

## Charcot et son Pourquoi-Pas ?

Deux livres :

Jean-Baptiste Charcot et le Pourquoi Pas ?, le livre de A. Franc.....	1
Première expédition antarctique française sur le " Le Français " 1903-1905.....	2
Deuxième Expédition antarctique française, Le " Pourquoi-pas ? " 1908-1910.....	3
Les expéditions arctiques et autres missions.....	3
Dernières croisières.....	4
Le naufrage.....	4
Charcot : Un souvenir impérissable.....	6
Les " Pourquoi-Pas ? " I, II, III, IV.....	6
L'œuvre scientifique du Commandant Charcot.....	7
Charcot et la lutte contre les sous-marins.....	8
Jean-Baptiste Charcot, pionnier des mers polaires, le livre de Serge Kahn.....	9

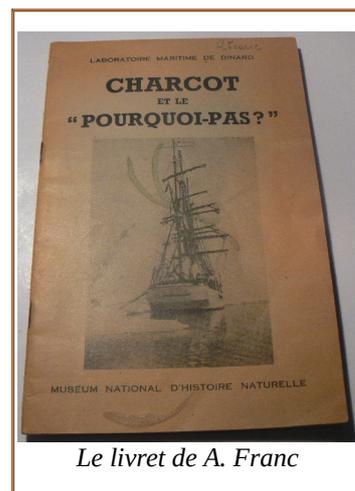
### CHARCOT et le "POURQUOI-PAS ?" par A. FRANC

Sous-Directeur de Laboratoire au Muséum  
Directeur-adjoint du Laboratoire Maritime de Dinard  
(Imp. Bretonne, Rennes, 2ème Tr. 1950)

#### Abréviations :

{AF} p. : Page du livre de A.Franc

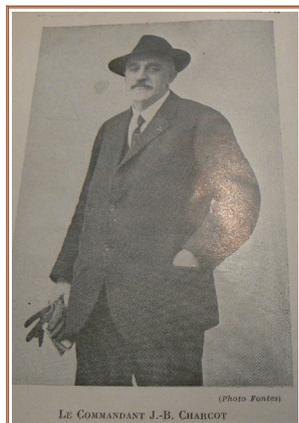
{W} : Wikipédia



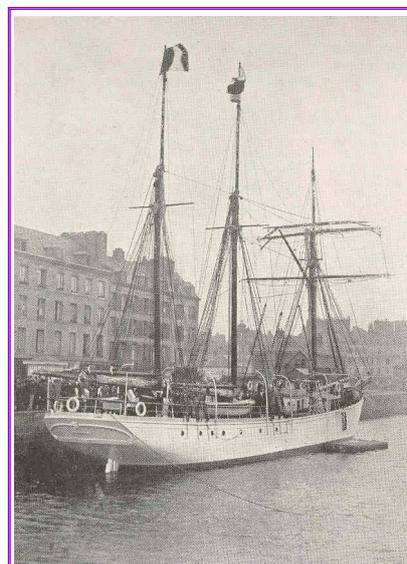
### Jean-Baptiste Charcot et le Pourquoi Pas ?, le livre de A. Franc

**Jean-Baptiste Charcot** naquit en 1867.

[1867] {AF} p.1« Dès son enfance, il ne rêvait que de la mer et des bateaux, et sa vocation le poussait vers l'École Navale. « Marin, pourquoi-pas ? » ...



« Mais celui-ci [son père] avait décidé que le « Petit Pourquoi-Pas » serait médecin comme lui...  
« Le jeune homme obéit à son père ... mais en même temps [que ses études de médecin] , il s'adonnait au yachting ...  
« A la mort de son père, il abandonna la médecine et se tourna définitivement vers la mer.



'Le Français ' au Havre avant son départ en Antarctique

## Le Pourquoi-Pas ? Un trois mâts barque d'exploration polaire

Charcot et son Pourquoi-pas ?

P p-2 : p.2/9

« Divers pays étrangers avaient envoyé des expéditions dans l'Antarctique. Mais le pavillon français n'y était pas reparu depuis l'expédition de Dumont d'Urville qui, en 1838, découvrit la terre Adélie. « Charcot décide de suppléer à cette carence : il va monter « l'expédition antarctique française ». (W) Jean-Baptiste Charcot

### Première expédition antarctique française sur le ' Le Français ' 1903-1905

[1903] {AF} p.2 « Il fait construire à Saint-Malo, ' Le Français ', trois-mât goélette de 37m de long étudié spécialement pour la navigation dans les glaces : L'avant puissamment renforcé, était arrondi pour que le bateau puisse monter sur les glaces et les briser par so poids.

« Mis en chantier le 15 janvier 1903, ' Le Français ' est lancé le 27 juin.

[1904] « IL quitte le Havre en août et le 1<sup>er</sup> février 1904 il rencontre auprès des Shetland le 1<sup>er</sup> iceberg. « Il suit la terre de Graham et décide d'hiverner dans une anse de l'île Wandel (Booth) où aucune observation régulière n'a encore été entreprise.



« ' Le Français ', l'avant dirigé sur le fond de l'anse ... son arrière, tourné vers le large est protégé contre les glaces qui ne tardent pas à envahir l'anse, par de fortes chaîne soutenues par des barriques ; le navire est prêt à affronter les rigueurs d'une saison au cours de laquelle le thermomètre descendra à -37°.

« Des maisons démontables sont installées sur la neige et les vivres, les combustibles, les instruments scientifiques sont débarqués car le navire pourrait être écrasé par les glaces ...

« Outre l'exploration de la partie ouest de la terre de Graham, la mission doit effectuer des études d'Hydrographie, d'Océanographie, de Zoologie, de

Botanique, de Paléontologie, etc ...

« L'île Wandel n'est point déserte ! De nombreux phoques se traînent sur la glace, autour du bateau.

{AF} p.3 « ... Au début, écrit encore Charcot, les pingouins Adélie envoyaient au-devant de nous une députation de sept ou huit des leurs qui nous parlaient bruyamment, nous mettaient au courant des lois du pays, ...

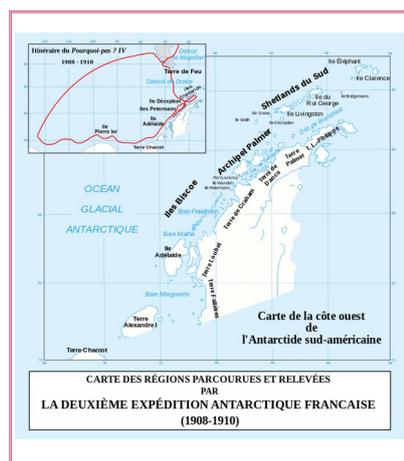
« Charcot aime les pingouins ; parfois il va se coucher dans la neige et ils viennent autour de lui, tout près de sa figure, ils l'écoutent et lui répondent ...

« Il souffre qu'on les tue pour les besoins de la cuisine ...

« Les ascensions, les longues explorations en ski ou en baleinière occupent, avec les recherches de laboratoire, une grande partie de chaque journée.

« A Noël, les glaces ayant été entraînés au large, ' Le Français ' repart vers le Sud, reconnaît l'absence de communication par la terre inconnue dite de Loubet et il échappe de peu à un naufrage.

« Malgré les conditions matérielles assez médiocres dans lesquelles l'expédition avait été préparée, les résultats furent remarquables et montrèrent que Charcot était un réalisateur averti et un chef.



### Deuxième Expédition antarctique française, Le ' Pourquoi-pas ? ' 1908-1910

[1908-1910] {AF} p.3 « C'est donc sur un nouveau navire, le ' Pourquoi-Pas ? ', le quatrième portant ce nom depuis 1893, construit à Saint-



Le Pourquoi Pas au Havre, mission Charcot, 15 août 1908

## Le Pourquoi-Pas ? Un trois mâts barque d'exploration polaire

Charcot et son Pourquoi-pas ?

P p-2 : p.3/9

Malo comme "Le Français", d'après les plans de Charcot, que le grand marin va poursuivre l'exploration des régions antarctiques.

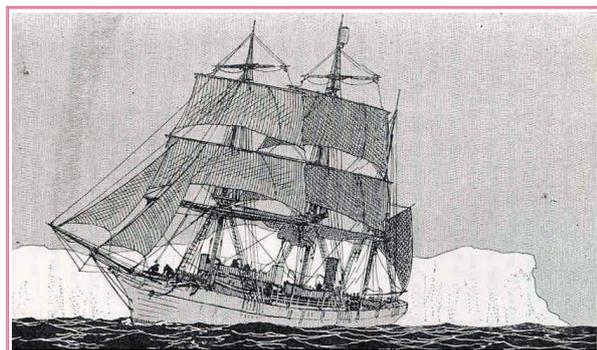
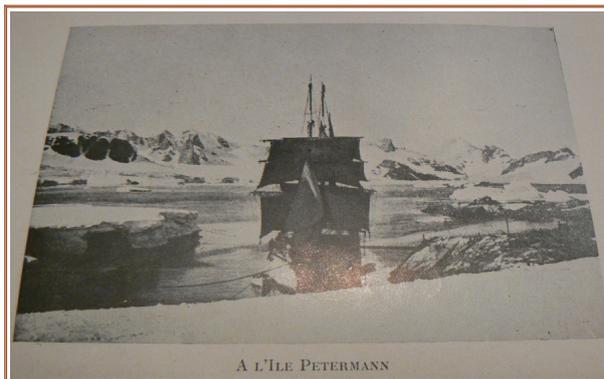
« Le "Pourquoi-Pas ?" a 40 m. de long, 9,20 m. de large, le gréement d'un d'un trois-mâts barque, une mâture solide et une machine de 150 chevaux.

{AF} p.4 « Il est plus puissant et mieux approprié à la navigation polaire, mieux outillé pour la recherche scientifique que "Le Français" et toutes ses pièces, bois, ancres, chaînes sont environ trois fois plus robustes que pour un navire ordinaire de même tonnage.

« A son bord, Charcot et ses collaborateurs quittent le Havre, gagnent la terre Alexandre 1<sup>er</sup> et l'expédition hiverne à l'île Petermann, d »couvre une terre inconnue, baptisée depuis 'Terre Charcot', puis atteint le 70° de latitude Sud.

« Cette deuxième expédition qui a un retentissement mondial, vaut à Charcot la grande Médaille d'or de la société de Géographie en 1912.

« Les résultats de ces deux missions concernent non seulement la géographie, car plus de 2.000 milles marins de côtes nouvelles sont reconnues et



Le Pourquoi-Pas en Antarctique Gravure 1917

cartographiées, mais aussi l'océanographie, la météorologie et toutes les sciences naturelles.

« A son retour, Charcot se consacre aux recherches océanographiques.

« Le "Pourquoi-Pas ?" devient, à la suite d'une entente entre les ministères, la propriété du Muséum et aussi le laboratoire des recherches maritimes de l'École Pratique des Hautes Études, dont Charcot est nommé directeur.

### Les expéditions arctiques et autres missions

[1919] {AF} p.5 « Rendu à la vie civile, Charcot est à nouveau chargé de diverses missions dans le Golfe de Gascogne, la Manche, l'Atlantique Nord, la Méditerranée, le Golfe de Gabes.

[1921] {AF} p.5 Débarquement à Rockall, un rocher de 21 m de hauteur au milieu de l'Atlantique pour y faire des prélèvements de roches.

[1925] {AF} p.5 & 6 Débarquement dans l'Île Jan Mayen (Est du Groenland) et Scoresby Sund.

(W) Pôle Nord : 1921, 1925, 1927, 1928, 1930, 1931-1933, 1934, 1935, 1936.

### Dernières croisières

{AF} p.7 « Une personnalité aussi forte que celle du Docteur Charco ne pouvait s'accommoder de la vie d'agitations stériles des citadins ...

[1928] {AF} p.7 « En 1928, l'infatigable navigateur part à la recherche de Guilband et d'Amundsen qui avaient tenté de gagner le pôle sur le "Latham 47".

[1929] {AF} p.7 « En 1929, c'est une nouvelle croisière au Groenland.

[1930-1935] {AF} p.7 « Après une courte campagne dans la Baltique, en 1930, le "Pourquoi-Pas ?" retourne à Scoresby Sud, pour y préparer une mission qui hivernera en 1932. Il va la chercher en 1933 et regagne le fjord en 1934 avec une importante équipe de naturalistes et de physiciens et encore en 1935.

[1936] {AF} p.7 « L'année suivante, le "Pourquoi-Pas ?" quitte Saint-Malo pour le dernière fois.

## *Le Pourquoi-Pas ? Un trois mâts barque d'exploration polaire*

*Charcot et son Pourquoi-pas ?*

*P p-2 : p.4/9*

### **Le naufrage**

[1936] {AF} p.9 « Lorsque le " *Pourquoi-Pas ?* " quitte le port de Reykjavick en Islande, le mardi 16 septembre 1963 à destination de Copenhague, il est commandé par l'officier de 1ère classe Le Conniat et en plus de son équipage, composé de volontaires d'élite, il emmène avec lui la mission civile composée du Docteur Charcot, de deux naturalistes, d'un physicien, du secrétaire de la Société de Géographie, d'un peintre cinéaste et d'un matelot.

« Quarante et une personne au total se trouvaient à bord.

« La veille, une forte tempête avait laissé supposer que le départ serait retardé mais le vent étant tombé, les indications barométriques étant redevenues meilleures, le " *Pourquoi-Pas ?* " lève l'ancre à 13 heures. La mer est calme et le navire vogue vers l'ouest quand, vers 16 heures, le temps se bouche, la pluie se met à tomber et un vent de quelques mètres se lève du S-E.

« Le " *Pourquoi-Pas ?* " se rapproche de la côte pour bien se repérer avant de franchir une sorte de passe entre les récifs et la terre : le " trou de Reyjanas ".

« Le baromètre baisse : le vent souffle avec force du S.S.E. et bien que l'état de la mer ne soit pas alarmant, le commandant Le Conniat décide d'abord avec Charcot de faire demi-tour.

{AF} p.10 « La décision est sage car en raison de la mauvaise visibilité il eût été imprudent de passer de nuit Reyjanas et de risquer de rencontrer au-delà une tempête qui portait à la côte.

Vers 18 heures, le navire change de route cap pou cap et de ce qui s'est passé par la suite, nous ne savons que peu de choses. A minuit le " *Pourquoi-Pas ?* " se trouve sans doute à 6 à 7 milles au N.E. du cap Skagi dans une zone où sévissent de fortes perturbations magnétiques. Aucun feu n'est visible.

« Sur la passerelle, dans la nuit et les embruns glacés, cinglés par le vent et pénétrés par la pluie diluvienne, Charcot, Le Conniat et son second, le maître principal pilote Floury sentent qu'ils sont en péril mais les trois hommes conservent leur calme.

« Le bateau est à la cape ; Il semble tenter de remonter vers un mouillage abrité, mais la force du vent s'accroît ; les lames sont énormes et la machine tourne à toute vapeur.

« Un peu apparaît à 2h45. C'est sans doute le feu d'Akranes situé sur une pointe au N.N.W. de Reykjavick. Le commandant fait sonder : on trouve 30, 34, 45 mètres. La terre est proche ; une manœuvre faite pour détourner le bateau de la côte ne réussit pas. La mer grossit encore ; le vent devient extrêmement fort , il arrache la flèche d'artimon qui s'abat avec les antennes de T.S.F. vers 4h30.

« Le petit jour commence à poindre, et subitement dans le creux des lames apparaissent les écueils.

« A 5h15 le navire heurte brutalement un seuil rocheux à deux reprises, bondit, se couche sur tribord, est balayé par une énorme lame puis se redresse après avoir pivoté cap pour cap.

« Il n'y a pas encore de voie d'eau, toutefois la chaudière s'est disjointe. La machine s'arrête. Le commandant met le cap sur la terre qui se voit à un mille et demi, puis il mouille des deux bords. Mais au même instant le " *Pourquoi-Pas ?* " s'écrase contre un rocher, perd sa quille et, recouvert par les lames, coule en une demi-heure.

« A bord il n'y a pas eu de panique ; chacun est resté calme et tout a été fait pour éviter l'inévitable. Le Commandant Le Conniat, devant l'immense danger a rassemblé tout le monde et a fait mettre les ceintures de sauvetage, puis il a envoyé trois rondes dans les cales.

{AF} p.11 Il n'a même pas pensé mettre sa ceinture de sauvetage. Le Docteur Paral s'en apercevant, court la chercher dans sa cabine, mais ne l'ayant pas trouvée, il revient vers le commandant qui lui dit simplement : " Ça ne fait rien ".

« Tour à tour les hommes sont emportés par les lames en essayant de mettre à l'eau des canots. C'est aussi le sort du maître timonier Gonidec, le seul survivant, qui du sommet d'une lame se retourne et voit une dernière fois, sur la passerelle qui s'enfoncé, Charcot, Le Conniat et son second, puis le Docteur Paral.

« Après plus de trois heures de lutte, Gonidec qui s'est accroché à une planche de débarquement, s'évanouit au moment de toucher terre, mais il est sauvé par un paysan islandais.

« Peu après, la mer rejette à la côte vingt-deux cadavres, mais dix-sept corps n'ont pas été retrouvés.

## *Le Pourquoi-Pas ? Un trois mâts barque d'exploration polaire*

*Charcot et son Pourquoi-pas ?*

*P p-2 : p.5/9*

### **Explorons**

**Lire aussi** les réactions de la Presse Bretonne à l'annonce du naufrage par « [EnEnvor](#) »

(YT Europe 1 Franck Ferrand 2:02)

"16 septembre 1936, Le naufrage du Pourquoi Pas ?"

### **Charcot : Un souvenir impérissable**

{AF} p.11&12 « Charcot a disparu en pleine gloire sur ce "Pourquoi-Pas ?" qu'il avait lui-même longtemps commandé. Il allait avoir 70 ans. Jusqu'au dernier moment il est resté sur la passerelle malgré une nuit épuisante et c'est avec déchirement qu'il s'est écrié en s'adressant à ceux qui l'avaient accompagné jusque-là : "Mes pauvres enfants !".

« Le "Pourquoi-pas ?" a effectué vingt-six croisières. Ce qu'il en reste est pieusement conservé au laboratoire maritime de Dinard dans une salle consacrée au grand explorateur qui a laissé chez ceux qui l'ont accompagné dans ces précédentes croisières, un souvenir impérissable, celui d'un chef doué d'une grande puissance de rayonnement, d'un chef essentiellement humain et bon.

« Charcot est aussi l'homme, qui par son audace, a donné à la France une place de premier plan dans l'histoire des découvertes arctiques et antarctiques et, de sa citation à l'Ordre de la Nation, nous retiendrons surtout ces lignes :

« ... Héritier d'un nom lourd de gloire, explorateur intrépide des régions polaires, apôtre d'action et savant marin et géographe, le Docteur Charcot a consacré toute sa vie à la recherche scientifique pour le plus grand honneur de son pays. Mort bravement à son poste de chef, le Docteur Charcot lègue aux jeunes, qu'il aimait passionnément, le plus magnifique exemple d'une vie où l'action et la pensée se sont constamment confondues.

### **Les "Pourquoi-Pas ?" I, II, III, IV**

{W} « Les "Pourquoi-Pas ?" sont quatre navires d'exploration polaire du [commandant Charcot](#) (1867–1936), dont le dernier fit naufrage sur les côtes d'Islande en 1936. Ce nom est de nouveau donné à un navire océanographique de l'[Ifremer](#) et du [Shom](#) en 2005, [Pourquoi Pas ?](#), en hommage aux précédents.

**Pourquoi-Pas ? I** Le premier Pourquoi Pas ? était un [cotre](#) de 19,50 qu'il fit construire en [1893](#) avec lequel il fit en [1894](#), une croisière de deux semaines.

**Pourquoi Pas ? II** Il revendit ce premier bateau en [1896](#), pour faire l'acquisition d'un [trois-mâts barque](#) en bois de 26 de long qu'il rebaptisa Pourquoi Pas ? II.

**Pourquoi Pas ? III** En [1897](#), il change de nouveau de bateau et acquiert une goélette en fer de 31 , avec moteur à vapeur qui devient le Pourquoi Pas ? III, avec lequel en [1898](#), il remonte le [Nil](#) jusqu'à [Assouan](#) en compagnie du milliardaire [Vanderbilt](#).

En [1899](#), séduit par les modifications et les améliorations apportées par le propriétaire intermédiaire, il rachète son ancien trois-mâts barque, le Pourquoi Pas ? II, et va naviguer dans les eaux britanniques. En [1902](#), il fait route vers l'[Islande](#), franchit pour la première fois le [cercle polaire arctique](#) et approche les glaces.

### **Le Pourquoi Pas ? I V**

**Pourquoi Pas ? IV** Il devient [officier de marine](#). Le Pourquoi Pas ? IV, le plus célèbre des quatre, lui a servi à la [seconde expédition antarctique](#).



Le "Pourquoi-Pas ? VI"  
Maquette du Musée océanographique de Monaco

## *Le Pourquoi-Pas ? Un trois mâts barque d'exploration polaire*

*Charcot et son Pourquoi-pas ?*

*P p-2 : p.6/9*

Type	Navire océanographique
<b>Histoire</b>	
Chantier naval	Chantiers François Gautier, Saint-Malo
Pose de la quille	1907
Lancement	1908
Statut	Naufrage le 16 septembre 1936 en Islande
<b>Équipage</b>	
	35 hommes embarqués et 4 ou 5 scientifiques
<b>Caractéristiques techniques</b>	
Longueur	40 m
Maître-bau	9,2 m
Tirant d'eau	4,36 m
Tonnage	435 tonneaux
Propulsion	2 chaudières et un moteur deux cylindres
Puissance	550 ch
Vitesse	7,5 nœuds
<b>Carrière</b>	
Pavillon	Français
Port d'attache	Saint Mallo

### **L'œuvre scientifique du Commandant Charcot**

*{AF} p.8&9 « Charcot est universellement connu comme l'un des plus grands explorateurs polaires. « Le "Pourquoi-Pas ? " a été utilisé comme navire de recherches scientifiques par le Muséum National d'Histoire naturelle de Paris et chacune de ses campagnes a permis la publication de documents et d'études de grande importance car le chef emmenait toujours avec lui des physiciens, des géologues, des biologistes à qui il communiquait son enthousiasme.*

*« Non seulement il a exploré des terres inconnues, mais encore, il a fait faire de gros progrès à l'hydrographie, en pratiquant de nombreux sondages, en étudiant les courants, le régime des vents et*

## *Le Pourquoi-Pas ? Un trois mâts barque d'exploration polaire*

*Charcot et son Pourquoi-pas ?*

*P p-2 : p.7/9*

toutes les conditions de la difficile navigation dans les glaces. Chaque année, ses rapports étaient consignés dans les Annales hydrographiques.

« Son navire était organisé en un magnifique laboratoire qu'il perfectionnait sans cesse en vue des recherches les plus diverses.

« L'étude du fond des mers en particulier, et il avait équipé le "Pourquoi-Pas ?" de treuils puissants, de milliers de mètres de câbles et de tous les instruments nécessaires à la récolte des échantillons de fond.

« Si le problème est relativement facile pour la prise des sédiments, il se compliquait beaucoup dès qu'il s'agissait de recueillir des fragments des "roches en place" sans lesquelles il n'est pas possible d'établir des cartes géologiques du fond des mers ou de prolonger les cartes au-delà des continents.

« Charcot fit donc construire une "drague géologique" très robuste, cuirassée, de petite dimensions, munie de forts couteaux d'acier forgé et d'un poche en filet qui, traînée sur les sols rugueux, ramenait de précieux morceaux de roches.

« De jour comme de nuit, il a toujours dirigé les manœuvres de dragage. C'est à lui que revient le mérite d'avoir démontré qu'on pouvait explorer géologiquement le fond des mers.

« Les recherches de physique ont été poursuivies dans plusieurs directions : observations météorologiques dans les régions arctiques ou antarctiques, travaux effectués avec des collaborateurs sur le magnétisme terrestre et l'alimentation des roches volcaniques, sur les variations de salinité de l'eau de mer, surtout vers la banquise, ec ...

« Enfin Charcot a toujours encouragé les recherches biologiques qu'il comprenait si bien ; les divers naturalistes qui l'ont accompagné et dont certains ont partagé son destin, ont récolté des fossiles et toutes sortes d'animaux terrestres ou marins dont l'étude n'est pas encore terminée.

### **Charcot et la lutte contre les sous-marins**

[1914] {AF} p.4 « Jusqu'à la déclaration de guerre de 1914, l'activité de Charcot se poursuit dans la manche, le Golfe de Gascogne et les régions polaires arctiques.

« Il est mobilisé comme médecin de réserve de la marine à Cherbourg, mais ce qu'il lui faut c'est un poste plus périlleux. Son désir est d'armer le "Pourquoi-Pas ?" en corsaire et de livrer une lutte sans merci aux sous-marins allemands dont l'offensive menaça nos communications maritimes. A cette époque, l'Amirauté anglaise sent tout le parti qu'elle pourrait tirer d'un tel chef et, d'accord avec lui, elle obtient du ministère français de la marine qu'il soit détaché dans les fonctions de commandant dans un baleinier transformé en bateau-piège qui doit effectuer la chasse aux sous-marins dans la mer du Nord.

[1916] {AF} p.4 « Jusqu'au début de 1916, Charcot occupe ce poste mais entre temps, il a étudié la possibilité d'utiliser de petits cargos pourvus de canons dissimulés le long des pavois rapidement démasquables et, sous son impulsion, la Marine militaire française fait mettre en chantier, en novembre 1916, trois patrouilleurs baptisés "Meg II", Michel-et-René, Jeanne-et-Geneviève.

{AF} p.4 « Quelques mois plus tard, il reprend la mer sur le premier bateau achevé et patrouille sans arrêt dans les zones fréquentées par les sous-marins rendant ainsi d'immenses services à la navigation.

**Jean-Baptiste Charcot, pionnier des mers polaires, le livre de Serge Kahn**

**JEAN-BAPTISTE  
CHARCOT**

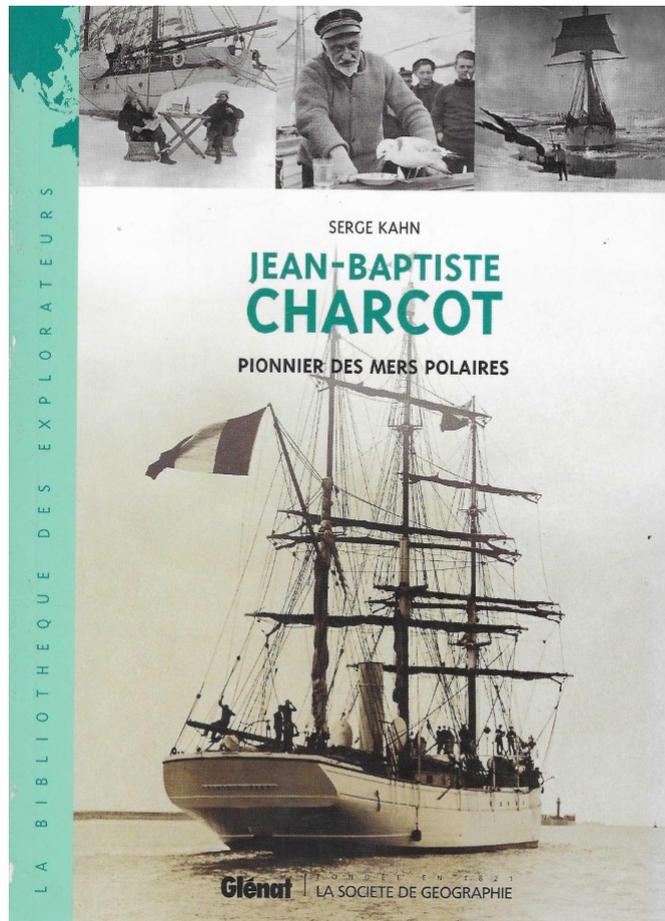
**PIONNIER DES MERS POLAIRES**

« Serge Kahn nous invite à pénétrer dans l'intimité du parcours hors du commun de Jean-Baptiste Charcot.

« Nous découvrons une nouvelle facette de ce grand homme, médecin de formation mais marin de vocation, ses passions, ses réflexions, et nous voyons comment il a pu tracer son sillage contre vents et marées pendant plus de trois décennies et réaliser tous ses projets de vie.

« Avec l'auteur, président des "Amis du commandant Charcot et du Pourquoi-Pas ?", grâce à des archives méconnues, nous embarquons cette fois pour un voyage plus intérieur mais combien exaltant avec ce grand explorateur, ce précurseur des recherches océanographiques et polaires françaises, qui nous fait encore rêver toutes générations confondues.

(4ème de couverture)



**Explorons**

(S NetMarine)

« [Qui était le Commandant Charcot ?](#) »

(S Grands-espaces)

« [Jean-Baptiste Charcot – Histoire d'un explorateur hors-normes](#) »

(S Station Ausone)

« [Exposition Neully](#) »

*Le Pourquoi-Pas ? Un trois mâts barque d'exploration polaire*

*Charcot et son Pourquoi-pas ?*

*P p-2 : p.9/9*



*Fin de cette  
2<sup>ème</sup> partie*

*Voir la partie suivante*

[3/ Vers les pôles](#)

*ou retour à*

[1/ Intro du cahier](#)

*ou à*

[l'accueil du Pourquoi ?](#)

*ou à*

[L'accueil du site](#)