. Durant le long hivernage de 1909, il participe aux distractions organisées pour soutenir le moral de l'équipage et de l'état-major : déguisement du Mardi-gras, courses de ski, concours de tir au pistolet, défilé du 14 juillet, etc. Et, comme Charcot, vers la fin de l'hivernage, Godfroy souffrira d'une mauvaise alimentation faisant trop appel aux conserves.

Après le retour en France, les travaux scientifiques de l'expédition sont publiés sous les auspices du ministère de l'Instruction publique. Godfroy rédige et signe le fascicule consacré à l'étude des marées. Son rapport est daté de 1912.

### **Triste épilogue en 1936**

Après cette seconde expédition dans l'océan Antarctique, Charcot a effectué bien d'autres navigations scientifiques dans l'océan Arctique, explorant notamment les côtes du Groenland. De son côté, Godfroy a suivi une carrière classique d'officier de marine, partagée entre les commandements à la mer, les postes d'état-major et une spécialisation dans ce que l'on appelait alors l'aviation maritime.

Cependant, un peu plus de 25 ans après leur aventure polaire, les chemins des deux hommes devaient se croiser à nouveau dans de tristes circonstances : en octobre 1936, après le naufrage du *Pourquoi-Pas ?* et la mort du commandant Charcot sur les côtes islandaises, la III<sup>e</sup> République fit des funérailles nationales au célèbre explorateur. Godfroy récemment promu contre-amiral fut chargé d'organiser la participation de la Marine nationale aux cérémonies.

La dépouille de Charcot fut apportée d'Islande jusqu'à Saint-Malo par un bâtiment de guerre. Dans la gare maritime, le 11 octobre 1936, la levée du corps eut lieu en présence du ministre de la Marine, tandis qu'une compagnie de fusiliers marins rendait les honneurs. Transporté ensuite par le train, le cercueil fut veillé la nuit suivante dans la cathédrale Notre-Dame de Paris par des délégations officielles de la Marine et de l'Éducation nationale. Le lendemain, après la cérémonie religieuse en présence du président de République, un bataillon de la Marine défilait sur le parvis en l'honneur du grand marin, tandis que jouait la Musique des équipages venue de Brest.

Quelle que fût son émotion, dans cette période de deuil national, le rôle de Godfroy est resté celui d'un organisateur discret. Selon des papiers personnels conservés aux archives, il rédigea de sa plume l'article sur le naufrage, que le chef d'état-major de la Marine, son supérieur hiérarchique, publia et signa dans la revue du Yacht Club de France à la fin de l'année 1936.

## SOURCES

### ARCHIVES

Archives de la Défense, Département Marine, Sous-série Fonds Privés : GG 2 108 Godfroy

### BIBLIOGRAPHIE

Charcot (Jean-Baptiste), *Le Pourquoi-Pas dans l'Antarctique*, Arthaud, 2003.

Charcot (Jean-Baptiste) et Étienne (Jean-Louis), *Pôle Sud*, L'esprit du temps, 1991.

Godfroy (René-Émile), *Étude sur les marées, deuxième expédition antarctique française*, Masson, 1912.

Heimermann (Benoit) et Janichon (Gérard), *Charcot le gentleman des pôles*, éditions Ouest-France, 1991.

Kahn (Serge), *Jean-Baptiste Charcot pionnier des mers polaires*, Glénat, 2008.

Merle des Isles (Marie-Isabelle), *Les Compagnons du Pourquoi pas ?*, Paulsen, 2010.