

Des plis venus du froid

Le 8 avril dernier débutait l'opération postale de *Timbres magazine* au pôle Nord réalisée quelques jours avant l'expédition d'Albert II de Monaco – saluée par l'émission d'un timbre. Ces plis commémoratifs ont connu de véritables péripéties. Ils se font aussi l'écho du message du prince, celui de la préservation de notre planète. Récit de cette aventure dans les immensités de l'Arctique.



la douce moiteur de ce petit anneau de terre française flottant au milieu de nulle part dans l'océan Pacifique j'imaginai déjà de grandes étendues blanches, coupées de crevasses bleues laissant apparaître la mer. De retour en métropole je me ravisais en pensant que cette nouvelle lubie de poster du courrier d'endroits isolés me passerait. Toutes les raisons étaient bonnes pour abandonner le projet, et notamment celles liées à logistique d'une telle opération. Mais à l'annonce de l'expédition du Prince Albert II de Monaco au pôle Nord en hommage à son trisaïeul Albert 1^{er} et de l'émission d'un timbre à cette occasion, je décidai d'y partir. L'aventure prenait forme et je chassais pour de bon mes réticences pour laisser place à l'enthousiasme qui m'avait pris au « Bar des fous ».

Pour y aller, il faut effectivement l'être un peu et le premier explorateur de nos contrées à y avoir pensé est un Grec de Marseille, dénommé Pythéas. On le traite d'illuminé et de menteur lorsqu'il annonce son intention d'explorer l'Europe boréale. Peu sensible aux critiques, ce grand explorateur de l'Antiquité prend la mer, franchit Gibraltar et remonte vers le nord. A l'issue d'un long périple, il parvient à une terre « où les nuits sont lumineuses en été, continues en hiver, et où il arrive que le soleil ne se couche pas ». Jusqu'où est-il parvenu ? Les historiens sont divisés sur le sujet mais qu'importe, Pythéas de Marseille est bel est bien le premier explorateur polaire dont on ait trace, nous sommes au IV^e siècle avant J.C.

Les moyens conventionnels pour s'y rendre aujourd'hui ont singu- ●●●

Réaliser une opération postale au pôle Nord est une idée récente. Elle a pris naissance l'année dernière lorsque je me trouvais à Clipperton avec Jean-Louis Etienne. Lors des séances de dédicaces des enveloppes souscrites par les lecteurs du magazine, nous avons longuement bavardé et notamment du pôle Nord. Premier homme à l'avoir atteint seul et à pied en 1986, il me communiqua sa fascination pour cette vaste région inhospitalière. Alors, sous la paillasse du mess dénommé « Bar des fous » je me mis à rêver. Dans



L'Antonov 74.



Arrivée à Barnéo.

lièrement changé mais un voyage au pôle Nord demeure toujours une aventure. L'une des étapes avant de l'atteindre est le Spitzberg. A son approche en avion, il offre un spectacle extraordinaire avec ses immenses montagnes blanches qui se jettent dans une mer inquiétante au gris bleuté. Ce 8 avril, j'ai l'impression d'arriver au bout du monde où tout m'est étranger. La sévérité des lieux, leur immensité me rappellent – à la réflexion – celle des déserts. L'archipel du Svalbard en fait du reste partie compte tenu de la faiblesse des précipitations annuelles. A Longyearbyen, dernière ville avant le pôle, on a appris à vivre

Au Svalbard, la montagne se jette dans la mer...



dans ces conditions exceptionnelles. La population s'est acclimatée tant au long hiver arctique (où il fait nuit en permanence) qu'à la présence des ours. Lorsque l'on s'éloigne de la ville, il faut être armé et se tenir prêt à les affronter. Voilà pourquoi, dès l'université, on enseigne le tir au fusil aux élèves ! Le lendemain en fin d'après-midi, on me prévient que l'avion est prêt à décoller pour le Pôle malgré une météo capricieuse.

Sur la piste, un Antonov russe, destination : la base de Barnéo, située à seulement 120 km du pôle Nord géographique. Nous sommes une vingtaine de personnes à pénétrer dans l'appareil, mais aussi des chiens et le ravitaillement pour la base.

Curieuse impression que d'aller vers un « nulle part », vers un petit morceau de glaçon que l'on appelle une base où l'homme a modestement disposé quelques tentes. Alors que l'avion se dirige inexorablement vers Barnéo à une vitesse de 750 km/h, les passagers préparent leurs vêtements car affronter le grand froid ne s'improvise pas. Le principe de l'équipement polaire est de disposer de trois couches, la dernière servant de coupe-vent. Elles doivent être savamment dosées, fabriquées avec certaines matières spécifiques afin d'éviter tout risque de transpiration. En

pareille situation, celle-ci a vite fait de geler ! Et de multiples gants, sous-gants, moufles sont nécessaires.

Deux heures et demi plus tard, la baisse de régime des réacteurs annonce une arrivée proche. Impossible de savoir à quelle altitude nous sommes, aucun repère à l'horizon. Soudain l'avion touche brutalement la banquise dans un énorme bruit et des craquements effroyables. Nous passons de +20° à -20° à l'ouverture de la porte mais un bon équipement permet de ne pas ressentir très fort cette différence de température.

On conduit les passagers sous une tente chauffée afin de faire un point sur la vie pratique de la base, où tout est prévu pour une éventuelle évacuation avec la présence de deux hélicoptères MI 8.

Contrairement à ce que l'on imagine, l'homme ne peut pas vivre au Pôle. Les populations que l'on appelle trop vite celles du pôle Nord résident sur les terres situées dans le cercle glacial arctique et sur la banquise en hiver (se reporter à la carte). Sur l'océan Glacial Arctique, la banquise dérive constamment. Faite d'immenses « glaçons » qui s'entrechoquent, elle est l'expression d'un chaos permanent. Il se matérialise par des bruits assourdissants mais également par des crêtes de compression, lesquelles peuvent atteindre jusqu'à 10 mètres de hauteur ; ces petites montagnes surgissent de la rencontre de ces plaques.

En avril, la base de Barnéo ne repose que sur trois à quatre mètres d'épaisseur de glace et chaque année, elle est refaite sur un nouveau glaçon dont l'orientation par rapport au pôle Nord géographique est suffisamment proche. La dérive arctique s'explique par le jeu des courants marins mais également du vent. Elle a fait l'objet de nombreuses études. La dérive fut observée dans un premier temps

de façon empirique, parfois dans des conditions tragiques.

Ainsi lors de l'été 1884, des Esquimaux découvrent sur un glaçon à proximité de la côte orientale du Groenland les débris d'un bateau dont on apprendra qu'il était la *Jeannette*. Ce bateau avait été armé par le fameux patron de presse américain Gordon Bennett afin de franchir le passage Nord-Est en débutant par le détroit de Béring. Pris dans la glace, le bateau fut déformé puis broyé par 77° 17' N et 153° 48' E. On put rétrospectivement décrire le parcours probablement proche du Pôle et sa durée.

Afin d'analyser cette dérive, Fridtjof Nansen décide de construire un bateau susceptible de se faire prendre dans la glace, puis de se laisser dériver. Ce sera le *Fram* doté d'une petite quille et d'une coque adaptée. Il prend la mer à Oslo le 24 juin 1893. A son bord Nansen, Otto Sverdrup le commandant, un équipage réduit et des chiens. Le 4 août le bateau atteint la mer de Kara (se reporter à la carte) puis la banquise le 20 août par 77° N.

La dérive débute enfin mais elle va s'avérer trop lente. Nansen pense que le *Fram* ne passera pas le Pôle et décide de partir sur la banquise avec un membre de l'équipage, des chiens, des kayaks et des traîneaux ; nous sommes en mars 1895, soit près de deux ans après le départ. Il fallait beaucoup de courage et une excellente condition physique pour se lancer dans une telle aventure. Le second de Nansen sera Hjalmar Johansen un ancien officier de réserve et excellent skieur. Un nouveau record est établi lorsque les hommes atteignent 86° 14' N.

Ils décident de regagner la terre François-Joseph située à 670 km. Les difficultés s'annoncent : la dérive les éloigne dans un premier temps de leur objectif, le dégel débute, lequel représente un risque permanent, et pour couron-

ner le tout, le chronomètre est hors d'usage (il permettait le calcul de la longitude). Comme l'écrit Nansen les conditions sont dures : « *Arête après arête, rien que du chaos par dessus lequel il faut passer (...) et jusqu'à perte de vue, le même chaos !* » Le manque de nourriture affaiblit aussi Nansen et Johansen mais l'arrivée providentielle de trois ours qu'ils tuent aussitôt repousse la menace. Le 24 juillet 1895, la terre est enfin en vue mais ils ne la fouleront que le 6 août ! Le 15 août, alors qu'ils ne savent pas où ils se trouvent, ils décident de manger leurs deux derniers chiens, particulièrement méritants. Ils sont tués d'une balle de fusil (pourtant précieuse) et non étranglés comme les autres pour ne pas les faire souffrir. Débute alors un nouvel hivernage sans que les explorateurs puissent s'imaginer un seul instant qu'à 150 km de là se trouvait une autre expédition vivant dans un endroit « assez confortable ». Les hommes entament un nouvel hivernage dans la terrible nuit arctique. Ils se nourrissent d'ours et restent en bonne condition physique. Le 17 juin 1896, Nansen et Johansen arrivent enfin au cap Flora. Nansen arrive en premier, dépenaillé, les cheveux et la barbe hirsutes. Il rencontre un homme bien habillé et sentant l'eau de Cologne ! Nansen reconnaît immédiatement Jackson, un explorateur britannique. C'en est fini du cauchemar et ces rescapés de l'Arctique peuvent annoncer qu'ils sont vivants.

Mais qu'est devenu le *Fram* ? Le 20 août, on présente un télégramme à Nansen sur lequel est écrit « *Fram en bon état. Tout va bien à bord. Partons aussitôt pour Tromsøe. Bienvenue dans la patrie* ». Il était signé du flegmatique et marin d'exception Sverdrup. La dérive du *Fram* s'était déroulée normalement et en octobre 1895 le bateau était à 85°

57' N. Il hiverna et l'équipage accomplit un travail scientifique de qualité. Le 13 août 1896, le *Fram* se délivre des glaces.

Sverdrup partira à nouveau avec le *Fram* dans l'archipel nord-américain et réussira quatre hivernages successifs. Il méritait bien un timbre.

A Barnéo, la base a dérivé de 8,40 milles nautiques soit 16 km en l'espace de deux jours. Avant mon départ, nous avons atteint une dérive de 400 mètres en une heure !

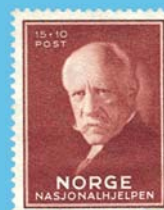
Nos plis sont enfin oblitérés !

J'ai aussitôt cherché notre postier russe. Il était dans le mess, apposant son cachet sur les passeports de sportifs français qui venaient de réaliser un marathon près de la base, en obtenant une belle place de quatrième.

Le contact avec Viktor – c'est ainsi qu'il se prénomme – se déroule mal dans un premier temps : il refuse d'oblitérer mon courrier volumineux ! Tant de kilomètres parcourus pour ce résultat m'est inconcevable. Je lui propose de le faire moi-même mais rien n'y fait. Il est déjà plus de minuit mais le soleil ne se couche pas. Ce premier soir (comme le suivant), totalement dérégulé, je ne dors que trois heures malgré la fatigue. Dans la tente, la température avoisine les -5°, ce qui est très supportable.

Le nom de Barnéo a été donné en faisant référence à l'île de Bornéo, lointaine également. Pour connaître à présent les deux, je me réchauffe en pensant à Bornéo, sa nature luxuriante et au merveilleux parc de Bako, non loin de Kuching, où se trouve une espèce de singe peu commune, le nasique. C'est à la suite de ce voyage qu'a commencé ma collection de timbres de Bornéo, particulièrement réussis.

Le lendemain, je revois Viktor qui



● ● ● s'occupe également des liaisons radio. Nous sommes tous énervés avec ce vent très fort et une visibilité nulle. Après bien des palabres et quelques « arrangements », les plis peuvent enfin recevoir plusieurs oblitérations. Sur le pli qui transitera ensuite par Monaco, j'obtiens le rare cachet à date de la base. Il n'est pas en très bon état, peu lisible mais tellement peu fréquent ! Avec Viktor, nous passerons toute la journée à oblitérer le courrier. Vers 14 h, le vent et le froid s'engouffrent dans la tente, tout commence à geler, tandis que l'encre des oblitérations souvenirs de certains plis refuse de sécher ! Journée éprouvante dans des conditions difficilement supportables.



Viktor au travail sur la base de Barnéo.

Timbres magazine est postale et non sportive. J'avais imaginé dans un premier temps relier le Pôle à ski mais le poids des enveloppes aurait considérablement gêné mon avancée. L'hélicoptère a des allures de gros insecte. La mise en route bruyante des moteurs rappelle qu'il est à l'origine une puissante machine de guerre.

Le vol à basse altitude permet de mieux apprécier les formes de la banquise. La première description des régions polaires, rédigée par un Français, remonte à l'époque napoléonienne. Nous sommes en mars 1806 lorsque partent de Lorient trois frégates, la *Sirène*, la *Guerrière* et la *Revanche*. Le commandement de l'expédition est confié à un ancien baleinier de

Dunkerque, le capitaine de vaisseau Leduc. Sa mission ordonnée par Napoléon n'est pas de chasser les baleines

simplement les tenues de sa fiancée créole, morte de noyade et dont il voulait garder en permanence le souvenir. Voici ce qu'écrivit cet homme romantique, alors que les trois frégates dépassent les 80° de latitude nord : « *l'absence totale de toute espèce d'êtres animés ; tout y semblait présenter l'image de la mort et du deuil de la nature entière.*

Le spectacle, cependant, n'en était pas sans un certain charme : ces masses de glace éclairées de différentes façons réfléchissaient la lumière de mille manières, présentaient souvent, par l'aspect bizarre de leurs aiguilles et de leurs fractures, de leurs pointes cassées, des aspects aussi extraordinaires qu'admirables ; nous les comparions souvent aux ruines d'une ville immense, aperçues dans l'éloignement ; l'imagination se donnait carrière, croyait y retrouver des colonnades, des tours, des clochers, des châteaux, des forteresses.

Dans l'extrême lointain, une chaîne de montagnes de glace fermait l'horizon ».

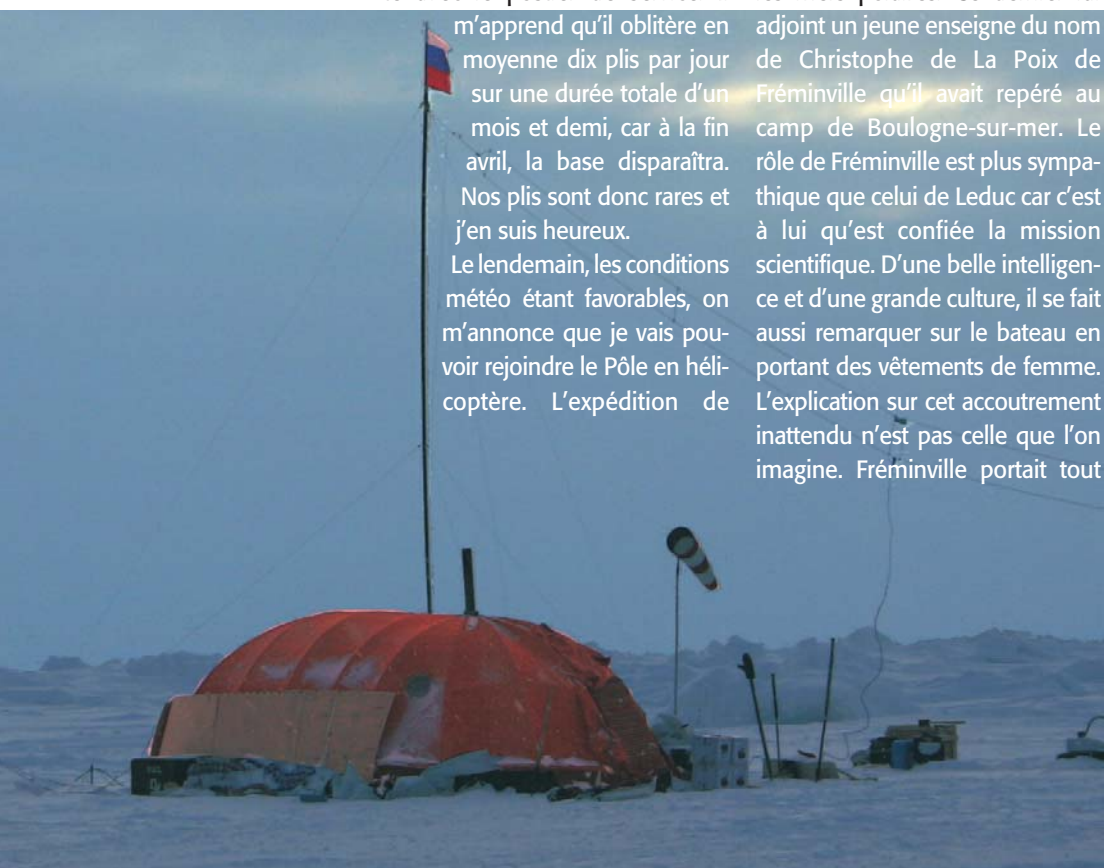
En survolant la banquise, on croit survoler le Sahara car elle n'est pas plate. Les formes sont souvent identiques, sauf que le jaune du sable se transforme ici en blanc. Ça et là, d'immenses crevasses bleues ou grises rappellent que la mer est présente sous seulement trois à quatre mètres d'épaisseur de glace. La banquise est un monde inouï et très spectaculaire. A l'arrivée au Pôle géographique, le moment est émouvant et l'on pense immédiatement à tous les hommes qui se sont battus pour l'atteindre par tous les moyens, souvent au péril de leur vie. A une centaine de mètres de l'hélicoptère, une mer grise fait son apparition. En approchant pour la filmer, je manque d'y tomber ! J'appose ensuite, protégé dans l'hélicoptère, le cachet réalisé par Pierre Albuissou. Quelques

« L'absence totale de toute espèce d'êtres animés ; tout y semblait présenter l'image de la mort et du deuil de la nature entière. Le spectacle pourtant n'en était pas sans un certain charme... »

Une fois le travail achevé, je discute avec le postier de service. Il m'apprend qu'il oblitére en moyenne dix plis par jour sur une durée totale d'un mois et demi, car à la fin avril, la base disparaîtra. Nos plis sont donc rares et j'en suis heureux.

Le lendemain, les conditions météo étant favorables, on m'annonce que je vais pouvoir rejoindre le Pôle en hélicoptère. L'expédition de

mais bel et bien les Anglais dans les mers polaires. Ce dernier lui adjoint un jeune enseigne du nom de Christophe de La Poix de Fréminville qu'il avait repéré au camp de Boulogne-sur-mer. Le rôle de Fréminville est plus sympathique que celui de Leduc car c'est à lui qu'est confiée la mission scientifique. D'une belle intelligence et d'une grande culture, il se fait aussi remarquer sur le bateau en portant des vêtements de femme. L'explication sur cet accoutrement inattendu n'est pas celle que l'on imagine. Fréminville portait tout



minutes plus tard, le relatif soleil disparaît, le froid, le vent et la neige changent totalement le paysage, qui devient tout à coup menaçant. Je repense alors à Jean-Louis Etienne qui disait : « *L'Arctique est un désert puissant où les forces de la vie se fondent dans une nature subtile qui, en un rien de temps, peut changer d'un pur univers cristallin à la tourmente infernale* ».

Alors que l'hélicoptère regagne Barnéo, je m'interroge sur le pouvoir d'attraction du Pôle et de ce qui poussait à s'y rendre aux temps héroïques. Paul-Emile Victor retient deux principales motivations que sont la gloire et celle de l'aventure pure et simple. A l'époque contemporaine, comme il le note, « *le goût de l'aventure s'épure et c'est le goût du savoir, cette aventure intellectuelle qui l'emporte* ». On serait tenté de rajouter en ce début de siècle, la communication pour sensibiliser l'opinion publique aux problèmes que rencontre notre planète. C'est en tout cas la motivation du prince Albert II de Monaco. Je ne le rencontrerai finalement pas, son expédition ayant été décalée. Une interview sera réalisée ultérieurement.

J'ai bien failli rester à Barnéo car le vent et le manque de visibilité étaient susceptibles de gêner l'arrivée de l'Antonov, mais les pilotes russes sont remarquablement compétents. Après trois jours à proximité du Pôle, je retrouve donc le plancher des vaches au Spitzberg. Les plis à adresser de Longyearbyen sont actuellement préparés par notre correspondant local, Mathias. Un sacré bonhomme au caractère bien trempé, qui travaille à la tour de contrôle de l'aéroport et pour la poste privée du Svalbard qu'il a réactivée. Après une longue mise en sommeil (se reporter à l'encadré), elle est nouveau en service depuis le 12 février 2003. Elle est destinée aux correspondances locales au Svalbard et

utilisée principalement par les entreprises et le gouverneur de Longyearbyen. Cette poste privée réalise une à deux émissions par an et les quantités de timbres émis (reconnus par la poste norvégienne) ne dépassent pas 4 à 5 000 exemplaires.

Mathias est un philatéliste, spécialiste des régions polaires. Il appartient à la société philatélique de la ville, comptant aujourd'hui une trentaine de membres dont des correspondants étrangers, allemands principalement. Un livre sur l'histoire postale du Svalbard est en préparation et notre homme a déjà rédigé des articles sur le sujet. Fort gentiment, il m'a proposé de m'aider pour en réaliser un dans le *Timbres magazine* de juillet-août. Nous aurons donc l'occasion d'évoquer à nouveau le Svalbard avec un reportage complet que je ne peux vous proposer aujourd'hui, faute de place.

Si vous avez souscrit aux plis du Svalbard, sachez que figurera sur l'un d'entre eux un timbre de la poste locale représentant Advent Bay.

Je m'appête à quitter cette extraordinaire région pour poursuivre mon marathon postal : destination Guyane le 22 avril. Je ne résiste pas au plaisir de terminer cet article par les propos d'Albert 1^{er} de Monaco, une façon de rendre hommage à l'explorateur. Voici ce qu'il écrivait dans son ouvrage *Mémoires d'un navigateur* à propos du Spitzberg : « *Au Spitzberg on ne trouve de gaieté pour l'esprit, mais on connaît une sérénité dans laquelle s'endort la tristesse. Des pics nus qui traversent quelque fois leur linceul de neige ; des champs de glace qui remplissent les baies ou qui assiègent les caps ; les icebergs qui flottent comme des fantômes sur le théâtre des drames accomplis ; la morne végétation, qui survit aux forêts, couchée sous les sédiments ; la langueur des ani-*



Vignettes et poste locale

Dès 1881, et plus encore à partir de 1895, la compagnie maritime norvégienne Vesteraalen Dampskibsselskap a proposé des croisières touristiques au Spitzberg où un hôtel s'était ouvert. Mais il n'y avait pas encore de bureau de poste – du moins, pas de poste officielle – : lettres et cartes postales étaient confiées au bateau qui les remettait à la poste à son retour en Norvège. L'affranchissement devait se faire en timbres norvégiens mais, pour matérialiser le prix du transport entre l'île et le continent, et surtout pour complaire à sa clientèle, la compagnie a fait imprimer de jolies vignettes, que l'hôtel « oblitérait », mais qui n'avaient pas de vraie valeur postale. De nombreux touristes les ont cependant prises pour des timbres parfaitement valables et se suffisant à eux seuls ; ainsi, de nombreuses correspondances ont-elles voyagé avec ce seul « affranchissement ». Beaucoup étaient à destination de l'Allemagne, d'où une plainte de l'administration postale allemande auprès de son homologue norvégienne. Pour régler la situation, celle-ci décida en 1897 de doter l'hôtel du Spitzberg d'un statut de bureau de poste officiel, rendant sans objet les vignettes locales, puisqu'il n'y avait plus lieu de faire payer en sus le transport du courrier par bateau. Ce qui n'a pas empêché les touristes de continuer à acheter et coller ces « timbres de fantaisie » qui conféraient à leurs cartes postales un surcroît de couleur locale. Comme en atteste ici un exemplaire revêtu d'une superbe oblitération de 1898.



Les timbres de la poste privée locale méritent de figurer dans vos albums.

maux ; et enfin la nuit qui enveloppe chaque année pour longtemps ce séjour ; tout annonce une fatigue de la vie, l'agonie d'un monde, le retour de la matière lasse de transformations, aux milieux éthérés. Comme on serait bien là pour mourir, entre le souvenir des affections perdues, des séparations cruelles et des rêves de bonheur ; loin des passions nées avec les vices de l'humanité ». ■

Gauthier Toulemonde

Longyearbyen, le 12 avril 2006

Remerciements à Kåre-Henningmo (Spitzberg Travel) pour son aide à la transmission électronique des photos de ce reportage.

Pour aller plus loin

Les explorateurs aux Editions Robert Laffont
Faune & flore du Grand Nord aux Guides du Grand Nord