

## LE LIEUTENANT DE VAISSEAU BELLOT ET LE PASSAGE DU NORD-OUEST

### 1. Le détroit de Bellot

Le 8 juin 1993 la chaîne de télévision ARTE a diffusé une émission, baptisée “Sur les traces de Franklin”, qui relatait un voyage d’une dizaine de jours et d’un millier de kilomètres, fait récemment par deux journalistes allemands et un esquimau dans les glaces du grand Nord.

Le moyen de transport utilisé consistait en deux traîneaux tirés, non par des chiens (les attelages de chiens n’existent plus que pour les besoins des films), mais par deux “motos des neiges”, dans une zone dont nous allons beaucoup parler : l’archipel désertique et glacé du nord du Canada, où se trouve le détroit de Bellot. Dans cette émission, le nom du détroit de Bellot a été cité au moins 10 fois, toujours prononcé “Bélote”, à l’anglaise (ou à l’allemande), sans qu’il ait été dit une seule fois que ce nom était celui d’un français, du seul français qui ait laissé son nom (et sa vie) dans le passage du Nord-Ouest. Je sais bien que la chaîne ARTE n’est qu’à moitié française, mais c’est une chaîne culturelle, comme chacun sait. On aurait pu s’attendre à un peu plus de culture.

Mais à vrai dire, à part quelques Rochefortais vieillissants, qui se souvient de Bellot ? Qui sait que le nom de ce détroit est le nom d’un marin français, le seul nom français qui figure sur les cartes des régions polaires, au nord de l’Amérique<sup>1</sup> ? Et qui se souvient que sur ordre de l’Amirauté britannique, fait sans doute unique s’agissant d’un Français, une plaque à son nom a été scellée à l’île Beechey, haut lieu des glaces polaires ?

Peut-être est-il intéressant de chercher à comprendre pourquoi ce jeune officier de Marine, originaire de Rochefort, a quitté sa famille et son pays, pour aller risquer sa vie et finalement la perdre, à la recherche d’un inconnu, nommé John Franklin, qui était non seulement un étranger, mais de plus un Anglais, ce qui, tous les marins le savent, est encore pire.

### 2. Le passage du Nord-Ouest (voir carte 1)

#### L’idée

L’idée de se rendre d’Europe en Asie en passant par le Nord-Ouest est très ancienne. Cette idée peut paraître saugrenue, mais elle est basée sur deux raisons, une bonne et une mauvaise.

La mauvaise raison est celle qui a conduit Christophe Colomb à chercher un chemin vers les Indes à la latitude du tropique. Il faut se rappeler qu’au XV<sup>e</sup> siècle, on croyait la distance de l’Europe à l’Asie beaucoup plus petite qu’elle n’est en réalité. Non pas tellement parce qu’on sous-estimait les dimensions de la terre, mais parce que, dans l’impossibilité où se sont trouvés les marins, depuis l’origine des temps jusqu’en 1750, de déterminer la longitude à la mer, ils avaient toujours surestimé les déplacements en longitude, si bien que Christophe Colomb avait pu écrire : “*La fin des terres habitables vers l’Orient (comprenez les Açores) et la fin des terres habitables vers l’Occident (le Japon) sont assez proches, et*

---

<sup>1</sup> A vrai dire sur une carte de 1854, on trouve, au Nord du Groenland, une île Louis Napoléon, mais il semble bien que ce nom n’ait pas survécu au Second Empire. Par contre le détroit de Bellot s’y trouve toujours.

*entre les deux il n'y a qu'une petite mer.*"<sup>1</sup> Une carte de cette époque mettait les Açores à la place de New-York et le Japon à la place de la Californie. L'erreur est de 140° en longitude, de l'ordre de 14.000 km.

Mais il y a aussi une raison valable qui est la suivante : La forme sphérique de la terre fait que le plus court chemin pour se rendre d'un point à un autre (que les marins appellent *l'orthodromie*) passe souvent par les latitudes élevées. Par exemple le plus court chemin pour aller de Brest aux Hawaï passe par le milieu du Groenland. Et pour aller de Brest au Japon par la mer, le plus court chemin, si on admet l'impossibilité du passage par le pôle, c'est le passage par le Nord de l'Amérique ou "passage du Nord-Ouest", un peu plus court que le passage par le Nord de la Sibérie, ou "passage du Nord-Est", et beaucoup plus court que le passage par le cap de Bonne Espérance ou par le cap Horn.<sup>2</sup>

C'est ce qui explique qu'avant même que l'Amérique ne soit découverte, la question d'un passage par le Nord-Ouest se soit posée. Mais ce passage passe par les glaces polaires. Il n'est peut-être pas inutile d'en dire un mot.

### **Les glaces polaires<sup>3</sup>**

Le Groenland est, comme le continent Antarctique, recouvert d'un énorme glacier de 2 à 3 000 mètres d'épaisseur.<sup>4</sup> Il s'agit là de glace d'eau douce provenant des chutes de pluie et de neige accumulées depuis les temps géologiques. Or, quand ce glacier glisse vers la mer, il arrive que de grands morceaux de glace se détachent et partent à la dérive : ce sont les *icebergs*. Sur la côte ouest du Groenland, au nord de l'île Disco (carte 2), six vallées glaciaires génèrent plus de 5.000 icebergs par an, qui envahissent la baie de Baffin et atteignent l'Atlantique Nord-Ouest jusqu'à la latitude de New-York, avant de se dissoudre dans la mer. Sans atteindre les dimensions des icebergs de l'Océan Antarctique, parfois grands comme la Corse, les icebergs créés par le Groenland peuvent atteindre une surface de plusieurs hectares, une hauteur de 100 mètres hors de l'eau et 5 à 8 fois plus au dessous. Avant l'existence du radar, ces icebergs constituaient un danger mortel pour la navigation : en avril 1912, *le Titanic*, lors de son premier voyage, aborda un iceberg et coula. Il y eut 1.490 victimes.

Au contraire la calotte glacière, appelée *banquise* ou *pack*, qui entoure le pôle Nord (voir carte 1) est constituée de glace d'eau salée qui flotte sur la mer. Son épaisseur est beaucoup plus faible, 3 ou 4 mètres en moyenne, mais avec des pics de 20 ou 30 mètres sous l'eau et des monticules de même hauteur au dessus, les *hummocks*. Le pack est composé de grandes plaques plus ou moins soudées, les *floes*, qui laissent entre elles des mares ou des chenaux, les *polynies*. Sous l'effet de la dilatation due aux différences de température et du vent qui pousse les grandes surfaces de glace dans des directions différentes, la glace est soumise à d'énormes pressions qui provoquent de petites chaînes de montagnes appelées

---

<sup>1</sup> Cette phrase a été écrite par Colomb sur son exemplaire de *l'Imago mundi* de Pierre d'Ailly, docteur de l'Université de Paris. Cité par le Dictionnaire des Explorations de Larousse, page 71.

<sup>2</sup> La distance de Brest à Tokio est égale à : 5.300 milles en survolant les terres au plus court (par la Norvège et le Nord de la Sibérie); 6.500 milles par le pôle Nord et le détroit de Béring; 7.000 milles par le passage du NO, au Nord de l'Amérique; 7.500 milles par le passage du NE, au Nord de la Sibérie; 8.900 milles par le canal de Panama; 11.400 milles par le canal de Suez; 13.500 milles par le cap de Bonne Espérance et le détroit de la Sonde; 16.300 milles par le cap Horn.

<sup>3</sup> Référence Encyclopédie "La Mer", Grange Batelière, Paris 1972, articles Glaces, Arctique, etc.

<sup>4</sup> Sur une carte récente du Groenland, on peut lire l'altitude 3270 mètres, avec une épaisseur de 3411 mètres de glace.

*chaînes de pression* et qui écrasent tous les obstacles, y compris les bateaux, à moins qu'ils n'aient été conçus pour être soulevés par la pression.

Le pack comprend une partie permanente autour du pôle, qui ne dégèle jamais, semble-t-il, mais qui en fait se renouvelle continuellement, car elle dérive lentement pour être finalement éjectée, au bout de plusieurs années, entre le Spitzberg et le Groenland principalement, et de fondre sous l'effet du Gulf Stream. Le pack permanent est nettement décalé par rapport au pôle. Il s'étend jusqu'à 1.000 km vers le Spitzberg et 2.000 km vers le détroit de Behring. Il constitue un obstacle absolu à la navigation, car les plus puissants brise-glace ne peuvent rien contre des glaces de plus de 2 mètres d'épaisseur.

En hiver, le pack s'étend jusqu'à atteindre les côtes de Sibérie et du Canada, ne laissant aucune possibilité de passage aux navires. Quand arrive l'été, il se produit une débâcle progressive. La glace se décolle des terres par l'effet de la marée, elle se craquelle, les floes se détachent progressivement, les polynies augmentent, les bateaux peuvent s'y aventurer, mais attention au regel ou aux sautes de vent qui peuvent coincer un bateau entre le pack et la côte ou entre deux paquets de floes et l'écraser.

La débâcle se produit en juillet ou août, de façon très irrégulière et de même le regel qui arrive souvent dès septembre est imprévisible. Il est arrivé<sup>1</sup> qu'un bateau fasse la traversée du Groenland au détroit de Béring, sans brise glace, en 3 mois, du 15 juin au 15 septembre 1977. Mais il est arrivé aussi, en 1871, que toute la flottille des baleiniers américains soit prise par les glaces au nord du détroit de Béring dès le 1<sup>er</sup> septembre. Les équipages furent sauvés, mais tous les bateaux furent perdus<sup>2</sup>.

#### **Au XVI<sup>e</sup> siècle**

Dès la fin du XV<sup>e</sup> siècle, la recherche du passage du NO commence. Pendant un siècle les expéditions vont foisonner.

C'est un Génois, Jean Cabot, citoyen vénitien, installé à Bristol qui eut le premier l'idée de se rendre par l'ouest au pays des épices. Devancé par Colomb, il persuada les marchands de Bristol qu'une route plus courte devait exister par le NO. C'est l'acte de naissance de la recherche du passage du NO. En 1497, Cabot trouva une terre : Terre-Neuve (ou le Labrador ou l'île du Cap Breton) (voir carte 2).

Puis un Portugais, Cortereal, reconnu, vers 1500, le Groenland puis Terre-Neuve et le Labrador. Ayant constaté que la côte du Labrador s'orientait vers le nord-ouest, il se hâta de rentrer, déclarant avoir trouvé le passage. Il y revint et disparut. Vers 1550 fut fondée à Londres la "*Société des Marchands aventuriers*", qui subventionna la recherche du passage du NO, en y envoyant, entre autres, Davis et Hudson.

Plus tard, quand ils crurent qu'Hudson avait trouvé le passage (1611), les Marchands aventuriers devinrent les "*Marchands de Londres découvreurs du passage du NO*". Le but de cette société n'avait rien de scientifique, mais, comme le disait sa charte, il consistait à "*mettre sur pied tout un commerce avec les grands royaumes de Tartarie, de Chine, du Japon, des Iles Salomon, du Chili, des Philippines et autres pays de la Mer du Sud*". Vaste programme.

Davis (1550-1605) ouvrit de grands espoirs : après avoir passé le détroit qui porte son

---

<sup>1</sup> L'auteur de cet exploit unique, Willy de Roos, est Belge. Il a eu certes de la chance et il a pu en 1977 profiter de la technique moderne (radio, radar, etc.) inconnue au siècle précédent. Mais il avait préparé son voyage de main de maître et il a fait preuve en cours de route d'une compétence et d'une endurance qui méritent l'admiration. D'autant plus qu'il a fait la plus grande partie de son voyage en solitaire. Il a écrit le récit de son aventure dans "Le passage du Nord-Ouest" par Willy de Roos, chez Arthaud 1979. A lire.

<sup>2</sup> Raconté par Willy de Roos, *op. cit.*

nom il trouva la baie de Cumberland, qui s'enfonce dans la terre de Baffin. Il la déclara "libre de la peste des glaces, avec une eau de l'exacte couleur ... du Grand Océan, ce qui nous donna la plus grande espérance du passage".<sup>1</sup> Bel optimisme.

Hudson, qui, en 1609, avait découvert le site de New-York, passa en 1610 le détroit d'Hudson et entra dans la baie ou mer d'Hudson, grande comme la France, où il hiverna. Son équipage mutiné l'abandonna avec son fils et personne n'entendit plus parler ni de lui, ni de son fils.

Mais Baffin, qui a donné son nom à la mer et à la terre de Baffin, écrit vers 1615 : "Il n'y a au nord du détroit de Davis ni passage, ni espoir de passage". Cette affirmation péremptoire stoppa pour 200 ans la recherche du passage, les Marchands de Londres estimant cette route sans intérêt financier. Comme l'écrira plus tard Sir John Ross qui ne croyait pas au passage : "Les commerçants ont un baromètre pour diriger leur jugement et ce baromètre se trouve dans le café de Lloyd ou chacun peut le consulter."<sup>2</sup>

### 3. Humour britannique

Or, 200 ans plus tard, en 1816, il advint qu'un baleinier répondant au nom de Scoresby revint du Groenland, et fit un rapport à l'Amirauté disant que les glaces étaient plus au nord que jamais et que si on voulait tenter le passage, c'était le bon moment.

**John Ross et David Bucham** (voir carte 1)

L'Amirauté qui se trouvait sans doute un peu désœuvrée, depuis que l'homme qui lui avait fait si peur croupissait à Sainte-Hélène, décida d'envoyer deux expéditions, l'une vers l'ouest sous les ordres de John Ross, l'autre vers le nord du Spitzberg commandée par David Bucham. Celui-ci dépassa à peine le Spitzberg et se heurta à la banquise épaisse. Il ne confirma pas du tout l'idée de Buffon qui aura cours jusqu'en 1880<sup>3</sup>, d'après laquelle le pôle est entouré d'eau libre. Ceci montre combien les hommes de science peuvent parfois être obstinés, surtout quand ils sortent de leur spécialité.

Quant à John Ross, il fit avec deux bateaux, dont l'*Isabelle*, le tour de la mer de Baffin, mais revint, en confirmant l'opinion de Baffin : il n'existait pas de passage vers l'ouest. Il avait bien mis le bout du nez dans la détroit de Lancaster, mais ne l'y avait laissé que 24 heures et l'avait déclaré barré par de hautes montagnes !

Or chacun des deux avait un second à la langue bien pendue et à la dent dure qui, tous deux, laissèrent entendre que leurs deux commandants s'étaient montrés pusillanimes. Si bien que l'Amirauté fit, pour une fois, preuve d'humour et les envoya tous deux à la recherche d'un passage. Ces deux seconds à la langue bien pendue étaient deux des hommes les plus remarquables de leur époque : Parry et Franklin. Tous deux ont laissé une trace ineffaçable dans l'histoire du Passage du NO. Disons tout de suite quelques mots du premier, nous aurons l'occasion de reparler un peu plus loin de Franklin.

**Parry** (voir carte 2)

On peut dire que celui qui devait devenir sir Edward Parry (1790-1855) a fait progresser

---

<sup>1</sup> Dictionnaire des Explorations de Larousse. Il inventa la quartier de Davis, utilisé jusqu'à l'invention de l'octant (1750), pour la mesure de la hauteur des astres.

<sup>2</sup> Sir John Ross, Relation du second voyage fait à la recherche d'un passage au nord-ouest, Traduction française Paris 1835, 2 vol., 1000 pages. Page XLIII de l'introduction. Il s'agit du café d'Edward Lloyd, situé près de la Tour de Londres, où depuis la fin du XVII<sup>e</sup> siècle se tenait la plus importante organisation mondiale d'assurance maritime.

<sup>3</sup> Dans l'introduction de l'édition de 1880 du Journal de Bellot, à la page XXX, Paul Boiteau ne rejette pas nettement cette opinion.

de façon décisive la connaissance de l'archipel nord-canadien,

- en montrant qu'il n'y avait rien à espérer au nord du Spitzberg,
- en prouvant que la mer d'Hudson est un cul de sac sans issue,
- en découvrant, au cours de trois voyages, de 1819 à 1825, la plupart des îles situées entre le canal de Lancaster et l'Océan Glacial Arctique, archipel désolé et inhabité qui porte maintenant son nom,
- et en montrant que le passage à la latitude 74° par les détroits de Lancaster, de Barrow, etc. était barré à l'ouest par la banquise épaisse, continue et permanente et que par conséquent, si on voulait trouver un passage, il fallait le chercher plus au sud. Tel sera l'objet principal du dernier voyage de Franklin.

Parry a aussi mis au point la technique de l'hivernage et accessoirement, il a apporté au monde la civilisation originale et rudimentaire des Esquimaux et en particulier, ce qui sera d'une utilité immédiate, l'igloo et le traîneau à chiens.

Nous ne dirons rien de la civilisation des Esquimaux, des "Inuits", comme ils s'appellent eux-mêmes. Cette civilisation ne fut qu'effleurée par les marins. Elle sera étudiée par les trappeurs à la recherche de fourrures, en particulier des fourrures de castor utilisées dans la fabrication des "huit-reflets" et surtout à la fin du siècle, au péril de leur vie, par les missionnaires, en particulier français<sup>1</sup>, à la recherche des âmes.

#### 4. Hivernage et navigation

La technique de l'hivernage et de la navigation dans les glaces a été mise au point ou au moins perfectionnée par Parry.

##### **La navigation dans les glaces** (carte 2)

La mer ou baie de Baffin est normalement obstruée par le pack. Ce n'est qu'en juillet et le plus souvent en août qu'il est possible de la remonter. Par l'action du mouvement vertical des marées, le pack, immobile tout l'hiver, se détache de la terre. Comme on l'a vu plus haut, ses plaques de glace dérivantes, ou floes, hérissées de "chaînes de pression" et de monticules chaotiques ou "hummocks", sont de plus en plus séparées par des chenaux d'eau libre et des mares ou "polynies". Sous l'effet du courant du nord le pack descend progressivement vers le sud, en se coinçant dans le goulot du détroit de Davis. Si le vent souffle du nord-ouest, on peut espérer trouver un passage à l'ouest le long de la terre de Baffin, mais le plus souvent, le passage se trouve à l'est le long de la côte du Groenland, qu'il faut remonter jusqu'à la latitude 74 ou 75° N, avant de trouver de l'eau libre, la *North Water* des baleiniers.

Mais ce passage des navires entre le pack et la côte n'est pas sans danger : si le vent pousse les glaces vers la côte, un navire qui se ferait coincer entre la côte et ces masses de glace, qui couvrent plusieurs centaines d'hectares parfois, serait irrémédiablement écrasé. Il ne pourrait se sauver qu'en se réfugiant dans une baie où les grandes surfaces de glace ne peuvent entrer.

Les voiliers sont très mal adaptés à cette navigation dans des chenaux étroits, entre les glaces où ils n'ont pas la place de louvoyer. Les navires à vapeurs sont très nettement avantageux, à condition d'être propulsés par une hélice et non par des roues à aubes. Mais, vers 1850, l'hélice en est à ses balbutiements<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Lire par exemple "Aux glaces polaires", par le P. Duchaussois, SPES Paris 1930.

<sup>2</sup> Le premier vaisseau français à hélice, le Napoléon, conçu par Dupuy de Lôme, fut lancé à Toulon en 1850.

Quand la glace n'était pas trop compacte, on pouvait tenter de s'y frayer un passage à l'explosif ou même à l'aide de scies à glace, scies de plusieurs mètres de long qu'on manœuvrait avec une corde et une poulie supportées par un échafaudage de bois.

C'est au nord de l'île Disco, sur la côte Ouest du Groenland, que celui-ci se montre grandiose producteur d'icebergs : Bellot dira que certain jour, dans la mer de Baffin, il se trouva au milieu de 150 "montagnes de glace", dont certaines de près de 100 mètres de hauteur. Mortels la nuit, ces icebergs ne sont pas dangereux, en cette saison de jour permanent, sauf bien sûr en cas de brume, phénomène fréquent dans la région.

Il arrive (les bonnes années) qu'en été la mer de Baffin soit libre de glace et d'autres (les mauvaises), où la navigation y soit rendue très difficile, par les floes où les bateaux restaient parfois prisonniers, entraînés vers le sud par la dérive de la glace.

Une fois arrivé au canal de Lancaster (voir carte 3), il fallait progresser au plus vite vers l'ouest, en se frayant un passage au milieu des glaces (qui dérivait vers la Baie de Baffin), jusqu'au carrefour de l'île Beechey ou de l'île Léopold, d'où on avait le choix entre le Canal Wellington vers le nord, le détroit de Barrow vers l'ouest et le canal du Prince Régent vers le sud.

Ce choix était le plus souvent définitif, car dès la mi-septembre, le bateau se trouvait pris dans les glaces. Si son commandant avait bien vu venir la chose, il se trouvait alors dans une anse abritée, près de terre, amarré à de gros blocs de glace de tirant d'eau supérieur au sien, où il passait "l'hivernage", qui pouvait durer de 10 mois à ... plusieurs années. Sinon, entraîné par les glaces dérivantes, il risquait soit de se défoncer sur des hauts fonds et, au dégel, de couler, soit de refaire à la dérive tout le chemin parcouru et de se retrouver au détroit de Davis.

Lors de son 3<sup>e</sup> voyage en 1825, la flottille de Parry comprenait deux bateaux, *la Fury* et *l'Hecla* (qui ont laissé leur nom au détroit qui sépare le continent américain de la terre de Baffin à la latitude 70°). L'un de ces bateaux, *la Fury*, fut drossé sur les hauts fonds par le pack et sa coque fut disloquée. Mais il ne coula qu'au dégel, si bien qu'avant de l'abandonner et de ramener tout son monde sur *l'Hecla*, Parry eut le temps de faire déposer à terre tout le matériel, toutes les provisions de *la Fury*. L'absence d'habitants<sup>1</sup> et le froid firent que tout se conserva fort bien et nous verrons que 20 ans plus tard des vies humaines furent encore sauvées par les richesses de "Fury beach", la pointe ou la plage de la Fury. Le nom de pointe de la Fury existe toujours sur les cartes, en 72N-92W (carte 3).

Notons au passage qu'une "bonne année" permet de remonter loin entre les îles, ce qui peut avoir, si les années suivantes sont mauvaises, des conséquences dramatiques : hivernage de deux ou trois ans, abandon du bateau. Ce sera le cas de John Ross, de Mac Clure, de Belcher, qui s'en tireront bien, on le verra, mais aussi de l'expédition de Franklin dont personne ne reviendra.

### **La vie en hivernage**

Une fois coincé dans les glaces, le bateau entrait en hivernage. Les ennemis principaux du marin en hivernage sont le froid, l'humidité, le scorbut et l'ennui.

Pour lutter contre le **froid** (la température atteint souvent -40°, parfois -55° et ne monte jamais au dessus de -10°, entre novembre et mai), on construit tout autour du bateau un rempart dont les pierres sont des parpaings de neige dure découpés à la scie, et le ciment de

---

<sup>1</sup> Cette anecdote permet d'affirmer que les Esquimaux, qui remontaient fréquemment dans la péninsule de Boothia, n'allaient jamais à la pointe de la Fury, car sinon, cette énorme quantité de matériel aurait été totalement pillée. En particulier le bois et le métal dont les Esquimaux manquaient tragiquement.

la neige. Puis on recouvre le bateau d'une tente faite avec des voiles ("une tente de laine", dit Bellot) soutenue par des cordages sur laquelle la neige se dépose, ce qui crée une couche isolante. Le chauffage est fait par des poêles à charbon. A la pointe de *la Fury*, il y avait, dit Bellot, 10 tonnes de charbon en réserve.

**L'humidité** est amenée, entre autres causes, par les hommes qui viennent de l'extérieur, par la cuisine et par le linge qui ne peut sécher dehors. Elle se manifeste par la formation de moisissure partout et de glace sur les plafonds et les cloisons, que la chaleur du local transforme en gouttes d'eau glacée rapidement insupportables. John Ross, dont nous reparlerons, avait imaginé un système de tuyaux de cuivre qui amenaient la vapeur d'eau dans des condenseurs extérieurs, provenant de sa machine à vapeur démantelée. Il récupérait ainsi plusieurs litres d'eau chaque jour.

On savait à cette époque lutter contre le **scorbut**, en particulier à l'aide du jus de citron, que les marins devaient bon gré mal gré avaler tous les jours. Il est vrai que certains commandants croyant que la vertu du citron venait de son acidité, le remplaçaient volontiers par du vinaigre. Cette maladie qui avait fait autrefois tellement de victimes, était à peu près maîtrisée. Mais elle était prête à réapparaître en cas de pénurie. C'était un souci permanent des commandants d'expéditions. Nous verrons que Bellot et ses compagnons en furent atteints.

Enfin **P'ennui** est un ennemi constant en hivernage. Il est aggravé par l'isolement complet où tous se trouvent pendant toute la durée de la campagne : ni radio, ni courrier, aucune nouvelle de l'extérieur. Un moyen de lutte contre l'ennui était l'école. Comme la plupart des marins de cette époque ne savaient ni lire ni écrire, il y avait de quoi faire. Parry imagina même de leur faire du théâtre et écrivit pour cela une pièce originale, intitulée, bien sûr, "Le passage du Nord-Ouest"<sup>1</sup>. Enfin il y avait la marche à pied.

### Les expéditions de printemps

Dès que le printemps arrivait, une fois le jour revenu, mais avant le dégel, on entreprenait des expéditions à pied, qui duraient plusieurs semaines et dont le but était de dresser la carte des environs. Les petits bateaux envoyaient une seule "party" composée d'un ou deux officiers et de quelques hommes avec traîneaux et chiens. Les gros bateaux en envoyaient plusieurs dans des directions différentes. Chacune pouvait parcourir plusieurs centaines de kilomètres.

Les ennemis du randonneur, outre le terrain, étaient les gelures, la cécité due à la neige, la faim et la soif.

**Le terrain** était épouvantable, la glace unie n'existait pas, la marche était impossible dans les régions montagneuses, très difficile dans la zone de cassures dues aux marées le long du rivage. Elle était plus facile dans les plaines, mais le pays en comporte très peu, ou sur les plages, mais elles étaient coupées de barres rocheuses, ou enfin sur la mer recouverte par le pack, de plusieurs mètres d'épaisseur mais très inégal le plus souvent, avec des crevasses et des hummocks chaotiques.

Il fallait toujours avoir à l'esprit le risque de **gelure** des extrémités et rétablir rapidement la circulation du sang, par des massages, dès qu'on la sentait s'interrompre. Sinon la gangrène survenait et nécessitait des amputations toujours délicates. John Ross, qui fut un jour chirurgien improvisé, donne ce détail : "*On ne trouva pas de scie à amputer ... et quoique le moignon qui se forma ne fût pas de nature à faire grand honneur à un chirurgien, il ne fut pas pire que dans des centaines d'opérations ...*".

La **cécité** due à la neige (le snow-blindness), était une irritation de la rétine causée par la réflexion de la lumière sur la neige, qui rendait les hommes momentanément aveugles. A cette époque, les Européens en étaient réduits à marcher uniquement pendant les heures

---

<sup>1</sup> Cité par le Dictionnaire des Explorations de Larousse.

crépusculaires et même de nuit, quand il y avait de la nuit. Cette réverbération provoquait aussi des illusions d'optique curieuses. Bellot raconte qu'un jour il aperçut au loin un homme qui faisait de grands gestes. Finalement ce n'était qu'un oiseau tout proche qui battait des ailes.

Pour la **nourriture**, on ne pouvait compter que sur les vivres qu'on emportait, à moins de rencontre aléatoire avec des Esquimaux fournisseurs de saumons. La base de la nourriture était le "*pemmican, préparation indienne de viandes qui contient sous un petit volume un grand pouvoir nutritif*" (Bellot). Et comme il n'était pas question de sucer de la neige, sous peine de brûlures graves, la seule boisson pratique était l'eau obtenue par chauffage de la neige, ce qui exigeait le transport de combustible, par exemple de "l'esprit de vin". Le thé, qui exigeait beaucoup de combustible, était un luxe, un comble pour des Anglais !

Ces randonnées de printemps supposaient, on le voit, beaucoup d'organisation et beaucoup de sérieux. On faisait au préalable des expéditions plus courtes pour constituer des dépôts de vivres. Le matériel était transporté sur des traîneaux, remorqués par des chiens, quand on pouvait en acheter, contre quelques limes ou quelques couteaux, sinon par les hommes. A partir de fin juin, les randonnées devenaient dangereuses, à cause de la fonte partielle des glaces et des crevasses camouflées sous la neige. Ce sont finalement les trois mois de printemps, alors que le jour était revenu et que la glace était encore dure, qui étaient les mois utiles de chaque année.

Ensuite ou en même temps, il fallait remettre le bateau en état de marche et se préparer à partir au début d'août, pour aller hiverner ailleurs ou pour rentrer en Angleterre.

### **La navigation à terre**

Ces expéditions à terre n'avaient aucun intérêt, si l'on n'était pas capable de faire la carte des régions traversées. Pour cela, il fallait savoir "faire le point", c'est-à-dire déterminer la latitude et la longitude des points remarquables. Les procédés utilisés pour cela étaient ceux qui avaient cours à la mer : on faisait à terre une véritable navigation.

La latitude se calculait par hauteur méridienne, mesure au sextant de la hauteur d'un astre, le plus souvent le soleil, au moment de son passage au méridien. La longitude, qui, comptée en heures, est comme on sait, égale à la différence entre l'heure du lieu (dite heure locale) et l'heure du premier méridien ou méridien de Greenwich, nécessitait un chronomètre pour donner cette dernière heure. Mais comme au bout de quelques semaines, aucun chronomètre n'était capable à cette époque de conserver l'heure<sup>1</sup>, il fallait avoir recours au procédé long et compliqué des distances lunaires<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> La garde de l'heure du 1er méridien était, sur chaque bateau, au XIXe siècle, la préoccupation permanente de "l'officier des montres". Tous les matins à la même heure, il remontait ses chronomètres et à chaque escale, il se rendait à "l'observatoire" qui existait dans tous les ports importants, pour les vérifier. On n'avait recours aux distances lunaires que dans les cas où le bâtiment "aurait eu le malheur de perdre le temps du 1er méridien" (CHABIRAND, *Traité d'astronomie appliquée à la navigation*, 1878). Or c'était le cas des bateaux qui hivernaient dans la banquise. Ce n'est que le 1er juillet 1911, lorsque la Tour Eiffel émit par radio (pardon, par T.S.F.) ses premiers signaux horaires, que le problème de l'heure du 1er méridien fut résolu.

<sup>2</sup> Le procédé des distances lunaires permet d'obtenir l'heure de Greenwich sans avoir recours à un chronomètre. Il consiste à mesurer au sextant la distance angulaire entre la lune et un autre astre, le plus souvent le soleil. On entre ensuite dans une table qui donne l'heure de Greenwich en fonction de cette distance. Ce procédé est en fait très compliqué à cause des multiples corrections qu'il exige. L'observation d'une distance lunaire ne demande que quelques minutes, mais il faut compter deux heures à un observateur bien entraîné et ... bien installé, pour venir à bout des calculs. Il permet d'espérer au mieux une



Cependant le chronomètre permettait de calculer facilement la longitude d'un lieu par rapport à un méridien provisoire, en l'espèce celui du bateau, qui, tant qu'il était coincé par la glace dans une rade, était doté d'une longitude immuable. Restait ensuite à calculer la longitude du bateau. Mais on avait 10 ou 11 mois pour le faire. John Ross prétendra avoir observé 170 distances lunaires en deux jours, pour calculer la longitude de son bateau en hivernage.

Ces procédés permettaient au chef de "party" de calculer sa position au mieux une fois par jour. Par rapport à ce point quotidien, les coordonnées des points remarquables étaient déterminées à l'estime, c'est-à-dire compte tenu de la direction de marche et de la distance parcourue, toutes deux estimées.

Le matériel de navigation minimum qu'il fallait transporter sur les traîneaux était le suivant : pour la mesure des hauteurs, un sextant et un horizon artificiel (petite cuvette étanche contenant de "l'esprit de vin") destiné à donner l'horizontale<sup>1</sup>, pour l'heure du méridien du bateau pris comme méridien origine, au moins un chronomètre et pour les calculs, des éphémérides nautiques et des tables de logarithmes. Ajoutons que le compas (la boussole) était souvent inutilisable à cause de la proximité du pôle magnétique. La déclinaison (erreur par rapport au nord géographique), était souvent supérieure à 90° et atteignit même un jour 180°, nous dit Bellot. Enfin il faut savoir que la manipulation des instruments de navigation par - 40° exige beaucoup de précautions, si on ne veut pas y laisser la peau de ses mains.

## 5. John Ross (carte 3)

Le 2<sup>e</sup> voyage de John Ross (1829-1833)<sup>2</sup> est une bonne illustration de ce qui précède. Et comme il se passe dans les parages fréquentés plus tard par Franklin et par Bellot, nous allons nous y attarder un peu. Nous reviendrons ensuite à ces derniers. John Ross était ce navigateur anglais qui, on s'en souvient, avait fait, en 1816, le tour de la baie de Baffin, sans trouver de sortie, ce qui avait provoqué les sarcasmes de son second, Parry.

A défaut de l'Amirauté, auprès de qui il n'avait pas bonne presse, John Ross persuada un de ses vieux amis, nommé Felix Booth, sherif de son état et qui, semble-t-il, ne manquait pas de moyens, de financer un voyage. Il comptait sans doute racheter sa bévue de 1816 dont il gardait, son journal le montre, une cicatrice morale douloureuse.

Il partit en juin 1829 avec son neveu le Commander James Ross<sup>3</sup> et 21 hommes d'équipage, sur un petit bateau, la *Victory*, passa le 5 juillet au cap Farewell, remonta sans difficulté la mer de Baffin (c'était une bonne année), entra le 6 août dans le canal de Lancaster qu'il avait manqué autrefois, descendit le canal du Prince Régent, reconnut la pointe

---

précision d'un quart de degré de longitude (10 km. à 70° de latitude).

<sup>1</sup> La hauteur du soleil, par exemple, est égale à l'angle que fait la direction du centre du soleil avec l'horizontale. A la mer, l'horizontale est la direction de l'horizon agrémentée de quelques corrections qui tiennent compte de la réfraction atmosphérique et de la dépression de l'horizon due à la rotondité de la terre. Faute d'horizon naturel, on mesure la hauteur du soleil à l'horizon artificiel : on mesure l'angle qui sépare les directions du soleil vu par réflexion dans l'horizon artificiel et du soleil qu'on voit directement. On obtient le double de la hauteur.

<sup>2</sup> Voir Sir John Ross, *op. cit.*

<sup>3</sup> James Clarke Ross (1800-1862) a déjà accompagné son oncle en 1818, puis Parry dans ses voyages de 1819 à 1827. Après son voyage de 1829-1833 avec son oncle John, il dirigera de 1839 à 1843 plusieurs voyages en Antarctique, où une mer porte son nom. On verra plus loin qu'il a participé aussi à la recherche de Franklin en 1848 : une vie bien remplie.

de la *Fury* où il inspecta les provisions laissées naguère par Parry, se servit quelque peu, passa le 15 août, sans le voir (encore !), devant le détroit de Bellot obstrué par les glaces, baptisa Boothia Felix, du nom de son commanditaire, la presqu'île la plus nord du continent américain et finalement, coincé par les glaces le 1<sup>er</sup> octobre, hiverna ... quatre hivers de suite, et dut abandonner son bateau avant de rentrer en Angleterre le 20 octobre 1833, après 4 ans et 5 mois d'absence.

En fait la *Victory* hiverna la 1<sup>ère</sup> année dans une baie qu'il baptisa *Felix Harbour* et les deux années suivantes dans deux autres mouillages distants de quelques milles à peine. Il était ravitaillé, surtout en poisson, par des Esquimaux nomades, ce qui lui permit d'éviter à peu près totalement le scorbut et de ramener tout son monde, sauf trois hommes, morts de maladie, dont un seul du scorbut.

Enfin, au cours du 3<sup>e</sup> hivernage, la mort dans l'âme, Ross prit la décision d'abandonner son bateau et de partir à pied pour la pointe de la *Fury* et le détroit de Barrow, où il arriva le 31 août 1832. Il attendit en vain le dégel jusqu'au 24 septembre (c'était une mauvaise année) et décida de revenir à la pointe de la *Fury* pour hiverner une 4<sup>e</sup> fois, dans une cabane fabriquée avec les gréements de la *Fury*, qu'il baptisa *Somerset House*.

Il faut dire que Ross, comme tout le monde à cette époque, avait une invraisemblable manie du baptême. Il n'est pas un pointe, une crique, une anse ni un isthme qui échappe à cette manie. Tous les princes, ministres, amiraux, amis, sponsors, épouses y ont droit, sans oublier les éclipses, les passages de Vénus, etc. La carte qui accompagne les deux volumes de la relation de John Ross est constellée de noms et de prénoms anglais et encore tous les noms qu'il cite dans son texte n'y sont-ils pas, en particulier les noms esquimaux qu'il remplace toujours, sur la carte, par des noms anglais. Il proteste même contre le nom d'île Léopold, sans doute pas assez anglais à son goût, qui a remplacé dans l'histoire un nom qu'il lui avait donné de loin jadis et qui n'a pas survécu.

Finalement, parti le 8 juillet 1833 de la pointe de la *Fury*, à pied, puis à l'aviron et à la voile, à bord des embarcations de la *Fury*, qu'il avait remises en état, il fut récupéré avec ses hommes le 26 août, à la sortie du canal de Lancaster, par l'*Isabelle*, le bateau qu'il commandait lors de son premier voyage en 1818 et avec lequel, honte de sa vie, il avait manqué, ici même, ce fameux canal de Lancaster. Un enseigne de ce bâtiment à qui il disait son nom lui déclara à peu près : "Il y a deux ans que vous êtes mort". "Conclusion un peu prématurée" dit Ross.

Mais ces quatre années ne furent pas perdues, car, dès que la nuit cessait, c'est-à-dire dès que le printemps arrivait, James Ross, le neveu, partait à la recherche du passage. Il s'en fallut de bien peu qu'il le trouvât, puisque l'isthme de Boothia n'a que 18 milles de large, dont 12 de lacs d'eau douce ! "Notre but eût été atteint, écrit-il sans rire, si notre chaîne de lacs eût été un bras de mer". Evidemment.

Le 1<sup>er</sup> juin 1831, James Ross atteignit le pôle magnétique, qui se trouvait alors à la pointe ouest de la terre de Boothia. C'était un endroit sans intérêt, une terre basse près de la côte, mais où l'aiguille aimantée était verticale, ce qui suffit à plonger James Ross dans le ravissement. Du moins l'écrit-il !

Il reconnut aussi la côte nord de la terre du roi Guillaume (King William's land) dont il baptisa la pointe la plus nord cap Felix "du nom de l'homme dont la générosité ...". Près de là, il construisit un cairn de pierres sèches, comme on le faisait alors aux endroits remarquables, pour y laisser un message. Enfin, prémonition surprenante, nous le verrons, il donna le nom de cap Franklin à une pointe aperçue dans le lointain. De nos jours, tous les étés, le cairn de James Ross reçoit la visite de touristes venus par avion en pèlerinage. Nous verrons aussi pourquoi tout-à-l'heure.

Une fois rentré en Angleterre, John Ross demanda des récompenses pour ses hommes. "Le gouvernement de Sa Majesté, écrit-il, considérant que la promotion de mon neveu ... les

*gages de mon équipage étaient une récompense suffisante pour moi, décida qu'il ne me serait rien accordé de plus.*" L'Amirauté britannique a la rancune tenace. Et pourtant, en général, ce sont plutôt les subalternes, dit-on, qui sont "récompensés dans la personne de leurs chefs".

Il obtint finalement 5.000 livres de la Chambre des Communes et fut anobli. A supposer même que son seul mérite eût été d'avoir ramené son équipage après quatre années d'hivernage, ce que personne d'autre, sauf erreur, n'a fait ni avant ni après lui, ce mérite n'eût pas été mince. Et il n'a pas volé l'honneur d'être appelé sir John Ross par l'Histoire.

## 6. Franklin

### Les deux premiers voyages de Franklin

Le futur sir John Franklin (1786-1847) était, on l'a dit, un homme exceptionnel. Il avait de plus le don d'attirer la sympathie.

Il fut d'abord chargé d'aller reconnaître par la terre la côte nord-ouest du Canada. Parti de la baie d'Hudson en mai 1819 (voir carte 2), il gagna, par rivière et par portages, le lac Winnipeg, le grand lac de l'Esclave et la rivière Coppermine (*la rivière de la Mine de Cuivre*) qu'il suivit jusqu'à son embouchure, sur la côte nord du Canada. De là il marcha vers l'est jusqu'à un cap qu'il nomma Turnagain (*Demi-tour*) (voir carte 3), cap que des générations de marins anglais chercheront à atteindre, plus tard, en venant de l'est. Son voyage dura 3 ans, il parcourut 8 000 km et reconnut 500 km de côtes.

Mais ce voyage fut atroce : sur 32 hommes au départ, 7 revinrent, les autres étant pour la plupart morts de faim. Lui-même fut sauvé de justesse. Le Docteur Richardson, qui était du voyage, dut exécuter de sa main un guide qui avait tué deux de leurs compagnons, dont, circonstance aggravante, un enseigne anglais, pour les manger<sup>1</sup> ! Un des rescapés, Hepburn, sera 30 ans plus tard du voyage de Bellot, quoique atteint comme il le dira lui-même "*d'une maladie incurable, vingt ans de trop*".

De 1825 à 1827, dans un deuxième voyage toujours par terre, lacs et rivières, Franklin gagne l'embouchure du Mackenzie et, en canot, reconnaît la côte vers l'ouest tandis que son fidèle compagnon le Dr Richardson joint les embouchures du Mackenzie et de la Coppermine. Ces deux voyages donnèrent beaucoup d'espoir, en montrant qu'il existe un chenal libre de glaces en été, le long de la côte, du détroit de Béring au cap Turnagain, sur un millier de kilomètres.

En 1828, Franklin, veuf, se remarie. Sa femme, Lady Jane Franklin, jouera un rôle essentiel dans la suite, nous le verrons. Grâce à la galanterie de James Ross et de quelques autres, un cap et d'autres points remarquables portent son nom dans les glaces polaires.

### Le dernier voyage de Franklin

Après son mariage et un intermède de sept ans (1837 à 1844) comme gouverneur de la Tasmanie, où les deux époux ont laissé un souvenir qui dure encore, dit-on, Franklin, devenu sir John Franklin, repart en mai 1845 pour le passage du NO. Il s'agit, pense-t-on, d'un ultime voyage qui fera la jonction entre le cap Walker et le cap Turnagain.

Ses bateaux, l'*Herebus* et le *Terror*, sont des navires mixtes, voile et vapeur, à hélice, de 30 chevaux, très sûrs : ils ont hiverné plusieurs fois. L'équipage est de 138 personnes. Le 26 juillet 1845, les deux bateaux sont vus par des baleiniers dans le nord de la mer de Baffin. Ensuite, personne ne verra plus ni les bateaux, ni leurs équipages, si ce n'est deux squelettes montant la garde avec leurs fusils chargés, retrouvés 13 ans plus tard, près d'une

---

<sup>1</sup> P.E. VICTOR : Terres polaires, terres tragiques. Plon 1971.

embarcation abandonnée.

### **A la recherche de sir John Franklin**

C'est l'appât du gain qui a lancé au XVI<sup>e</sup> siècle la recherche du passage du NO. Deux siècles plus tard, on l'a vu, ce sont les déclarations d'un baleinier qui l'ont remis à la mode. L'impulsion décisive, qui va faire avancer à pas de géant la reconnaissance de cette région, c'est la recherche de Franklin.

Franklin était parti avec au moins 3 ans d'approvisionnements. Aussi n'est-ce qu'en 1848 que les recherches commencèrent. De 1848 à 1854, l'Amirauté envoya 19 navires, en perdit 8 et dépensa 1 million de livres sterling à la recherche de Franklin, sans oublier les particuliers, les baleiniers, la Compagnie de la Baie d'Hudson et l'inévitable Sir John Ross, à ses frais et sans doute à ceux de Felix Booth, car son bateau s'appelait le *Felix*. Enfin Lady Jane Franklin y dépensa sa fortune : c'est d'ailleurs un des bateaux qu'elle avait envoyés, alors que l'amirauté avait renoncé, qui trouva la solution. Mais le mystère est resté entier pendant dix ans.

Le fidèle Dr Richardson repart en 1848 pour le Mackensie et la Coppermine, accompagné par un certain Dr Rae, de la Compagnie de la Baie d'Hudson, dont nous reparlerons. Sans succès. Deux navires, partent le 31 janvier 1848, descendent jusqu'au cap Horn, remontent au détroit de Béring et explorent en vain la côte nord du Canada jusqu'au Mackensie.

En 1848, James Ross (le neveu), avec l'*Intrepide* et l'*Investigator*, entre dans la mer de Baffin, remonte le détroit de Lancaster, est bloqué à l'entrée du détroit de Barrow, d'où il explore à pied et en traîneau la terre de North Somerset, sans trouver aucune trace de Franklin, mais en laissant à plusieurs endroits des dépôts de vivres. En août 1849, ses bateaux sont entraînés par le pack sur 250 milles jusqu'au détroit de Davis, d'où il ne peut que rentrer, tout penaud, en Angleterre.

Bien d'autres expéditions furent envoyées, qui, à défaut de trouver Franklin, firent grandement avancer la connaissance de cette région. En 1851, un capitaine baleinier nommé Penny découvrit bien, à l'île Beechey, à l'entrée du détroit de Barrow, des traces des bateaux de Franklin : 3 tombes de marins<sup>1</sup>, des cordages et une réserve de viande, datant de l'hiver 1845-46. Une analyse approfondie de la composition des cordages, faite par l'Amirauté, permit d'acquiescer la certitude qu'il s'agissait bien des bateaux de Franklin.

On pouvait en conclure que Franklin avait hiverné là en 1845-46, mais rien ne permettait de connaître la suite.

## **7. Bellot**

Alors que les Anglais faisaient cet énorme effort, et alors que des Américains par le détroit de Davis et même des Russes par le détroit de Béring<sup>2</sup>, s'étaient efforcés de leur venir en aide, les Français n'avaient rien fait. Or Franklin était membre correspondant de l'Institut et de la Société de Géographie de Paris. Cette dernière, en 1827, lui avait décerné sa grande médaille d'or. Aussi, quand le ministre de la Marine, Chasseloup-Laubat, reçut (par la voie hiérarchique, bien sûr) une lettre d'un jeune enseigne de vaisseau nommé Bellot, qui lui demandait l'autorisation d'aller se mettre à la disposition de Lady Franklin, pour participer à la recherche de son mari, accepta-t-il sans difficulté. C'est ainsi que le 22 mai

---

<sup>1</sup> L'un de ces marins a été exhumé, vers 1985, de sa gangue de glace. Il était remarquablement bien conservé. On l'a sans doute disséqué pour savoir de quoi il est mort. Cette morbide curiosité n'apprendra rien sur le reste de l'équipage, on peut le craindre.

<sup>2</sup> Rappelons que l'Alaska était russe à cette époque. Ce n'est qu'en 1867 qu'il a été acheté par les Etats-Unis.

1851, Bellot embarqua à Aberdeen (Ecosse), sur le *Prince Albert*, petite goélette de 90 tonneaux, 18 hommes tout compris.

Si Bellot n'est pas le seul officier français à avoir contribué à la recherche de Franklin, puisque son camarade Debray a suivi son exemple, il est le seul à y avoir laissé sa vie et il semble qu'il ait été le seul à y participer dans des conditions originales : non seulement il a été officier en second d'un navire britannique, mais seul Français à bord et seul non puritain, c'est lui qui fut chargé par son commandant d'une fonction essentielle au yeux de celui-ci, la lecture des prières. Il fut aussi le seul à bord qui avouât que, quoique non porté sur la boisson, il aurait volontiers bu un grog de temps à autre, car tout l'équipage était "teetotaler", comprenez buveur exclusivement de thé et à la rigueur de jus de citron mais comme antiscorbutique seulement. Et pourtant il s'intégra si bien dans cet équipage, que plusieurs fois tout l'équipage fut volontaire pour servir sous ses ordres et qu'une fois revenu en Angleterre, son ancien commandant lui décerna des louanges dithyrambiques mais, de plus, il lui proposa de repartir avec les mêmes hommes, en inversant les rôles, Bellot devenant commandant à sa place. Ce que Bellot eut la modestie, disent ses panégyristes ou peut-être tout simplement la sagesse de refuser : il n'avait alors que 26 ans.

### **Les premières armes<sup>1</sup>**

Né à Paris en 1826, Joseph René Bellot vint à Rochefort à 5 ans. Son père était maréchal ferrant et vétérinaire et il avait au moins cinq sœurs<sup>2</sup> et un frère tous plus jeunes. Il entra à l'Ecole Navale à 15 ans et en sortit à 17. Au cours de sa première campagne, il fut blessé à Tamatave et décoré de la Légion d'Honneur et c'est après une nouvelle campagne "en Océanie", comme on disait alors, de 1848 à 1850, qu'il partit pour les mers glacées, à bord du *Prince Albert*.

Avant de partir, il fut reçu très cordialement par Lady Franklin qui l'accueillit comme un fils et qui lui marqua toujours beaucoup d'affection et de reconnaissance. Elle lui fit cadeau d'une bible dédicacée.

Son commandant, Kennedy, était un saint homme, puritain des Orcades, comme la majorité de l'équipage, qui le reçut parfaitement lui aussi et qui, marque suprême de confiance, lui confia tous les dimanches la lecture du sermon. "*Cher M. Kennedy, écrira Bellot, qu'il est bon et consciencieux. Pauvre homme, qui n'est point de notre temps et que son éducation toute primitive a fait trop bon pour conduire les hommes de notre époque*". Lady Franklin lui a donné des instructions écrites, "*entremêlées de prières, seul moyen de lui rendre cette lecture attrayante*".

Malgré son jeune âge, au milieu de ces marins expérimentés dont plusieurs avaient déjà navigué dans les zones glacées, l'intégration de Bellot fut parfaite, même quand il fut amené à assumer le commandement de l'expédition, comme on va le voir, au point que c'est lui que Kennedy désigna, par écrit, pour le remplacer en cas de décès.

### **Dans la mer de Baffin (carte 2)**

Le 22 juin 1851 le *Prince Albert* double le cap Farewell et remonte le long de la côte du Groenland au milieu de blocs de glace d'eau salée de plusieurs mètres d'épaisseur et parmi

---

<sup>1</sup> J.R. BELLOT, *Journal d'un voyage aux mers polaires... précédé d'une notice sur la vie et les travaux de l'auteur*, par Julien Lemer, Paris 1854. Il existe d'autres éditions de ce journal, dont l'édition 1880, précédée d'une introduction par Paul Boiteau, qui fournit des renseignements intéressants sur Franklin.

<sup>2</sup> Après la mort de son fils, M. Bellot père parle de 5 filles. Il y avait sans doute 2 filles plus âgées. D'après les recherches faites par M. Allary, lequel fait partie des Rochefortais vieillissants mais s'intéressant à Bellot, dont j'ai parlé au début, dix personnes, parents compris, habitaient en 1851 chez les Bellot, 50 rue des Remparts. Ce qui est certain, c'est qu'il y avait 3 filles mineures au moment de la mort de Joseph René.

les icebergs de 100 mètres de hauteur hors de l'eau et beaucoup plus dessous. Bellot décrit le spectacle grandiose qu'on voit de la mer, dans les parages de l'Île Disco, de ces montagnes de glace de 1000 mètres de hauteur s'arrachant au glacier terrestre pour s'abîmer dans l'eau, avec un bruit d'explosion et un ras de marée qui secoue les bateaux à la ronde ou de ces icebergs dérivant majestueusement au milieu des bateaux bloqués par la banquise et qui soudain "*se brisent avec des détonations semblables à celles de la foudre et se renversent subitement sur elles-mêmes*".

Mais c'est une "mauvaise année" pour la mer de Baffin, de nombreux baleiniers sont bloqués par les glaces, ainsi que des bateaux américains, qui, partis depuis un an à la recherche de Franklin, ont été coincés par les glaces au nord du canal Wellington et ramenés par le pack dérivant jusqu'au détroit de Davis où, maintenant, ils essaient de remonter vers le détroit de Lancaster.

Plusieurs fois le *Prince Albert* se fait prendre par les glaces. "*Nous nous préparons à laisser le navire; les provisions sont montées sur le pont et nous faisons nos paquets*", dit seulement Bellot. Pendant que Bellot se désespère de voir le temps s'écouler sans résultat, Kennedy continue à penser que la Providence a tout prévu et qu'il n'y a donc aucune raison de s'impatienter.

Ce n'est que le 26 août que le *Prince Albert* arrive à l'entrée du détroit de Lancaster et le 2 septembre il est en vue du cap Léopold, cerné de glaces (voir carte 3), où une maison construite naguère par James Ross est bien visible. Si Franklin est passé par là, il est probable qu'il y a laissé un message. Kennedy décide d'aller voir.

#### **Escapade de Kennedy**

Il part avec 5 hommes et une embarcation. Pendant ce temps le *Prince Albert*, talonné par le pack, dérive jusqu'à la baie Batty, sur la côte Est de l'île de North Sunderland, où il se réfugie. Bellot devient le commandant de fait du bateau. Il entreprend tout de suite la mise en hivernage.

Voici un passage du journal de Bellot assez caractéristique de l'état d'esprit surprenant qui régnait à bord de ce bateau : "*Plusieurs hommes se sont laissés aller à jurer quelquefois, mais il m'a suffi de prononcer le nom de M. Kennedy pour les rappeler à leur devoir. Comme je le leur ai dit l'autre jour, je ne puis autant que notre pauvre ami leur imposer par mes propres vertus. Je ne suis pas meilleur qu'eux, mais c'est par une surveillance réciproque que nous arriverons à nous améliorer...*"<sup>1</sup>.

Et un peu plus loin il ajoute : "*Me voici à plusieurs mille lieux de mon pays, commandant des hommes d'une nation étrangère; officier d'une marine militaire, je suis au milieu d'hommes liés seulement par un engagement civil; catholique, je cherche à maintenir dans leurs âmes une religion dans laquelle ils ont été élevés, mais dont je leur dis les vérités dans une langue qui n'est pas la mienne; et cependant ... il n'est pas un de ces hommes qui ne me regarde comme un des siens, pas un qui ne m'obéisse comme si j'étais Anglais. Ah ! c'est que nous sommes tous unis dans une même pensée, que nos actions convergent toutes dans un même but.*

*Si les hommes peuvent ainsi arriver à s'entendre, à faire disparaître entre eux toute différence d'origine, de race, de religion, de langage, pourquoi les différentes sociétés ne feraient-elles pas elles-mêmes un seul faisceau toujours dirigé vers le même point ? Noble et sublime centralisation de toutes les intelligences, de tous les coeurs, concourant à l'amélioration de la créature pour la glorification du Créateur !"*<sup>2</sup>

Cependant Bellot décide de partir à la recherche de Kennedy. Tous sont volontaires pour

---

<sup>1</sup> Edition 1880, page 177.

<sup>2</sup> Edition 1880, page 203.

partir avec lui. Mais l'hiver n'est pas encore très avancé, la glace n'est pas sûre, elle est pleine de crevasses, de hummocks et de marres. Lors d'une première tentative, le 14 septembre, avec trois hommes, la progression est gênée par la neige trop molle. Il faut s'arrêter, construire une igloo où on restera deux jours et rentrer à bord pour fabriquer des "snow-boots" (des raquettes).

La deuxième tentative se termine en catastrophe : le traîneau tombe dans un trou, les chiens sont sauvés mais le traîneau part à la dérive avec tout le matériel. Deux jours après, Bellot, infatigable, repart, récupère à peu près tout le matériel et continue.

Finalement, ce n'est qu'un mois et demi après la disparition de Kennedy, qu'il le retrouve, le 17 octobre, au cap Léopold, content mais non surpris, vivant avec ses hommes des vivres laissés là par James Ross, deux ans plus tôt. Pour lui "*l'absence d'une Bible était la plus grande privation !*" nous dit Bellot.

### **Hivernage et excursion nocturne**

Le *Prince Albert* est alors mis en état d'hiverner : débarquement de tout le matériel encombrant, fabrication des manches d'aération contre l'humidité, tente de laine, mur de parpaings de glace. Entourée de neige, avec ses mâts dressés, "*notre petite goélette a l'air d'une mouche renversée dans une jatte de lait*", écrit Bellot. Le *Prince Albert* va rester 330 jours en hivernage ! Le 12 novembre, "*le soleil fait ses adieux*"<sup>1</sup>. Désormais c'est la nuit permanente, avec parfois des clairs de lune ou des aurores boréales<sup>2</sup> magnifiques.

Kennedy décide de faire, à pied, avec Bellot et trois hommes, une reconnaissance vers Fury-beach (la plage de la Fury), qui se trouve à 65 km au sud. Partis le 5 janvier 1852, après trois jours d'une marche rendue épuisante par l'obscurité et par le terrain très accidenté, nos hommes arrivent à Somerset House, la cabane où John Ross avait passé son 4<sup>e</sup> hivernage. Ils la trouvent en assez bon état, entourée des réserves de vivres et de matériel de la *Fury*, encore très abondantes, malgré les prélèvements que John Ross y avait faits en 1833 : "*A trente ans d'intervalle, les légumes que nous dégustâmes avaient encore la même saveur et le même goût qu'au jour où ils avaient été embarqués*", écrit Bellot.

Pour les Esquimaux, "*un si grand dépôt de fer et de bois eut été une mine riche et mille fois plus enviable que des mines d'or et d'argent*", écrit Bellot. Si ce dépôt est resté intact depuis 27 ans, c'est bien, on l'a dit, parce que les Esquimaux (que John Ross avait rencontrés au sud de la presqu'île de Boothia), ne remontent jamais aussi haut.

Le 15 février, le soleil fait sa réapparition, "*salué de nos vivats*". Mais tout cela n'était que hors d'œuvre. Il s'agissait maintenant de se mettre à ce qui était la raison d'être du voyage : la recherche de Franklin ou des traces de son passage.

### **La grande randonnée de printemps**

Après quelques voyages préliminaires pour faire des dépôts de vivres, le grand départ a

---

<sup>1</sup> La baie de Batty où le *Prince Albert* a passé ses 11 mois d'hivernage se trouve par 73° de latitude Nord. A cette latitude, théoriquement : - en hiver, le soleil disparaît pendant 2 mois 1/2 du 14 novembre au 29 janvier, mais autour de midi il existe un crépuscule de durée variable, visible uniquement par beau temps. Autour du 21 décembre ce maigre crépuscule disparaît. C'est la nuit permanente sauf clair de lune ou aurore boréale - en été, au contraire le soleil ne se couche plus pendant 3 mois, du 4 mai au 8 août. Le 21 juin sa hauteur est au minimum de 6° (12 fois son diamètre) et au maximum de 40°.

<sup>2</sup> On devrait dire "aurore polaire", car il existe aussi des aurores australes. Il s'agit d'un "phénomène de luminescence produit par les particules électrisées venant du soleil dans la haute atmosphère. Ces particules sont déviées vers les pôles par le magnétisme terrestre". Cette définition du dictionnaire, peu poétique, s'applique à un phénomène qui, le plus souvent, n'est pas remarquable, mais qui parfois est un des plus grandioses et des plus impressionnants que la nature puisse offrir à l'homme.

lieu le 29 mars, vers le sud. Quatorze personnes y participent, avec 4 traîneaux, dont 2 tirés par des chiens (achetés au passage à Upernavik<sup>1</sup>, au Groenland). On dépasse Fury beach et le 5 avril, arrivé à l'isthme situé au sud de N. Somerset, Kennedy renvoie la "fatigue party" pour ne garder avec lui que Bellot et 4 hommes et décide de traverser l'isthme vers l'ouest.

Or cet isthme est ce que Kennedy, à la réflexion, dans la relation qu'il publiera l'année suivante, nommera le détroit de Bellot<sup>2</sup>. Il semble bien que sur le moment, ni l'un ni l'autre ne se soit rendu compte qu'il s'agissait d'un détroit, car un détroit gelé, dont la glace, brisée à chaque marée et regelée aussitôt, est très inégale et couverte de neige, ressemble à s'y tromper à un isthme. D'ailleurs John Ross, qui est passé plusieurs fois par là et qui a passé trois hivernages sur quatre à chercher un passage vers l'ouest, s'il l'avait reconnu comme un détroit, n'aurait pas manqué de le claironner.

Une fois le détroit franchi, Kennedy et Bellot se trouvaient dans ce qu'ils appellent "la mer occidentale" et qu'on nomme maintenant le détroit de Franklin. La question qui se posait était la suivante : Fallait-il chercher les traces de Franklin vers le sud ou vers le nord ?

La mission que Franklin avait reçue de l'Amirauté, en 1845, était, une fois arrivé au cap Walker, à l'extrémité ouest du détroit de Barrow, de chercher un passage non vers l'Ouest, que Parry avait déjà exploré, mais vers le Sud. S'il avait suivi ces instructions, on pouvait espérer trouver des traces de son passage aussi bien vers le nord que vers le sud du détroit de Bellot. On verra plus loin que la bonne solution était le sud. C'est d'ailleurs ce qu'avait préconisé Lady Franklin, par une sorte d'intuition. Kennedy lisait souvent les instructions de Lady Franklin, mais, dit Bellot, "*il s'intéressait surtout aux prières*" dont elle les avait émaillées.

Bellot proposa le sud, Kennedy choisit le nord.

Ils traversèrent alors le détroit de Franklin, baptisèrent, au passage, un cap remarquable du nom de Kennedy, traversèrent peut-être l'île du Prince de Galles<sup>3</sup> et remontèrent au nord jusqu'au cap Walker qu'ils atteignirent le 4 mai. Ce mois de marche fut très dur : température très basse, brume et vent glacial, coucher sous la tente ou dans des "maisons de neige" ou igloos, quand on avait le courage, le soir, de passer deux ou trois heures à les construire, pour nourriture l'éternel pemmican, pour boisson la neige fondue. Et, pour soutenir le moral, aucune découverte indiquant le passage de Franklin. Pour comble de malheur l'unique horizon artificiel fut brisé, ce qui supprimait tout calcul de latitude et de longitude, au grand désespoir de Bellot, mais à l'indifférence totale de Kennedy qui déclara : "*Nous ne sommes pas ici pour faire des observations*", et décida de donner le nom de Bellot à un cap voisin du cap Walker, malgré les protestations, assez molles, il faut le dire, de l'intéressé<sup>4</sup>... qui en ramena un morceau de calcaire.

Et puis arrivèrent la famine et les premières manifestations du scorbut, douleurs, jambes enflées, difficulté à marcher. Tous ne pensaient plus qu'aux réserves de provisions de l'île Leopold. "*Cap Clarence et port Leopold n'ont plus pour nous qu'une signification : table*

---

<sup>1</sup> Upernavik (73° N 56° W) était, nous dit Bellot, l'établissement le plus au Nord des Danois au Groenland.

<sup>2</sup> Ce détroit sépare la presqu'île de Boothia de l'île de North Somerset, au point 72° N 95° O.

<sup>3</sup> Dans les diverses éditions du Journal de Bellot et sur une carte qui lui a appartenu et qui a été donnée par son frère Alphonse à la Bibliothèque municipale de Rochefort, on voit, tracé en rouge le trajet suivi à pied par Kennedy et Bellot, d'après leur estimation. Il y est dit que la distance qu'ils ont parcourue est de 1.100 miles.

<sup>4</sup> Ce nom figure sur les cartes qui accompagnent les éditions 1854 et 1880 du journal de Bellot au point 74° N 97° O.



d'hôte et pension". Ils y arrivent le 14 mai et y restent jusqu'au 26 "à manger boire et dormir, boire dormir et manger, dormir manger et boire", dit Bellot. Le jus de citron fait son oeuvre. Et le 30 mai, tout le monde arrive en forme à bord du *Prince Albert* toujours retenu dans la glace.

### **Le retour**

Puis c'est "l'insupportable attente du dégel". Les journées se passent à remettre le *Prince Albert* en état de marche et à scier la glace. Le 26 juillet le bateau flotte : c'est la délivrance : "le 6 août, à 3 heures de l'après midi ... nous courrons sous l'impulsion d'une fraîche brise de NO hors de la baie où nous sommes restés près de 11 mois... La glace nous offre un chenal d'environ 5 ou 6 mètres de large le long de la côte."

Soulagement de courte durée : Pressé par le pack qui dérive sur lui, le *Prince Albert* doit se réfugier *in extremis* dans la baie Elwin, à quelques milles au nord et ce n'est que le 2 septembre qu'il parvient à sortir du détroit de Lancaster, pour arriver dans la mer de Baffin.

Celle-ci est, bien sûr, obstruée par les glaces : le pack occupe tout le sud du détroit de Lancaster. Après avoir essayé de piquer directement au sud, il faut remonter vers le nord, puis l'est, en longeant le pack<sup>1</sup>, à la recherche d'un passage, "heurtant un glaçon par-ci par-là, recevant des chocs qui ne nous émeuvent guère". Enfin le 8 septembre, le *Prince Albert* reconnaît la côte ouest du Groenland et ses magnifiques icebergs. La mer est libre. Le 7 octobre 1852, il rentre à Aberdeen.

Bellot apprend qu'il est lieutenant de vaisseau depuis 8 mois. La Société Royale de Géographie de Londres le nomme membre correspondant et lui fait un accueil triomphal.

### **Entre deux campagnes**

En février 1853, Lady Franklin proposa à Bellot le commandement et la propriété de l'*Isabelle* qu'elle faisait armer pour une expédition de recherche par le détroit de Béring. Le capitaine Kennedy, lui dit-elle, était prêt à servir sous ses ordres ainsi que l'ancien équipage du *Prince Albert*<sup>2</sup>. Les colons de la terre de Van Diemen (Tasmanie) faisaient une souscription pour participer à la recherche de leur ancien gouverneur.

Mais Bellot se débattait dans les problèmes familiaux. Il vivait à Paris, probablement chez une de ses sœurs mariée, dont la santé n'était pas florissante et surtout il était démoralisé par la situation catastrophique de sa famille restée à Rochefort : son père se trouvait "dans la misère" et perclus de dettes<sup>3</sup>.

Et puis il avait autre chose en vue. Le 20 mars 1853, il adressa au ministre de la Marine une lettre où il suggérait de monter une expédition française qui partirait par le Nord-Est en juin 1853, longerait toute la côte nord de la Sibérie et ressortirait par le détroit de Béring en septembre<sup>4</sup>. Persuadé qu'une flotte de l'importance de celle de Franklin ne peut pas dispa-

---

<sup>1</sup> Une autre carte ayant appartenu à Bellot montre le trajet en zig-zag du *Prince Albert* longeant le pack à la recherche de l'eau libre. La glace sans doute poussée par le vent de NE vers la terre de Baffin, ne laisse de passage que le long du Groenland.

<sup>2</sup> Bellot 1854, page XLII de la notice sur Bellot, de Julien Lemer.

<sup>3</sup> Lettres à son ami Auguste Giraud, *Bibliothèque de la Marine à Rochefort*. Ces lettres sont assez émouvantes : elles nous montrent un aspect intime du jeune homme qui n'apparaît pas dans sa correspondance officielle. On y trouve aussi quelques jolies formules. Par exemple : "Les phrases sont la crinoline du sentiment et lorsqu'on n'en a pas, il faut bien le remplacer par quelque chose". Les crinolines ont disparu, mais les phraseurs ...

<sup>4</sup> Ce passage par le Nord de la Sibérie ne fut réussi que 25 ans plus tard, en 1878-79, par le Suédois Nordenskjöld, sur la *Vega*. Mais il lui fallut plus d'un an, dont 294 jours bloqué dans les glaces, pour y parvenir.

L'année suivante, un bateau américain, la *Jeannette*, tenta l'expérience en sens inverse,

raître sans laisser de traces, il pensait que Franklin pouvait avoir réussi son passage, mais avait été entraîné au nord de la Sibérie, où il était peut-être encore en vie.

### La mort de Bellot<sup>1</sup>

On peut penser que Bellot ne croyait pas beaucoup lui-même au succès de sa démarche, car le 31 mars 1853, il demandait à partir de nouveau pour l'Angleterre, et le 10 mai il était à Woolwich, sur la Tamise, à bord du *Phoenix*. sous les ordres du capitaine Inglefield.

Arrivé à la mi-juin au cap Farewell, le *Phoenix* fut pris par les glaces au début d'août, à l'entrée du canal Wellington. Le 8, Bellot écrit sa dernière lettre à son camarade Emile Debray qui, à son exemple, est embarqué sur un navire anglais, le *Resolute*, à la recherche de Franklin.

Il y avait à cette époque plusieurs bâtiments anglais dans les parages et le *Phoenix* avait reçu de l'Amirauté des instructions à leur remettre<sup>2</sup>. Bellot prit sur lui d'apporter ces instructions à Sir Edward Belcher, commandant une des flottilles de recherche, qu'on supposait dans le canal Wellington et partit le 12 août avec quatre hommes.

Bellot, on le sait, était très habitué à ce genre d'expédition. Mais on était en août, le pack était peu solide. Bellot aurait dû se souvenir de sa mésaventure de deux ans plus tôt, quand il était parti à la recherche de Kennedy et que son traîneau et ses chiens étaient tombés à l'eau. Pendant un coup de vent, il se trouva avec deux de ses hommes sur un glaçon dérivant rapidement vers le nord-ouest. La situation n'était pas trop inquiétante : les trois hommes se construisirent un igloo et prirent leur mal en patience. Bellot sortit un moment pour aller voir comment la glace flottait et ne reparut pas. Ses compagnons, rescapés, déclarèrent qu'il était sans doute tombé à l'eau et que, gêné par ses vêtements, il s'était noyé. Cela se passait au point 75° N-92° W de Greenwich, le 18 août 1853, le lieutenant de vaisseau Bellot avait 27 ans.

Sa mort fut vivement ressentie par sa famille, bien sûr, et aussi par les nombreux amis et admirateurs qu'il s'était faits en France et surtout en Angleterre. Lady Franklin adressa une lettre pleine de compassion au Ministre de la Marine. Une épitaphe, offerte par les Anglais de France, fut apposée au Musée de la Mer à Paris et une autre à l'île Beechey, à l'entrée du canal Wellington<sup>3</sup>. Napoléon III accorda à son père une pension de 2.000 francs par an<sup>4</sup>. Une souscription fut organisée par le journal *Morning Herald* et par la Société Royale de Géographie de Londres. Cette souscription rapporta la somme de 2.200 livres sterling, dont une partie servit à ériger un obélisque en granit à Greenwich, face à la Tamise. Le reste, soit 1.610 livres, fut remis aux trois sœurs mineures de Bellot, émancipées pour la circonstance<sup>5</sup>.

---

dans le but d'atteindre le pôle. Bloquée par les glaces en septembre 1879, elle dériva pendant 500 milles en 21 mois puis fut écrasée en juin 1881 à 800 km. au NE de l'embouchure de la Lena. Il n'y eut que quelques survivants, après une épouvantable marche à pieds. Quant à la *Jeannette*, elle réussit toute seule le passage, car son épave fut retrouvée en 1884 sur la côte Sud du Groenland, après 3 ans de dérive (Paul Emile VICTOR, *op.cit.*, page 55).

<sup>1</sup> D'après la notice sur Bellot par Julien LEMER, dans *le Journal de Bellot*, édition 1854.

<sup>2</sup> Ces liaisons entre anciens et nouveaux étaient fort utiles, les anciens exposant les résultats obtenus par eux, les nouveaux apportant les ordres de l'Amirauté qui tenaient compte des résultats des expéditions rentrées. On peut penser aussi que chaque bateau, hivernant depuis plusieurs années parfois, était avide des nouvelles du pays.

<sup>3</sup> Communication prononcée en 1857 par M. de la ROQUETTE, devant la Société de Géographie de Paris.

<sup>4</sup> Environ 80.000 francs actuels.

<sup>5</sup> Ces précisions sont données par un article du 9 juillet 1856, relevé dans *les Tablettes des deux Charentes* par M. Robert Allary. Si on admet qu'une livre valait 25 francs et qu'un

Dix ans plus tard, Bellot n'était pas tout à fait oublié : en 1864, le ministre de la Marine reçut une lettre de Rochefort, lui demandant un bureau de tabac. Cette lettre était signée d'Alexandrine, "*la sœur du pauvre Bellot*".

## 8. La pointe Franklin

Cependant toutes les recherches faites depuis 5 ans n'avaient absolument rien donné, à part les tombes de l'île Beechey dont nous avons parlé.

Encore quelques mois plus tôt, en avril 1853, le capitaine Mac Clure avait dû abandonner son bateau, l'*Investigator*. Entré par le détroit de Béring en 1850, il avait hiverné 3 années de suite aux environs du détroit qui porte son nom, envoyant des "parties" dans toutes les directions. Puis il était rentré à pied par le détroit de Barrow où il avait trouvé un bateau pour le ramener en Angleterre avec tout son équipage. Il est le premier à avoir fait le passage, en partie à pied, il est vrai.

A la même époque, mai 1853, Sir Edward Belcher, celui que Bellot cherchera à atteindre au moment de sa mort, explorait la partie nord du canal de Wellington. A l'automne 1854, après deux hivernages, il abandonna 4 de ses 5 bateaux et ramena tout son monde sur le dernier.

Pendant ces hivernages, des expéditions de mieux en mieux organisées exploraient tous les alentours. Il semblait que toute la région eut été explorée en détail. Or, Bellot l'avait naguère fait remarquer, une expédition de cette taille peut disparaître corps et biens en pleine mer, dans les immensités du Pacifique, comme l'avait fait au siècle précédent celle de Lapérouse, qui n'avait été retrouvée que 40 ans plus tard, mais pas dans les eaux resserrées de l'archipel nord-canadien. Il y avait vraiment là un mystère.

### La dépêche du Dr Rae (carte 3)

Soudain, en 1854, l'Amirauté reçut une dépêche qui fit l'effet d'une bombe. Elle émanait du Dr Rae, médecin au service de la Compagnie de la Baie d'Hudson que nous connaissons déjà. Le Dr Rae disait qu'il avait entendu des Esquimaux parler d'une quarantaine d'hommes affamés, tirant un canot, qui auraient été vus au printemps de 1850, dans le voisinage de l'île du Roi Guillaume et que plus tard, au début de l'été, on avait retrouvé 35 corps un peu plus au sud. Et Rae ajoute : "*D'après l'état de mutilation de la plupart des corps et aussi d'après le contenu des chaudières, il est évident que nos malheureux compatriotes avaient été réduits à la dernière extrémité, le cannibalisme, pour prolonger leur existence*".

On peut se représenter l'effet que firent de pareilles révélations dans l'Angleterre victorienne, alors que beaucoup d'Anglais et entre autres John Ross, s'étaient posés en donneurs de leçons vis à vis de la France, après la tragédie du radeau de "*la Méduse*" (1816), où le Dr Savigny avait reconnu avoir mangé des "*viandes sacrilèges*".

Le Dr Rae avait acheté aux Esquimaux un certain nombre d'objets qui provenaient à coup sûr des bateaux de Franklin. Aucun doute n'était plus permis.

C'est le moment que choisit le gouvernement anglais, pour décider de considérer tous les disparus comme "morts au service de Sa Majesté" et d'abandonner les recherches. Le moment était remarquablement mal choisi, car la découverte du Dr Rae indiquait clairement dans quelle direction il fallait maintenant chercher : la côte Ouest de la péninsule de Boothia et la terre du Roi Guillaume où jadis, on s'en souvient, bien avant le dernier voyage de Franklin, James Ross, le neveu, avait dressé un cairn et baptisé du nom de Franklin une pointe

---

manœuvre touchait 2 francs par jour, on voit que la souscription anglaise a permis de verser à chacune des trois sœurs mineures de Bellot, ce que gagnait un manœuvre en 20 ans !

aperçue dans le lointain. Cette terre, aussi curieuse que puisse paraître cette lacune, n'avait pas été visitée depuis.

Remarquons au passage que si, en 1852, à partir du détroit de Bellot, Kennedy et Bellot avaient continué leur recherche vers le sud, comme le préconisait Lady Franklin (et Bellot), ils auraient sans doute trouvé, à défaut de survivants (Franklin était parti depuis près de 7 ans), au moins de nombreuses traces de l'expédition de Franklin. On peut se consoler en disant que cela n'aurait ressuscité personne mais que cela aurait arrêté les recherches dès 1852, au grand détriment de la géographie locale. Et accessoirement cela aurait sans doute sauvé la vie à Bellot.

### **Mac Clintock sur le *Fox***

Mais Lady Franklin n'accepta pas cet abandon. Appuyée par la Société de Géographie, elle demanda une dernière expédition et, faute de l'obtenir, elle trouva de quoi armer un vingtième bâtiment, le *Fox*, dont elle confia le commandement à Mac Clintock. Ce dernier n'en était pas à ses débuts : il avait déjà commandé un bâtiment de l'escadre de Belcher et avait eu sous ses ordres l'enseigne Debray, le camarade de Bellot.

Le *Fox* quitta Aberdeen le 1<sup>er</sup> juillet 1857 (un mois trop tard). Tout de suite prisonnier de la banquise en pleine mer de Baffin, il dut attendre un an avant de pouvoir accéder à l'île Beechey où il déposa, près de la stèle funéraire de Bellot, une table de marbre que Lady Franklin avait fait faire 3 ans plus tôt en l'honneur de son mari. Puis il descendit jusqu'au détroit de Bellot, qu'il trouva libre de glaces, hiverna à proximité et, au printemps de 1859, lança des expéditions de recherche dans tous les azimuts.

### **La découverte du lieutenant Hobson**

L'une de celles-ci, commandée par le lieutenant Hobson, visita la Terre du Roi Guillaume et non loin du cap Felix, le 6 mai 1859, trouva indemne le cairn dressé par James Ross en 1831. Tout autour se trouvaient une grande quantité de vêtements, d'outils et de provisions, des cordages, un sextant. Sous les pierres du sommet du cairn, Hobson trouva une boîte métallique renfermant une feuille de papier qu'il déplia avec l'émotion que l'on devine : en deux paragraphes, la tragédie remplaçait le mystère.

Le premier paragraphe, de la main de Franklin, était daté du 28 mai 1847 et disait qu'après avoir hiverné en 1845-46 à l'île Beechey, il avait remonté le canal Wellington jusqu'au bout (par 77° N) et qu'il était en train de passer l'hivernage de 1846-47 près du pôle magnétique. Et il terminait par deux mots : "*All well*" (Tout va bien).

Le second paragraphe était signé du capitaine Crozier, qui commandait le *Terror*. Il écrivait le 25 avril 1848 que Franklin était mort le 11 juin 1847 (2 semaines après avoir écrit son *All well* enthousiaste), que 9 officiers et 15 hommes étaient également morts, que les bateaux avaient été abandonnés à 5 lieues au N-NO de l'hivernage et que son intention était de repartir le lendemain, avec les 105 rescapés de l'expédition.

Ce document, pièce historique, émouvante s'il en est, a été montré lors de l'émission de télévision dont il a été question plus haut.

Plus au sud, Hobson trouva un bateau de 8 mètres de long posé sur un traîneau, sur lequel semblaient veiller deux squelettes, près de deux fusils encore chargés.

### **Que s'est-il passé ?**

Tout cela confirmait très bien la dépêche du D<sup>r</sup> Rae. Mais cela posait aussi bien des problèmes. Par exemple on ignorera sans doute toujours quelle catastrophe a bien pu entraîner la mort de Franklin, 15 jours après son "*All well*" plein d'optimisme et celle de 9 officiers et 15 hommes. Empoisonnement ? Accident ? Saturnisme provoqué par le plomb qui servait à sertir les boîtes de conserve ?

On pense aussi à *la Fury* (1825) traînée sur des hauts-fonds par la dérive des glaces. Mais Parry avait eu tout le temps de sauver son monde et de débarquer tout son matériel.

Ou à la Jeannette (1881) : Dans ce cas, l'accident sera brutal, mais ce sera en plein océan glacial au milieu des immensités glacées. D'ailleurs Crozier ne parle pas d'un écrasement des bateaux. Il dit seulement qu'ils ont été abandonnés. Pourtant c'est la thèse que défend Willy de Roos, l'auteur du passage en 3 mois dont nous avons parlé, qui affirme que les bateaux de Franklin ont été écrasés sur la côte Ouest de Boothia, par le pack compact descendant de la baie de Mac Clintock (carte 3).

Autre question : Il semble surprenant que Crozier, au lieu de chercher du secours dans les déserts glacés du continent, ne se soit pas dirigé vers le canal de Barrow, comme l'avait fait John Ross, ce qu'il ne pouvait pas ignorer, en passant par Fury Beach, où il savait qu'il trouverait des approvisionnements importants. Le journal de Bellot nous dit que les prélèvements faits par John Ross étaient loin d'en avoir épuisé les ressources. Il est vrai que John Ross n'avait qu'une vingtaine d'hommes et Crozier 5 fois plus. Alors on ne peut s'empêcher de se rappeler ce qu'écrivait John Ross<sup>1</sup> dans l'introduction à la relation de son second voyage : les navires que l'Amirauté envoie dans ces régions sont trop grands, ils ont trop d'hommes et trop de tirant d'eau . Mais l'Amirauté n'avait que faire des conseils de John Ross.

Et maintenant, tous les ans à la belle saison, des charters amènent des touristes amoureux d'émotions fortes, qui viennent à la pointe Franklin ratisser le sol pour y retrouver des "souvenirs". Il est probable que tous les ans le gentil organisateur en réapprovisionne le terrain...

## 9. Epilogue

### Le passage en 3 ans : Amundsen

Tous ces morts, toutes ces souffrances, ont accouché d'une souris, je veux dire qu'elles n'ont abouti qu'à un exploit sportif, le passage effectif d'un bateau par le "passage du Nord-Ouest".

Ceci a été réalisé en 1906 seulement, par Amundsen.

Amundsen est la bête noire des Anglais : Non seulement il a franchi le premier le Passage du NO qui a donné tant de mal aux Anglais, mais de plus, le 14 décembre 1911, il se permettra, avec une désinvolture inexcusable, de devancer Scott d'un mois au pôle Sud. Et pour comble, il n'est même pas anglais, il est norvégien !

En 1928, il disparaîtra dans l'Océan Glacial Arctique, au cours de la recherche de l'explorateur italien Nobile, qu'il effectuait en hydravion avec les deux lieutenants de vaisseau français Guilbaud et de Cuverville.

Parti de Christiana en juin 1903, sur *le Gjoa*, petit voilier de 47 tonnes, avec un moteur à pétrole de 13 chevaux, il franchit sans encombre le détroit de Lancaster, le détroit de Franklin et alla hiverner deux années sur la côte sud de l'île du Roi Guillaume. Il n'en repart que le 13 août 1905. En 15 jours, il passe le détroit de Dease, salue au passage le cap Turnagain de Franklin, la rivière Coppermine et se croit déjà dans le Pacifique. Mais, arrivé au MacKenzie il est pris de nouveau par les glaces, et doit subir un 3<sup>e</sup> hivernage. Enfin le 3 septembre 1906 il arrive à Nome, dans le détroit de Béring. Le passage a duré 3 ans.

Cet exploit met un point final à la longue recherche du passage du Nord-Ouest.

### L'avenir du passage du NO

Depuis, le passage est resté solitaire ou presque : alors que sa situation géographique, surtout depuis la découverte des pétroles de l'Alaska, lui confère, à première vue, une importance commerciale comparable à celle du canal de Suez, qui voit passer 50 bateaux par jour, "la peste des glaces" (comme disait Davis) y est telle qu'il n'a vu passer, lui, que

---

<sup>1</sup> John Ross, *op.cit.*, page XXXI.

54 bateaux depuis le *Gjoa* d'Amundsen<sup>1</sup>.

Mais le monde savant n'a pas dit son dernier mot. Des stations scientifiques ont été installées, des terrains d'aviation construits, un satellite du nom de ERS1 fait plusieurs fois par jour une photo de la banquise, sur laquelle les chenaux dégagés en été sont bien visibles. Il n'est pas impossible que le siècle prochain voit enfin le Passage du Nord-Ouest devenir réellement un passage.

### **Le passage en 4 jours : le Nautilus**

Tous ces hommes qui ont supporté plusieurs années d'hivernage, qui y sont morts ou qui en sont revenus amputés, tous ces naufragés marchant sur la glace, mourant de faim, ou mangeant l'infâme pemmican et buvant de la neige fondue, écrivant, de leurs doigts gelés, sur une feuille de carnet, les derniers mots qui diront au monde ce que furent leurs dernières heures et dont aucun n'a trouvé le passage du Nord-Ouest, et même ceux qui l'ont franchi, comme Amundsen, en trois ans, tous ces hommes auraient été bien surpris, peut-être même éccœurés, si on leur avait dit qu'un bateau le franchirait en quatre jours à la vitesse moyenne de 19 nœuds, avec un équipage en bras de chemise, mangeant des hamburgers et buvant du café clair ou des boissons roses et vertes à goût de dentifrice, par une température idéale maintenue à bord à 21° et une hygrométrie aussi idéale de 50%.

Ces "teetotalers" modernes étaient embarqués sur le Nautilus, premier sous-marin nucléaire, qui, le 3 août 1958, se paya le luxe supplémentaire, essentiel pour la publicité, de passer par le pôle Nord<sup>2</sup>.

### **Bellot, génial précurseur ?**

Cent-sept ans plus tôt, le 27 août 1851, en calminé à l'entrée du détroit de Lancaster, Bellot écrivait dans son journal, : "*Que ne sommes-nous donc au temps où chaque navire aura une machine à vapeur, sans avoir besoin de charbon !*".

Un navire propulsé par une machine à vapeur sans charbon, mais c'est le Nautilus !

De là à dire que, génial précurseur, émule de Jules Verne, Bellot pensait au moteur nucléaire, il n'y a qu'un pas ...

Jacques Grézillier capitaine de vaisseau (h)

### **Index des noms de lieux**

Le premier nombre est la latitude Nord, le second la longitude Ouest de Greenwich

Baffin (mer)	70-80	Fury (pointe et plage)	72-92
Baffin (terre)	70-70	Hudson (baie ou mer)	60-80
Barrow (détroit)	74-92	Hudson (détroit)	62-70
Batty (baie)	73-92	Kennedy (cap)	72-96
Beechey (île Guillaume)	74-92	King Williams	(voir Roi)
Bellot (détroit)	72-95	Lancaster (détroit)	
	74-85		
Boothia (isthme)	69-93	Léopold (île et cap)	74-

<sup>1</sup> *Science et Vie* d'avril 1993, page 126.

<sup>2</sup> *NAUTILUS 90° Nord*, par le Cdt W.ANDERSON, Arthaud, 1959.

90	Boothia (presqu'île)	71-95	Louis-Napoléon (île)	79-75
	Brendford (baie)	74-92	Mackenzie (fleuve)	69-
135				
	Coppermine (baie)	74-92	Melville (île)	75-115
	Cumberland (baie)	65-65	Nomé (Alaska)	65-166
	Davis (détroit)	65-55	Prince Régent (canal)	73-
90				
	Dease (détroit)	68-105	Roi Guillaume (île)	
		69-96		
	Disco (île)	70-52	Somerset (terre de North-)	73-
93				
	Elwin (baie)	73-91	Somerset House (voir Fury)	
	Farewell (cap)	60-45	Turmagain (cap)	
		68-108		
	Felix (cap)	70-97	Uppermavik (Groenland)	72-
55				
	Felix (harbour)	70-62	Walker (cap)	74-
97				
	Franklin (détroit)	74-96	Wellington (canal)	76-
95				
	Fury et Hecla (détroit)	70-85		







