



## L'odyssée de l'*Erebus* et du *Terror*

Comité IFM Toulon-Provence-Corse

À la fin de l'été 2016, tombait une nouvelle que personne n'espérait plus, le 13 septembre on avait retrouvé par 24 mètres de fond l'épave du HMS *Terror*, le second navire de l'expédition John Franklin, perdue en 1846 dans les glaces de l'Arctique lors de sa quête du fameux passage nord-ouest. L'autre navire, HMS *Erebus*<sup>1</sup>, avait été retrouvé deux années auparavant. La recherche des membres de cette expédition mythique des années victoriennes et de ses deux navires aura mobilisé les énergies pendant plus d'un siècle et demi. Mais les nombreuses expéditions qui participeront à cette recherche auront permis, outre le fait de confirmer l'existence du passage, de réaliser la cartographie de plusieurs milliers de km de côtes jusque là inconnues.

### Premières expéditions

Les deux navires sont des bombardes de la Royal Navy, qui ont la particularité d'avoir une coque renforcée pour résister aux tirs de mortier depuis la terre, puisqu'elles ont pour vocation de s'en approcher pour bombarder les côtes. Elles sont donc parfaitement adaptées à une navigation polaire et à la rencontre avec le pack<sup>2</sup>. HMS *Erebus*, de la classe Hecla construit en 1826, jauge 380 tonnes et HMS *Terror*, de la classe Vesuvius construit en 1813, 330 tonnes.

Les deux navires vont participer quatre années durant, entre 1839 et 1843, à l'expédition commandée par James Clark Ross qui avait pour mission

1. Nom latin d'Erèbe, déesse grecque des ténèbres et de l'obscurité des Enfers, née du Chaos
2. Masse de blocs de glace flottants, détachés de la banquise et soudés ou non entre eux (de l'anglais pack of ice = agglomérat de glace).

de mener en Antarctique des recherches sur le magnétisme et de localiser le pôle sud magnétique. Il n'y parviendra pas et la recherche sera reprise quelques années plus tard par l'expédition Nimrod (1907-1909) d'Ernest Shackleton. L'expédition Ross ramènera cependant des données océanographiques importantes et une remarquable collection de spécimens botaniques et ornithologiques. C'est à l'occasion de cette mission que sera confirmée l'existence d'un continent antarctique et que sera découverte l'île de Ross avec ses deux volcans, qui seront baptisés Erebus et Terror.

L'expédition Ross sera le dernier grand voyage d'exploration fait entièrement à la voile.



## Le passage du nord-ouest

Ce passage, qui offre plusieurs routes maritimes utilisables pendant l'été arctique – et de plus en plus tôt et plus longtemps en raison du réchauffement climatique –, permet de relier l'Océan Atlantique à l'Océan Pacifique en passant à travers les îles du nord canadien et la mer de Beaufort pour atteindre le détroit de Béring. Il permet, par exemple, de raccourcir de quelques 4.000 milles nautiques le trajet New-York – Yokohama. La recherche du passage va durer près de 500 ans et ils furent nombreux, britanniques pour la plupart, à tenter sans succès l'aventure au 17<sup>e</sup> et 18<sup>e</sup> siècle. Ce sera finalement le norvégien Roald Admundsen qui parviendra à franchir le passage en 1905.



Aujourd'hui le trafic maritime dans la zone reste encore peu important, en raison notamment de la faiblesse des fonds (moins de 15 m à certains endroits) et de la nécessité – coûteuse – de recourir parfois à un brise-glaces.

## *Sir John Franklin*

**E**ngagé dans la Royal Navy en 1800 à l'âge 14 ans, John Franklin participe de 1801 à 1803 à une expédition conduite par son oncle Matthew Flinders le long des côtes australiennes et développe son intérêt pour les sciences naturelles. Officier de marine, il participe, sous les ordres de l'Amiral Nelson, aux batailles de Copenhague (1801) et Trafalgar (1805). En 1818, au commandement du baleinier Trent, il prend part à l'expédition menée par David Buchan, qui a pour mission de chercher un passage au nord-ouest du Spitzberg norvégien, sans succès. Il est ensuite chargé en 1820-1821 de cartographier les côtes nord du continent américain. Il dirige une deuxième expédition en Arctique entre 1825 et 1827, qui le conduira de l'embouchure du fleuve Mackenzie jusqu'en Alaska. Promu capitaine de vaisseau et membre de la Société Royale, sa carrière connaît un tournant et il est nommé lieutenant-gouverneur de la colonie pénitentiaire de Van Diemen (Tasmanie) de 1836 à 1843.

De retour en Grande-Bretagne, grâce à l'aide des ses amis explorateurs, il obtient de l'Amirauté britannique, en février 1845, le commandement d'une expédition chargée d'explorer le fameux passage du nord-ouest et de recueillir des données magnétiques. Il a 59 ans.

## *Les préparatifs*

### *Équipages*

**L**e commandement de l'expédition est confié, comme on vient de le voir, à John Franklin le 7 février 1845, après que William Edward Parry et James Clark Ross aient décliné l'offre, et que James Fitzjames n'ait pas été retenu par l'Amirauté. Sir John Barrow<sup>3</sup>, lui-même explorateur, deuxième secrétaire de l'Amirauté et membre de la Royal Society, prendra la décision du choix de Franklin, malgré son âge et une santé délicate, en raison de sa grande expérience des missions polaires.

Le capitaine de vaisseau Francis Crozier (50 ans) est désigné comme second de l'expédition et on lui confie HMS Terror. qu'il commandait déjà lors de l'expédition polaire antarctique de James Ross entre 1839 et 1843. C'est un excellent marin, vétéran expérimenté des régions polaires.

Le capitaine de frégate James Fitzjames (32 ans) est nommé au commandement de HMS *Erebus*, sous les ordres directs de Franklin. Après que

*3. John Barrow est connu en France pour avoir proposé l'île de Sainte-Hélène comme lieu d'exil pour Napoléon I<sup>er</sup> et pour avoir remis en cause la véracité du voyage de René Caillié à Tombouctou en 1828.*

sa candidature comme chef de l'expédition, soutenue par Sir John Barrow, ait été rejetée en raison de son jeune âge et de son manque d'expérience des régions polaires.

La majorité des 134 membres de l'équipage est anglaise, mais parmi eux ceux qui ont déjà vécu une expérience arctique sont peu nombreux. Outre Franklin et Crozier, seuls 4 autres des 18 officiers de l'expédition ont déjà navigué dans un environnement polaire. Les deux glaciologues (*ice masters*) de l'expédition, James Reid et Thomas Blanky, sont des vétérans de l'Arctique, le dernier étant ami de longue date de Crozier.

## Matériels

Les deux navires, dont on a vu qu'ils disposaient à la construction d'une coque renforcée, sont chacun équipé d'une machine à vapeur de 25 chevaux chauffée au charbon qui actionne une hélice à vis d'Archimède amovible. L'*Erebus* reçoit celle d'une locomotive de la ligne Londres-Greenwich, le *Terror* celle d'une machine de la ligne Londres-Birmingham, ce qui leur permet d'atteindre sans voile et par mer calme une vitesse de 4 nœuds. La réserve de charbon embarquée doit permettre douze jours de navigation au moteur.

Les coques reçoivent un renfort complémentaire constitué de poutres et de plaques de fer, et un système de chauffage à la vapeur est installé pour faire face aux températures négatives extrêmes, qui peuvent atteindre  $-35^{\circ}\text{C}$ . L'étrave, renforcée par un bloc de bois en guise de figure de proue, fait de plus de 2 mètres d'épaisseur.

Les navires embarquent environ trois ans de conserves alimentaires. Les 8 000 boîtes de conserve sont réalisées dans l'urgence et mal soudées au plomb, comme il sera plus tard vérifié.

## L'expédition

Les deux navires appareillent de Greenhithe, sur l'estuaire de la Tamise, le 19 mai 1845. Ils progressent ensuite jusqu'aux îles Orcades avant d'affronter un Atlantique nord tempétueux. Ils font une dernière escale sur la côte ouest du Groenland, en baie de Disko, où 5 hommes libérés de leurs obligations sont débarqués, réduisant l'équipage à 129, et les derniers courriers sont déposés. L'expédition est aperçue une dernière fois par deux baleiniers à la fin du mois de juillet en baie de Baffin.

La suite de l'expédition a pu être reconstituée au fur et à mesure des recherches. L'hiver 1845-1846 se passe sur l'île de Beechey, puis les deux navires font route au sud par le détroit de Peel vers l'île du Roi-Guillaume, à proximité de laquelle ils resteront bloqués dans les glaces à partir de septembre 1846 et passeront les deux hivers 1846-1847 et 1847-1848. Les navires n'auraient plus été en état de naviguer.

Franklin décède le 11 juin 1847 et Crozier lui succède à la tête de





l'expédition. Neuf officiers et quinze hommes sont déjà morts. Ces détails sont contenus dans un message, daté du 25 avril 1848, laissé dans un cairn sur l'île du Roi Guillaume. L'équipage prévoit de partir à pied le lendemain vers le sud et l'embouchure de la Back River (en baie de la Reine Maud, Nunavut).



DR



DR

*Route suivie par Franklin depuis la baie de Baffin, vers l'île Beechey, le détroit de Peel et l'île du Roi Guillaume.*

*Erebus et Terror dans le pack*

## *Les recherches au 19<sup>e</sup> siècle*

Après deux années sans nouvelles, sous la pression du Parlement et de l'épouse de John Franklin, Lady Jane<sup>4</sup>, l'Amirauté britannique dépêche à l'été 1848 trois expéditions, l'une par voie terrestre avec John Rae le long du fleuve Mackenzie, et deux par voie maritime, l'une conduite par James Ross par le détroit de Lancaster au Canada et l'autre, en partant du côté Pacifique, menée par Henry Kellett. Ces trois tentatives se soldent par un échec.

À l'automne 1850, une expédition commandée par Richard Collison à bord d'HMS *Enterprise* et Robert McClure à bord d'HMS *Investigator* se rend dans le détroit de Béring et une autre, plus à l'est, menée par le chasseur de

<sup>4</sup> Elle se battra sans relâche pour que les gouvernements britannique et américain organisent des recherches. Elle financera elle-même sept de la trentaine d'expéditions qui seront organisées et sera à l'origine de l'installation d'une statue de bronze de Sir John à Londres, place Waterloo.

baleines William Penny, se joint à la quête, sans aucun résultat concret. La Compagnie de la Baie d'Hudson financera également plusieurs expéditions à la même époque, là encore sans succès.

Les premiers signes tangibles sont trouvés en août 1850 par une expédition britannique qui découvre les traces du premier campement d'hiver de l'expédition Franklin sur la côte nord de l'île de Beechey, ainsi que les tombes de trois marins décédés les premiers mois de 1846.

En 1852, l'Amirauté envoie sa plus grande expédition, sous les ordres de Sir Edward Belcher, car, outre son souci de rechercher l'expédition Franklin, elle est sans nouvelles de McClure et Collinson. Belcher rentre en Angleterre en 1854, il a réussi à sauver McClure qui a dû abandonner l'*Investigator*, mais toujours rien sur Franklin.

À la suite de ces échecs successifs, l'Amirauté déclare officiellement le 31 mars 1854 que l'équipage des deux navires est disparu en service et que les salaires seront reversés aux familles.

Au printemps 1854, John Rae, qui commande une quatrième expédition financée par la Compagnie de la Baie d'Hudson, établit le contact avec des Inuits qui possèdent des objets ayant appartenu à l'expédition Franklin et qui racontent l'histoire d'un groupe d'hommes blancs qui seraient morts de faim à l'embouchure d'une rivière que Rae identifie comme la Back River.

Le temps passe et l'Angleterre doit se concentrer sur la guerre de Crimée (1853-1856), mais Lady Jane ne baisse pas les bras et en 1857 elle arme à ses frais le yacht *Fox*, dont elle confie le commandement à l'irlandais Francis Leopold McClintock, explorateur confirmé de l'Arctique canadien. Celui-ci



L'Arctique canadien



atteint au printemps 1859 l'île du Roi-Guillaume qu'il parcourt à traineau. Là encore des Inuits possèdent des artefacts ayant appartenu à l'expédition Franklin, mais surtout, le 5 mai 1859, son équipe découvre dans un cairn une boîte contenant deux messages laissés par Crozier et Fitzjames. Le premier, daté du 28 mai 1847, signale que tout va bien et explique l'hivernage sur la côte nord-ouest de l'île. Le second, du 25 avril 1848, rapporte la situation désespérée des deux navires pris dans les glaces, la mort de vingt-quatre membres de l'équipage dont celle de John Franklin le 11 juin 1847 et enfin la décision d'abandon des navires. Les 105 survivants prévoient de se diriger vers le sud en direction de la Back River.

C'est, à ce jour, la seule preuve écrite du sort de l'expédition.

## Les recherches aux 20<sup>e</sup> et 21<sup>e</sup> siècles

Les fouilles reprendront en 1981-1982 sur l'île du Roi-Guillaume, elles permettront, à l'examen des squelettes des membres de l'équipage, de confirmer les carences en vitamine C (scorbut), un niveau exceptionnellement élevé de plomb et des marques sur les os suggérant des actions de cannibalisme. Elles se poursuivront également en 1984-1986 sur l'île de Beechey et les squelettes des trois premières victimes.



En 1992-1993 les recherches vont s'orienter vers la localisation des deux épaves. Elles permettront de retrouver en juillet 2010 l'HMS *Investigator*, abandonné par McClure en 1853, dans les eaux peu profondes de Mercy Bay sur la côte nord de l'île de Banks. Mais ce ne sera finalement qu'en septembre 2014 que l'une des épaves est retrouvée à proximité des côtes de la Péninsule Adélaïde, à 80 km au sud de l'île du Roi-Guillaume, et identifiée comme étant l'*Erebus*. Ce sera enfin HMS *Terror* qui sera repéré et identifié le 13 septembre 2016 par



# L'odyssée de l'*Erebus* et du *Terror*

24 mètres de fond dans une baie au sud-ouest de l'île du Roi-Guillaume.

## Hypothèses et conclusions

L'empoisonnement au plomb est un fait avéré, mais le niveau atteint dans les organismes suggère que les conserves ne sont pas seules en cause. Le système de désalinisation est aussi suspecté car il produisait de grandes quantités d'eau potable – à la fois pour l'équipage et pour l'alimentation des chaudières – à très forte teneur en plomb. Les décès auraient donc été provoqués par la combinaison du froid, de la faim, du scorbut et autres maladies (pneumonie et tuberculose notamment), le tout exacerbé par l'intoxication au plomb.

Un historien de Colombie britannique, David Woodman, qui a étudié en détail les différents témoignages des Inuits, a émis l'hypothèse que la majeure partie des équipages aurait pu regagner les navires, serait parvenue à appareiller de leur position initiale au nord de l'île du Roi-Guillaume et à naviguer vers le sud le long de la côte ouest, pour finalement se retrouver de nouveau bloqués l'un, le *Terror*, au sud de l'île, l'autre, l'*Erebus*, à une quarantaine de milles nautiques encore plus au sud. Et qu'ils auraient fini par sombrer sur place au début des années 1850.

Il reste sans aucun doute beaucoup d'interrogations qui attendent des réponses et l'exploration approfondie de l'épave du *Terror*, qui est posée à plat sur le fond dans un état remarquable de conservation, devrait permettre d'aller plus loin dans la connaissance du sort exact de l'expédition Franklin.

On en saura aussi peut-être plus sur l'éventuelle présence de femmes dans l'équipage, puisque parmi les corps retrouvés on a identifié quatre femmes, qui ont un ADN européen – ce qui exclut les Inuits. Le cas était, semble-t-il à l'époque, plus fréquent qu'on peut le croire au sein de la Royal Navy, où des femmes parvenaient à embarquer en se déguisant en hommes. On se rappellera les aventures de Mary Anne Talbot, qui servit à bord de deux vaisseaux de sa Gracieuse Majesté pendant les guerres napoléoniennes et ne fut démasquée qu'à la suite d'une blessure reçue au combat. Mais ceci est une autre histoire...



Message trouvé sur l'île du Roi-Guillaume en 1859