Un siècle et demi après le relevé de cette portion de la côte groenlandaise par un explorateur français, nos auteurs sont les premiers à avoir longé la terre de Blosseville et à l'avoir cartographiée dans son intégralité.

Sur les traces de Jules de Blosseville



Par Joëlle et Janusz Kurbiel

L'histoire commence en 1833. Les armateurs de la pêche de Dunkerque se plaignent alors auprès du ministre de la Marine et des Colonies d'être lésés dans la répartition des primes à la pêche de la morue. Ils pêchent dans les eaux islandaises et, comme ils n'ont pas d'établissement de séchage sur place, ils doivent rentrer à Dunkerque pour finir de sécher la morue avant de pouvoir la commercialiser. Pire : ils ne touchent que 24 centimes pour 100 kg, alors que les armateurs des autres ports peuvent exporter directement leur morue à partir de Saint-Pierre-et-Miquelon et de Terre-Neuve, et qu'ils reçoivent 30 centimes. Il est nécessaire de créer des établissements de pêche sur les côtes groenlandaises. Le défi est de taille car nul ne peut dire à l'époque si cette région offre l'été des baies régulièrement libres de glaces pour abriter les navires et des terres pour sécher le poisson, faire de l'eau, et trouver du combustible. La situation n'est guère favorable : à la suite de la Révolution des Trois Glorieuses en juillet 1830, Charles X est renversé et abdique en faveur de son petit-fils Henri V de Bourbon, qui refuse le trône.

Dès le départ, le capitaine court de grands risques

La Chambre des députés proclame Louis-Philippe d'Orléans roi des Français et instaure une monarchie populaire. La crise économique est grave, la pauvreté augmente et le gouvernement ne peut se permettre de débloquer des fonds importants pour une campagne de pure exploration. Il décide de faire armer un petit navire et d'en confier le commandement à Jules de Blosseville, avec pour mission d'assurer la surveillance des pêcheurs en Islande et de faire une tentative prudente vers les côtes voisines du Groenland afin d'estimer s'il existe des baies propices à l'installation d'établissements de pêche.

Jules de Blosseville choisit le brick la *Lilloise*. Mais il faut y faire des modifications nécessaires à la navigation polaire : renforcement de l'étrave, de la flottaison, de la fausse quille et du gréement, amélioration des aménagements pour combattre l'humidité et le froid. Malheureusement le préfet maritime de Rochefort n'autorise pas tous ces travaux. Dans l'urgence (la saison polaire est courte), Blosseville paie de sa poche une partie de ceux qu'il juge indispensables. Il recrute ses officiers fin avril, son pilote des glaces Defrance de Dieppe, et embarque l'équipage, des marins militaires bien entraînés mais sans expérience de la navigation dans le Nord.

Le 1er juin, *la Lilloise* sort enfin de la rade de l'île d'Aix. Le 7 juillet, elle relâche en Islande. Blosseville écrit à sa famille : « Le ministère a diminué la latitude qu'il me donnait. Je serai obligé d'encourir une grande responsabilité. Je suis tenu de réussir. » Le 23 juillet, le navire quitte Nordfjord pour le Groenland. Le 27, il est arrêté par les glaces et dérive avec la banquise dans le mauvais temps. Le 29, le ciel s'éclaircit et *la Lilloise* « put cependant pénétrer assez avant dans la banquise pour bien distinguer au loin, dans le sud du cap Barclay,



Peabody Essex Museum, Salem/Bridgeman-Giraudon-Bianchetti/Jeemage



Peabody Essex Museum, Salem/Bridgeman-Giraudon-Bianchetti/Jeemage

TROP TÔT DISPARU. À 31 ans, le jeune lieutenant de vaisseau, parti en expédition à bord de la *Lilloise*, paie de sa vie le fait d'avoir voulu protéger et aider les pêcheurs français au large des côtes d'Islande et du Groenland. • *Portrait XIXe siècle-Aquarelle William John Huggins, 1829.*

une terre qui ne figurait sur aucune carte. Son aspect était remarquable et ses contours avaient une netteté parfaite ». Le brouillard retombe, *la Lilloise* se dégage et reste en lisière de la banquise. La tempête arrive, la mer grossit, le navire résiste en dérive pendant trente-six heures mais le mât de beaupré [clé de mâture d'un navire qui se trouve à la proue, au-dessus de l'étrave] menace de rompre car les sous-barbes ont été coupées par les glaces et ordre est donné de rentrer en Islande. Après une visite aux pêcheurs du cap Langanes, les avaries sont en cours de réparation le 2 août dans la baie du Vapnafjord.

Le 4 août, Jules de Blosseville envoie un rapport à son ministre avec le croquis des terres découvertes. Les 5 et 6, il écrit à son frère : « Ma terre s'étend de 68°34'à 68°55'de latitude nord, et de 27°17'à 28°02'de longitude ouest... Je retourne avec une nouvelle ardeur, mais ma position est difficile.

Plusieurs missions de secours sont envoyées par le roi

Mes instructions me recommandent de ne pas compromettre *la Lilloise*. Je sais par expérience qu'elle n'a pas les os solides, et tous les glaçons sont gros pour elle... au reste je me suis fait mon système de responsabilité, et j'oserai tout ce qui pourra être risqué. » Ce seront les dernières traces de vie. Au cours des années suivantes, le roi envoie plusieurs expéditions de secours, sans résultat, mais qui rapporteront de précieux renseignements culturels et scientifiques sur l'Islande alors fort mal connue. En 1834, *la Bordelaise* commandée par le lieutenant de vaisseau Dutaillis est envoyée en mission avec ordre de recueillir toutes informations sur le sort de *la Lilloise*. Tout ce que Dutaillis apprend des pêcheurs en Islande, c'est que *la Lilloise* aurait été aperçue le 14 août par la corvette de pêche *l'Enviée*, puis une dernière fois du 20 au 25 août 1833 par le capitaine de pêche de *la Gabrielle*, par le travers des anses de Sable en Islande, vers 65° 30' N. Le temps était continuellement mauvais et personne ne sait quelle direction fut prise par *la Lilloise*. Bien des capitaines de pêche se sont en effet résolus cette année-là à



D.R. - Gérard Blot/RMN

UNE QUÊTE VAINE. Le 4 août 1833, Blosseville envoie une dernière lettre à son ministre. Puis, plus rien. Après plusieurs tentatives infructueuses pour le retrouver, le commandant François-Thomas Tréhouart, un marin expérimenté, part à son tour en 1835. Mais la banquise est infranchissable.

rentrer plus tôt au pays à cause d'une avance précoce de l'hiver ponctuée de coups de vents violents et répétés. Les Islandais rapportent aussi avoir trouvé une caisse contenant des cartes marines, ce qui laisserait penser que *la Lilloise* se serait perdue. Mais ce n'est qu'une rumeur infondée.

En 1835, le ministre de la Marine et des Colonies décide d'envoyer une nouvelle expédition de secours avec les meilleurs moyens dont il dispose : il missionne *la Recherche*, un navire tout neuf sous le commandement du lieutenant de vaisseau François-Thomas Tréhouart, constitué de par soixante-seize hommes d'équipage, de construction solide avec sa coque doublée de cuivre et pouvant embarquer neuf mois de vivres. Les deux plus grands experts polaires de l'époque, les Anglais Sir William Edward Parry et William Scoresby, sont consultés pour l'équipement. Le navire quitte Cherbourg le 27 avril 1835. Sa mission est de déposer deux scientifiques en Islande, puis de faire route jusqu'au Groenland pour tenter d'élucider le sort de *la Lilloise*.

La France accorde une prime pour retrouver le navire

Le 11 mai, *la Recherche* arrive à Reykjavik où les scientifiques sont débarqués, puis elle longe la côte ouest de l'Islande pour une quête d'informations sur *la Lilloise* jusqu'au 30 juin. Tous les capitaines de pêche sont interrogés mais aucun ne peut donner de renseignements concrets. Pendant ce temps-là, en France, une récompense de cent mille francs est allouée par décision du roi Louis-Philippe le 17 juin à quiconque ramènerait un ou des membres de la *Lilloise* ; et des sommes moindres pour des nouvelles certaines de leur sort ou des reliques. L'information est communiquée aux gazettes d'Europe et d'Amérique du Nord. La population en Islande et au Groenland est rapidement informée de la disparition de *la Lilloise* et de la prime accordée par la France.

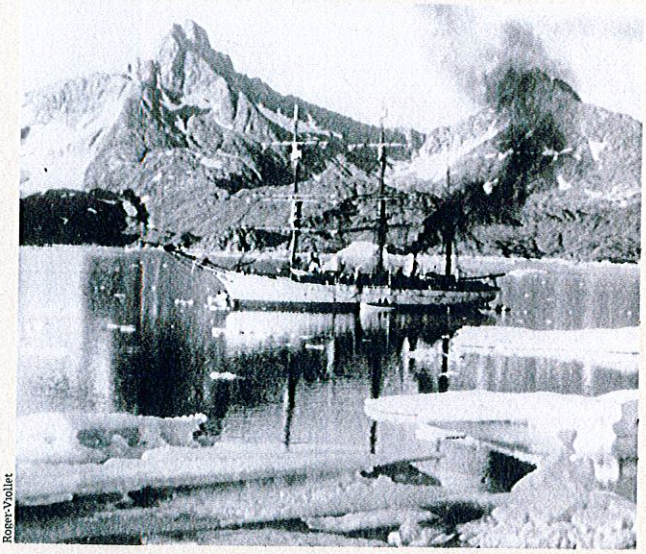
La Recherche quitte finalement l'Islande pour le Groenland, mais se heurte rapidement à la banquise compacte et ne peut que la longer pendant plusieurs jours vers le sud sans

REPÈRES

1802 : naissance de Jules de Blosseveille à Rouen, enfance au château d'Amfreville-la-Campagne puis internat à Rouen.
1817 : engagement dans la marine pour une campagne de sept mois au Sénégal, à Cayenne et en Martinique puis en France.
1819 : élève de 2e classe pour une campagne d'un an en Amérique du Sud.
1820 : campagne de quinze mois aux Antilles ; promu élève de 1re classe.
1822-1825 : tour du monde dans les mers du Sud ; promu enseigne de vaisseau.
1825 : publications et admission à la Société de géographie.
1826 : premier commandement sur *l'Espérance* pour une mission hydrographique en baie de Seine.
1827 : embarquement pour une mission militaire dans les mers de Chine et de l'Inde ; promu lieutenant de vaisseau.
1830 : embarquement pour dix-huit mois sur *l'Alacrity* où il commande la 37e compagnie des équipages de ligne.
1832 : commandement à Toulon de la 103e compagnie des équipages de ligne.
1833 : commandement de la *Lilloise*.
1836 : par décision ministérielle, il est réputé décédé en mer.

Les points marquants de l'exploration de la côte est du Groenland

870-1400 : les Islandais débarquent sporadiquement.
1777 : 50 baleiniers sont pris dans les glaces, 450 marins sont sauvés mais 300 perdus.
1822 : William Scoresby Junior avec le *Baffin*, reconnaît la côte entre 69° 10' N et 75° N.
1829 : Vilhelm Augustus Graah explore la côte avec deux oumiaks et deux kayaks depuis le cap Farvel jusqu'à 65° 5' N.
1833 : expédition de Jules de Blosseville.
1869 : Paul F. A. Hegemann sur le *Hansa* se laisse dériver l'hiver le long de la côte ; le *Hansa* coule mais l'équipage se sauve avec les chaloupes. Karl Koldewey sur le *Germania* hiverne à 74° 32' N et une équipe explore la côte à pied jusqu'à 77° N.
1883 : Gustav Frederik Holm explore la côte avec quatre oumiaks et sept kayaks du sud jusqu'à 67° 47' N.
1898-1900 : G. D. Amdrup longe la côte de près et dans le brouillard avec une chaloupe de 6 m et lui donne le nom de terre de Blosseville.
1932 : Ejnar Mikkelsen sur le *Sokongen* relève une partie de cette côte sans l'approcher.
1933 : Jean-Baptiste Charcot avec le *Pourquoi Pas ?* débarque dans la baie d'Aunay *(photo ci-dessus).*
1979-2010 : Janusz Kurbiel avec *Vagabond'eux* puis *Vagabond'elle* est le premier à longer la terre de Blosseville en entier en pénétrant tous les fjords.



D.R. – Gérard Blot/RMN

Roger-Viollet

voir la terre. Le 12 juillet, *la Recherche* atteint la hauteur du cap Farvel sans pouvoir le doubler en raison des glaces dérivantes et des vents contraires. Au bout d'une semaine, François-Thomas Tréhouart renonce à pénétrer la banquise et décide de retourner en Islande. Après avoir réembarqué les deux scientifiques, *la Recherche* quitte Reykjavik pour rentrer bredouille le 13 septembre à Cherbourg.

Les résultats scientifiques sont d'une telle qualité que le ministre ordonne une nouvelle mission l'année suivante. Toujours sous le commandement de Tréhouart, *la Recherche* quitte Cherbourg le 21 mai 1836, arrive le 30 à Reykjavik, en repart le 3 juin pour le Groenland et mouille à nouveau à Reykjavik le 26 août. Après l'arrachement par un morceau de banquise de son étrave, elle présente de graves avaries qui ne peuvent être réparées au Groenland. Là-bas non plus, personne n'a entendu parler de *la Lilloise* ni de naufragés, encore moins de survivants. Une fois le navire remis en état et les scientifiques à bord, François-Thomas. Tréhouart quitte Reykjavik pour mouiller à Cherbourg le 27 septembre. Hélas ! si la moisson scientifique est fort riche, *la Lilloise* semble s'être évaporée à jamais dans les brouillards de l'Arctique. En 1837, *la Recherche*, sous le commandement du lieutenant de vaisseau Fabvre, reprend la mer pour une nouvelle campagne scientifique dans le Grand Nord qui sera couronnée de succès mais cette dernière tentative au secours de *la Lilloise* ne donne aucun résultat.

Dix campagnes pour comprendre la cause du naufrage

Seule l'indication « terre de Blosseville » sur nos cartes modernes, désignant la portion de la côte est du Groenland comprise entre le cap Grivel à 66° 30' N et la baie d'Aunay à 68° 30' N, rappelle le destin tragique de Jules de Blosseville et des quatre-vingt-quatre marins de *la Lilloise*. Il faut attendre près de cent cinquante ans, avec nos campagnes de 1979 à bord de notre voilier d'exploration *Vagabond'eux*, puis de *Vagabond'elle* de 1997 à 2010, avant que la terre de Blosseville ne soit entièrement explorée par un navire et qu'hommage soit ainsi rendu à Jules de Blosseville.

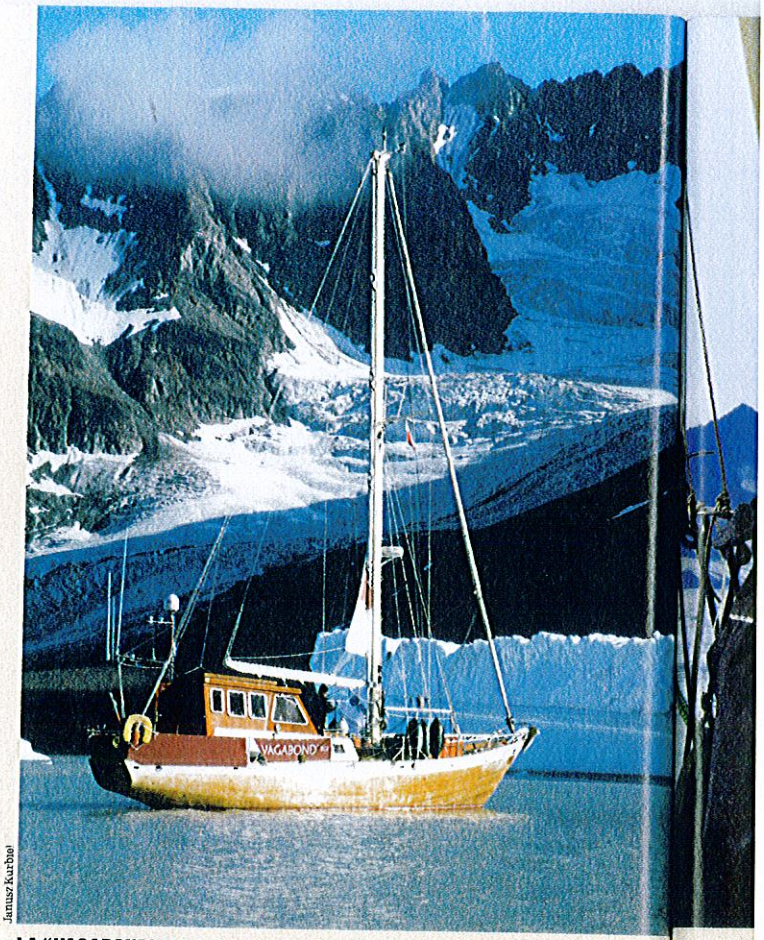
Les expéditions de notre mini-brise-glace *Vagabond'eux* sur la côte est du Groenland, en 1979, prouvent une fois de plus combien l'exploration de cette partie du Grand Nord est hasardeuse et périlleuse. L'été polaire étant très court, ou bien les glaces la rendant inaccessible, il nous aura fallu dix campagnes pour avoir enfin une idée des causes probables de la disparition de *la Lilloise*. Nous devions avant tout vérifier l'exactitude du dessin remis au ministère par Jules de Blosseville et savoir s'il est physiquement possible d'apercevoir la côte avec autant de détails à la distance mentionnée, soit 10 lieues de longueur de côte aperçues à une distance de 24 lieues, soit un peu plus de 133 kilomètres – une lieue marine correspondant à 5,556 mètres.

L'océan entre l'Islande et le Groenland est caractérisé en été par une forte variation de température entre l'eau et l'air. Cette particula-



National Maritime Museum, Greenwich, London

L'EXPERT DES PÔLES. Le Britannique William Edward Parry, explorateur de l'Arctique, a été consulté par les Français pour armer les navires.



Janusz Kurbiel

LA "VAGABOND'ELLE". Ce petit voilier d'exploration est spécialement conçu pour servir de support logistique aux expéditions scientifiques.

rité produit un brouillard très dense qui se maintient même par forts vents et favorise un grand danger pour la navigation, celui de heurter des *growlers*, ces morceaux de glace pesant plusieurs tonnes mais dont seule une petite partie est visible à la surface de l'eau. Des icebergs, en quelque sorte... Parfois, sans raison apparente, le brouillard se déchire un moment, révélant le paysage sous un soleil éblouissant. Si un effet de mirage se manifeste en même temps, on peut apercevoir la côte de très loin. Nous avons vu ainsi les montagnes du Groenland à une distance de plus de 318 kilomètres !

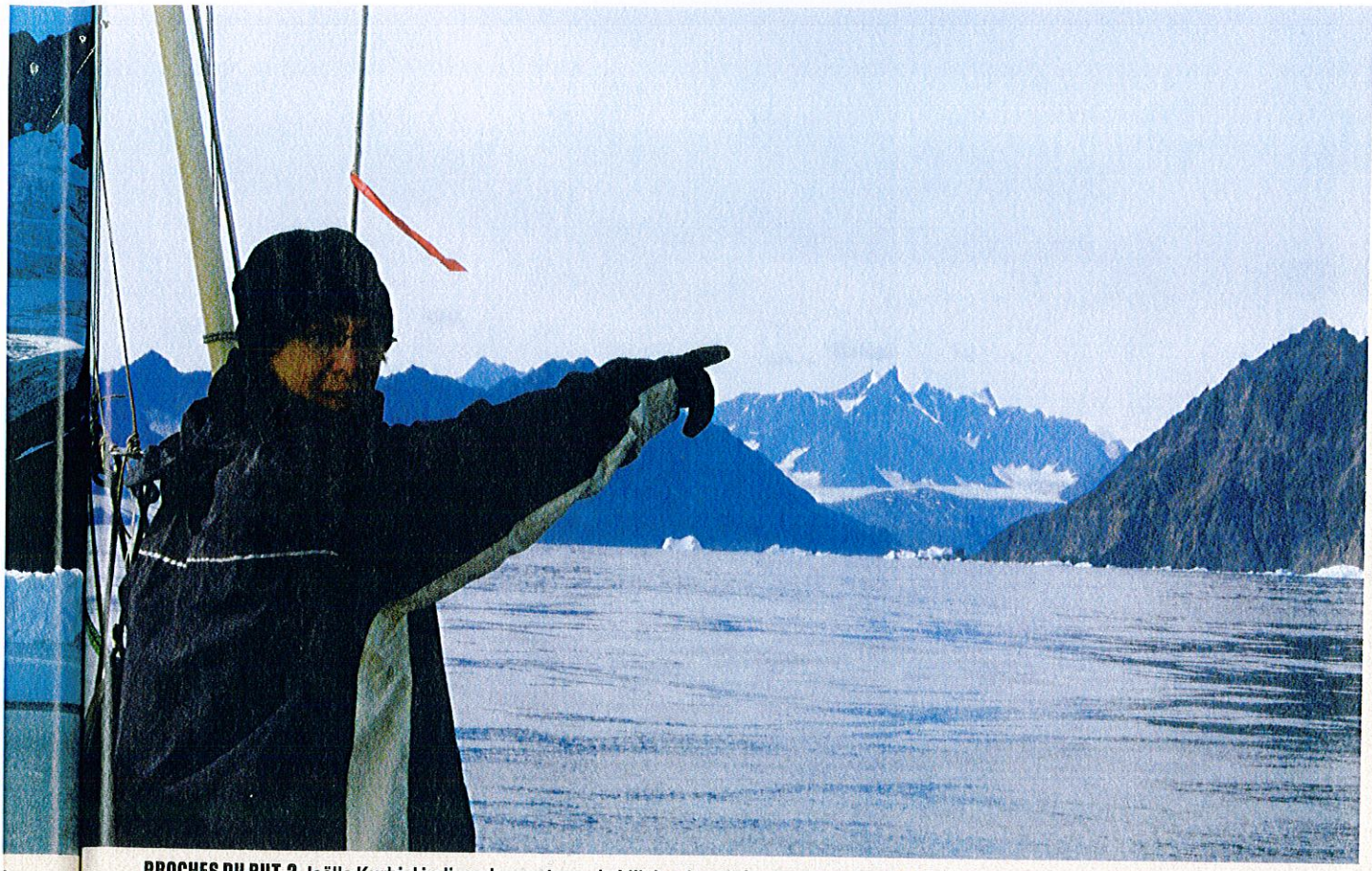
Nous devons comparer également les conditions climatiques au même endroit que celui atteint par *la Lilloise* et à la même période de l'année. Tâche difficile, car à plusieurs reprises nous avons tellement de glaces dérivantes qu'elles nous en interdisent l'accès. La chance nous sourit enfin en 2005 et *Vagabond'elle* arrive à 6,6 *nm* (1 mille nautique équivaut à 1,852 kilomètres) de la position rapportée de *la Lilloise* et le même jour, le 29 juillet. Nous avons comme elle des champs de glaces compacts et du brouillard qui nous cache la côte groenlandaise mais nous voyons l'Islande de l'autre côté, distante de 246 kilomètres ! Comme aujourd'hui l'air est plus pollué qu'en 1833, on peut raisonnablement penser que Jules de Blosseville a effectivement aperçu cette côte et a pu la dessiner avec précision.

Entre les courants contraires, une bataille complexe

La situation des glaces rencontrée par *la Lilloise* et *la Recherche* à cette période de l'année n'a rien d'exceptionnel. Grâce aux observations des satellites, on sait que l'étendue et la densité de la banquise varient considérablement d'une année à l'autre et lorsque nous approchons à nouveau en 2007 des côtes orientales du Groenland, l'étendue des glaces est pratiquement la même qu'en juillet 1833.

Selon le témoignage des pêcheurs d'Islande, l'été 1833 est le plus doux depuis 1783. En revanche, en 1834 et 1835, il est très rigoureux, avec de fréquentes tempêtes, du brouillard et des températures basses. Cette variabilité du climat est aussi importante dans la mer du Groenland que l'étendue des glaces en juillet et août. Tout dépend de l'arrivée des ouragans sur l'Atlantique Nord dont la fréquence varie de 4 à 24 entre juillet et novembre selon les années. Nous en souffrons à chacune de nos expéditions, car leur apparition violente perturbe le régime des vents dans l'hémisphère nord et le rend imprévisible.

Outre la météorologie et la situation des glaces, les courants entre le Groenland et l'Islande sont également très variables. Ils suivent les fluctuations des deux courants principaux, le Gulfstream plus chaud qui vient du sud et le courant plus froid qui vient du nord en longeant la côte orientale du Groenland. Entre eux, c'est une bataille extrêmement complexe, qui n'est observée quotidiennement que depuis une trentaine d'années. Ils ont une importance capitale sur la dérive et la fonte des glaces, particulièrement dans la région qui fait face



PROCHES DU BUT ? Joëlle Kurbiel indique la montagne la Lilloise, baptisée ainsi en mémoire du navire de Blosseville. Si l'équipage a touché terre sur la côte pour réparer et s'il y a passé un hiver, il y a des chances d'en retrouver la trace. Mais les Kurbiel n'ont encore relevé aucun vestige.

à l'Islande. En 2005, nous découvrons la présence de réservoirs d'eau chaude alimentés par des eaux du Gulfstream coulant en mer du Groenland et nous étudions ce phénomène jusqu'en 2010. Ces réservoirs agissent localement comme une bouillotte sur les glaces qui fondent alors à une vitesse impressionnante en créant un microclimat avec une visibilité étonnante.

Sur la base de ces observations, nous proposons une hypothèse concernant la disparition de la *Lilloise*. Comme on l'a vu, ce bâtiment n'est pas bien préparé pour affronter l'Atlantique Nord et la banquise. La mâture est trop haute et la coque a de fréquentes voies d'eau. Malgré cela, Jules de Blosseville décide de s'approcher une nouvelle fois de la côte qu'il a aperçue le 29 juillet, quitte à forcer un passage dans les glaces et, si la situation l'exige, à hiverner au Groenland. La lutte de la *Lilloise* contre les glaces abîme à nouveau l'étrave et le gréement du beaupré, fragilisant le maintien des deux mâts. Pour essayer de sauver son navire, M. de Blosseville n'a d'autre recours que de sortir de la banquise et se diriger à nouveau vers l'Islande pour réparer. Mais la *Lilloise* rencontre une très forte tempête, un ex-ouragan, confirmée par les pêcheurs, et le navire ne supporte pas les violentes et soudaines rafales qui caractérisent ce type de coup de vent.

Pourquoi l'équipage a-t-il été rayé si vite des registres ?

La mâture de la *Lilloise* s'abat sur le pont, entraînant une importante voie d'eau. Le navire coule à pic en pleine mer, au milieu de vagues énormes et glacées, sans laisser le temps à l'équipage de mettre les chaloupes à l'eau. Ce scénario expliquerait pourquoi on n'a retrouvé à l'époque ni corps ni vestiges, ni sur les côtes du Groenland ni sur celles d'Islande.

Pendant de nombreuses années, nous cherchons nous-mêmes scrupuleusement sur les 200 milles de côte inhabités du Groenland oriental appelés désormais terre de Blosseville, fjord après fjord, tous les points susceptibles d'accueillir des naufragés et d'en garder des traces, mais en vain. Si la *Lilloise* avait été broyée par les glaces, l'équipage aurait eu le temps de rejoindre la côte en chaloupe et d'établir un camp à terre dont nous verrions les traces et nous pourrions ramasser des débris provenant de l'épave sur les plages. Certaines questions demeurent cependant : tout a-t-il été mis en œuvre immédiatement pour secourir les malheureux marins de la *Lilloise* ? Pourquoi l'équipage a-t-il été rayé des rôles de la Marine après quatre années, et non les cinq réglementaires ? Pourquoi le ministre de la Marine n'a-t-il pas remboursé à la famille de Blosseville les 40 000 francs de l'époque que Jules avait sortis pour pouvoir terminer les réparations de son navire à Rochefort et Dunkerque ? Les réponses ne sont pas accessibles.

Que reste-t-il aujourd'hui du sacrifice de la *Lilloise* et de ses hommes ? Une partie de la côte orientale du Groenland porte le nom de terre de Blosseville et certains noms que Jules de Blosseville a attribué à des baies et caps marquants sont inscrits à jamais sur les cartes. ■