

LE PASSAGE DU NORD-OUEST ET SES EXPLORATEURS

par le professeur **Victor Macquet**

(lundi 6 novembre 2006)

Voir le Passage du Nord-ouest



Le conférencier



Le docteur Herraut

Notre terre a conservé longtemps des régions inexplorées. Les cartes anciennes les désignaient sous le nom latin de " Terra Incognita " , Terre Inconnue. Le Grand Nord Canadien est l'une de celles-ci. C'est là que des générations de navigateurs ont vainement cherché le Passage du Nord-ouest qui resta longtemps un mythe avant de devenir une réalité. Si j'ai choisi de vous en parler aujourd'hui, c'est que cette année marque, pour le Passage du Nord Ouest, un double centenaire: tout d'abord celui de sa première traversée, en 1906, mais aussi celui de la mort de Jules Verne, qui, dans son livre " Les Aventures du Capitaine Hatteras" a largement contribué à faire connaître ce passage. Telles sont les raisons qui m'ont poussé à vous parler aujourd'hui du passage du Nord-ouest et de ses explorateurs.

LES ORIGINES DU MYTHE

De quoi s'agit-il ? Les cosmographes du passé étaient persuadés qu'il existait au Nord de l'Amérique un passage permettant de se rendre en Chine et qui était l'équivalent de ce que Magellan avait découvert au Sud ce n'était qu'une hypothèse, mais elle fut le point de départ de l'idée qui conduisit a l'exploration des territoires du Grand Nord Canadien, a la recherche de ce passage mythique. Bien avant d'être découvert, le Passage du Nord Ouest figurait déjà sur les cartes. Telle celle-ci qui date de 1537. On y reconnaît la France et l'Angleterre ainsi que le Groënland. En passant au Nord de Terre Neuve on pénètre dans un détroit qui conduit d'abord àCipango, le Japon, puis a Cathay, la Chine. Pour cela il faut traverser des Terres Inconnues qui seront explorées peu a peu, en sorte que, de nos jours, on connaît bien l'itinéraire.Examinons le ensemble.

Au Nord du continent américain s'étend une mosaïque d'îles séparées par des chenaux encombrés de glaces une grande partie de l'année et que l'on ne franchit qu'avec d'énormes difficultés. Il existe la un passage permettant aux bateaux d'aller de la mer du Labrador au détroit de Béring. Entre les deux, l'île du roi William est un relais obligatoire et la plaque tournante du Passage du Nord Ouest. Pour l'atteindre, la route emprunte la mer du Labrador, le détroit de Davis puis la me! de Baffin et conduit au détroit de Lancaster puis au détroit de Barrow. Elle descend alors vers le Sud et parvient a l'île du Roi William. Une autre route passe par la baie d'Hudson et emprunte le détroit de Fury et Hecla puis le détroit de Bellot, pour gagner l'île du Roi William. Au delà, la route longe le continent et rejoint la mer de Beaufort et enfin le détroit de Béring, après un périple de 8.000 km. Mais pour parvenir a l valider ce trajet, plusieurs siècles d'explorations furent nécessaires et c'est seul-ment en 1906 que le Passage du Nord Ouest fut franchi en totalité. Avant d'en arriver là ,il faut revenir quelques siècles en arrière.

LES PRECURSEURS

Deux nations jouèrent le rôle de précurseurs dans la recherche de la route maritime vers la Chine : d'abord le Portugal, en en second lieu l'Espagne. Les marins Portugais s'élancèrent les premiers, poussés par leur Prince Henri Le Navigateur. Ils se dirigèrent vers l'Est : A partir de 1434 lis explorent les cotes d'Afrique et descendent progressivement vers le Sud. En 1488, ils doublent le Cap des Tempêtes, le futur Cap de Bonne Espérance, avec Bartholomeu Diaz. Dix ans plus tard, ils atteignent la cote de l'Inde avec Vasco de Gama. Puis ils arrivent à Malacca et en 1557 ils s'implantent à Macao. En 120 ans, ils ont ainsi créé vers la Chine la voie maritime la plus directe pour l'époque. Mais le balancier est déjà reparti vers l'Ouest car entre temps les Espagnols ont découvert l'Amérique.

A la recherche d'une autre route vers l'Inde, Christophe Colomb a fait le pari d'y aller par l'Ouest et il a gagné. En quatre voyages, à partir de 1492, il découvre Haïti, Cuba, et les Caraïbes. Rapidement la conquête s'étend et les pièces d'un gigantesque puzzle se mettent en place. Dès 1513, on débouche sur un grand océan, qu'on appellera " Mer du Sud ", avant de lui donner plus tard le nom de Pacifique. Le Mexique est conquis. S'il s'avère très vite que l' Amérique n'est pas l' Asie, on reste certain de trouver la Chine sur la rive opposée de l'océan. En 1520, Magellan a découvert un passage au Sud et son expédition a fait le tour du monde. Mais cette route par le Sud est longue et dangereuse et Magellan est mort en chemin! On va donc essayer de passer par le Nord !

LES PREMIERS EXPLORATEURS

Les Anglais et les Français les premiers à s'élancer à la recherche de cette route vers le Nord. Ils avaient été précédés sur cette voie par les Vikings mais le souvenir de leurs découvertes avait été perdu. Partis d'Islande, les Vikings avaient découvert le chemin du Groënland et en 986, Erik Le Rouge y avait installé deux colonies. Mais ces installations avaient été abandonnées par la suite. En 1496, Giovanni Cabotto, l' vénitien passé au service de l' Angleterre et devenu John Cabot, puis son fils Sébastien Cabot découvrent Terre Neuve, la cote du Labrador, l'embouchure du St Laurent et l'entrée de la baie d'Hudson. Ils sont persuadés que le départ du fameux passage se trouve là. François Ier qui cherche lui aussi la route de la Chine et des terres en Amérique envoie successivement deux navigateurs. Verrazzano part le premier, en 1523. Il explore la cote, de la Floride jusqu'à Terre Neuve, et confirme qu'un vaste continent bloque le chemin vers la Chine qu'il convient donc d'aller chercher plus au Nord. Jacques Cartier est envoyé le second, en 1534. Il part avec la double mission de "conquérir des nouvelles terres pour la France et trouver par le Nord le passage au Cathay ". En quatre voyages, il explore Terre Neuve, la cote du Labrador et le golfe du Saint Laurent qu'il remonte jusqu'à Montréal où il fonde une colonie. Mais nulle part il ne rencontre le passage. Elisabeth Iere développe la marine anglaise et stimule son commerce maritime. Elle envoie sur les mers toute une série de navigateurs dont Martin Frobisher qui reçoit la mission de rechercher le passage du Nord-ouest. Des 1576 il explore la cote Ouest du Groenland et le détroit de Davis, entre l'île de Disko et le continent américain, ainsi que le Sud de la terre de Baffin. C'est là qu'il rencontre les premiers esquimaux dont le type asiatique lui laisse à penser que la Chine est proche ! Il découvre leurs curieux vêtements, leurs igloos et leurs traîneaux à chiens.

LES EXPLORATIONS AU 17e SIECLE

A l'aube du 17ième siècle, les cotes de l'Amérique du Nord sont connues en latitude jusqu'au 40 degrés à l'Ouest et à 65 degrés à l'Est, mais des progrès vont être réalisés des deux cotés. Par voie de terre, les Français, avec Champlain, s'aventurent jusqu'aux Grands Lacs. Puis, Marquette et Chevalier de la Salle descendent le Mississipi jusqu'au Golfe du Mexique. Bientôt, l'anglais Hudson pénètre dans une immense baie qui portera son nom, avant de mourir, abandonné par son équipage révolté. Peu après, Baffin et Bylot poussent plus au Nord et découvrent le détroit de Davis, la terre de Baffin et la baie du même nom. Au delà s'ouvrent les entrées de plusieurs chenaux dont l'un, le canal de Lancaster se révélera plus tard être la véritable entrée du passage du Nord-ouest. En même temps, du coté Asiatique, Pierre le Grand, stimule l'exploration du rivage Nord de la Sibérie jusqu'au Pacifique et au Kamchatka.

LES EXPLORATIONS AU 18e SIECLE

Le 18ième siècle apporte son lot de découvertes de nouvelles terres, mais pas encore la solution au problème du Passage du Nord-ouest qui continue il se dérober: En 1728, Behring, un Suédois, au service du Tsar, débarque sur la cote américaine, apportant ainsi la preuve que la Russie et l'Amérique sont bien séparées par une mer à laquelle il laissera son nom. La présence Russe en Alaska va durer plus d'un siècle. Quant à Béring, il mourra du scorbut dans un autre voyage. C'est alors qu'apparaît John Franklin, à qui le passage du Nord Ouest doit beaucoup. De 1819 à 1825, il explore par voie terrestre près de 6.000 Km de cotes, au Nord du continent, entre Point Barrow et r embouchure de la rivière Back. Il confirme l'existence d'une mer au Nord du continent Américain et constate qu'on peut y naviguer pendant la courte période de l'été. Par contre, entre cette mer navigable et le détroit de Lancaster, il persiste toujours des terres inexplorées. L' Amiratuté est pressée de faire sauter ce verrou qui bloque le passage du Nord Ouest. Elle est décidée à frapper un grand coup et met sur pied, en 1845, une expédition comme on n'en a jamais vue auparavant.

L'EXPEDITION FRANKLIN DE 1845

Pour forcer le Passage du Nord Ouest, c'est tout naturellement à John Franklin, considéré alors comme le meilleur explorateur des régions polaires, que l'Amiratuté Britannique confie l'expédition de 1845. Franklin a reçu carte blanche. Son plan consiste à passer par le détroit de Lancaster puis à obliquer vers le Sud pour rejoindre la cote qu'il a déjà explorée et qu'il connaît bien. Il lui suffira ensuite de la longer jusqu'au détroit de Béring. Au moment où l'expédition s'apprête à partir, il n'est pas sans intérêt de faire le point sur ce que l'on sait alors de ces territoires inhospitaliers. Ce sont avant tout des régions froides où la température oscille entre - 30 en Janvier et + 4 en Juillet. En conséquence, la mer y est gelée une grande partie de l'année. Les glaces sont l'ennemi des navigateurs car elles gênent la progression des bateaux : elles forment des plaques de plus en plus larges qui se soudent et finissent par constituer des banquises. Leur extension varie au cours de chaque hiver en sorte que les explorateurs ne peuvent prévoir les obstacles qu'ils vont rencontrer. Dans l'ensemble, le Grand Nord est totalement pris par les glaces à partir d'Octobre, en sorte qu'on ne peut plus y naviguer jusqu'à la débâcle du Printemps. C'est seulement alors que la navigation redevient possible, quand les banquises se disloquent et que le vent du Sud libère des passages le long des cotes. Sur les bateaux immobilisés pendant l'hivernage, on maintient une activité au sein des équipages, mais des dissensions surviennent souvent qui aboutissent à la constitution de clans puis à des rébellions et parfois à des meurtres. En même temps, des maladies se manifestent: en premier lieu le redoutable scorbut, raçon de la nourriture salée ou séchée et des conserves. On essaie de le prévenir par le jus de citron et la viande fraîche. Se repérer dans ces régions est difficile car il n'est pas aisé de faire le point en absence de soleil visible ni d'utiliser la boussole près du pole magnétique. Il faut continuellement lutter contre les glaces qui assiégent les bateaux. On doit sans cesse exécuter des travaux de dégagement, scier les blocs et les repousser, ce qui épuise vite les équipages. On parvient ainsi péniblement à libérer le bateau, mais il se retrouve bien vite assésé à nouveau. Autour du navire immobilisé, les glaces bougent sous l'action des marées et du vent. Il en résulte un déplacement permanent des banquises. La dérive entraîne les bateaux que les glaces peuvent broyer. Par moments, la banquise gronde et craque de tous côtés. Des fissures apparaissent. Des blocs énormes se mettent en mouvement et montent à l'assaut. Certains bateaux ont ainsi disparu entièrement, disloqués et écrasés par les glaces. A la hauteur du cercle polaire, le soleil disparaît de Novembre à Février. Pendant cette longue nuit, le ciel est parfois illuminé par les lueurs étranges et mystérieuses des aurores boréales. Les expéditions rencontrent des esquimaux qu'on appellera plus tard des Inuits, mais on les tient à distance et on évite de les côtoyer de trop près, alors qu'on aurait beaucoup à apprendre de leurs méthodes de survie façonnées par une présence millénaire dans ces solitudes glacées. Un certain mépris pour cette civilisation archaïque sera à l'origine de cruels échecs des sociétés évoluées qui vont s'aventurer dans ces territoires. Jusqu'aujourd où l'on comprendra que, pour survivre, il faut copier leur mode de vie. Ces régions sont peuplées d'animaux. Dans la mer vivent des morses, des phoques et des baleines blanches, les fameux bélougas. Mais aussi des narvals, reconnaissables à leur corne unique qui les fait ressembler à des licornes. Sur la terre, où ne pousse aucun arbre, mais où apparaissent quelques fleurs au printemps, vivent des boeufs musqués et des caribous qui broient une herbe rare. Et l'ours blanc, vrai roi de ces étendues, y règne en maître.

L'expédition de 1845, qui veut forcer le passage du Nord Ouest, s'engage dans une contrée difficile. Avec Franklin partent deux vétérans de l'Antarctique, Crozier et Fitzjames, ainsi que 134 marins répartis sur deux gros navires de 350 tonneaux, L'Erebus et le Terror. On emporte trois années de charbon et de vivres, ainsi que des conserves et du jus de citron en quantité, contre le scorbut. Sur l'Erebus on a installé dans la cale une locomotive pour utiliser sa machine à vapeur et actionner l'hélice. Les bateaux quittent Londres en Mai 1845, espérant être de retour trois ans plus tard Dans son dernier message à l' Amiratuté, envoyé de la mer de Baffin, Franklin écrit "Nous sommes assurés du succès. La prochaine station de relâche sera Hong Kong "...Des baleiniers les aperçoivent une dernière fois devant l'entrée du détroit de Lancaster. Ce sera ensuite le silence. Les bateaux d'assistance stationnés dans le détroit de Béring les attendront vainement : on ne reverra plus jamais ni les deux navires ni les 134 marins qui disparaissent pour toujours.

Le mystère qui s'abat sur l'expédition ne sera éclairci que longtemps plus tard et aujourd'hui encore on ignore où et comment est mort Franklin. Pendant 2 ans on ne se posa guère de questions: l'expédition disposait de trois années de vivres. Puis l' Amiratuté commença les recherches à partir de 1848 et offrit une récompense de 20.000 livres à qui retrouverait la trace de Franklin. De son côté Lady Jane Franklin finança plusieurs expéditions pour rechercher son mari. On lança ainsi plus de 40 expéditions maritimes et terrestres sur la trace des disparu . Dans la recherche de survivants, tous les moyens furent utilisés : fusées lancées dans la nuit boréale, tirs au canon sur la banquise, lâchés de ballons dans le ciel pour disperser des messages, tout fut essayé. On captura mêmes des bandes de renards des neiges qu'on relâcha dans les glaces munis de colliers gravés donnant l'emplacement de dépôts de vivres. En 1850, des recherches furent entreprises à partir des 2 extrémités du passage. A l'Est, 10 navires s'élancent dans le canal de Lancaster et poussent jusqu'à l'île de Melville ou quelques-uns vont hiverner. Au passage, ils ont découvert sur l'île de Beechey les premiers indices du passage de Franklin : les tombes de 3 marins morts. Ces tombes existent toujours. Du coté Pacifique, 4 navires commandés par John Mac Clure et partis du détroit de Béring, explorent les abords des îles de Banks et de Melville. Bloqué là pendant trois hivers, il finit par abandonner son bateau pour rejoindre les navires venus de l'Est. Il est donc le premier homme à avoir reconnu entièrement le passage du Nord-ouest, même s'il a dû en parcourir une partie à pied ! Nulle part il ne rencontra de traces de Franklin. Le premier à retrouver ces traces est John Rae. Parti à pied en 1854, il sillonne la cote Nord du continent et finit par rencontrer des esquimaux en possession d'objets provenant de l'expédition. Ils lui racontent comment ils les ont obtenus d'un groupe d'hommes marchant vers le Sud, rencontré 4 ans auparavant entre l'île du Roi William et l'embouchure de la rivière Back. Cette découverte suscite de nouveaux espoirs et Lady Franklin confie alors à Léopold Mac Clintock la mission de retrouver son mari parti depuis maintenant 12 ans. Le bateau de Mae Clintoek, le Fox, a été revêtu d'une cuirasse de fer pour briser les glaces. Il retrouve sur l'île Beechey les tombes de trois marins de Franklin puis vient hiverner à proximité de l'île du Roi William. Au cours de l'hiver il explore les environs et finit par découvrir un cairn contenant deux lettres de l'expédition Franklin. On y retrace l'itinéraire suivi, la mort de Franklin et on ajoute en post scriptum que les survivants partent à pied vers le Sud. Le long de ce trajet, Mac Clintock retrouve des cadavres et divers objets dont un sextant et une médaille ayant appartenu a Franklin.

A partir de 1859, on eut donc la certitude que l'expédition avait péri corps et bien et on put reconstituer son parcours, à partir des récits d'esquimaux et des lettres trouvées dans les cairns. Les deux navires partis de la mer de Baffin avaient bien suivi l'itinéraire prévu par Franklin à partir du détroit de Lancaster. Après l'hivernage sur l'île de Beechey ou trois marins moururent, les bateaux s'engagèrent vers le Sud mais se trouvèrent bloqués par les glaces à l'Ouest de l'île du Roi William. Ils ne purent jamais se dégager. Leur calvaire y dura 4 années. Franklin mourut en Juin 1847, donc deux ans après son départ, alors qu'il restait encore 105 marins en vie. Les navires ne furent abandonnés qu'en Avril 1848 et les survivants partirent à pied. vers le Sud en traînant des chaloupes, avec l'espoir d'attendre la riviere Back, él plus de 300 km. Au printemps 1850 ,des esquimaux apyèrent un groupe d'une quarantaine d'hommes épuisés et souffrant du scorbut, marchant vers le Sud en traînant une chaloupe. Aucun n'arriva au but. Tous moururent en chemin. Sur le parcours parsemé de cadavres, on retrouva différents objets ayant appartenu él'expédition. Les derniers moururent donc au printemps 1850, soit cmq ans apres leur départ de Londres. lis avaient erré 2 ans dans les glaces, apres avoir abandonné les navires. En ce qui concerne les bateaux, le Terror fut écrasé par les glaces et son bois servit aux esquimaux pour faire des cabanes. Dans l'Erebus abandonné, les Inuits trouvèrent de nombreux cadavres. Pour s'éclairer dans les cales, ils percèrent des trous dans la coque, ce qui fit couler le navire. On donna par la suite le nom de Erebus Bay à l'endroit où les deux bateaux disparurent. Aujourd'hui, le lieu apparait désert et sinistre. Parfois des navigateurs y viennent en peIernage. Récemment des recherches au sonar n'y ont rien découvert. On a cherché à comprendre pourquoi une expédition si bien préparée et équipée avait débouché sur un tel désastre. On mit en cause Franklin lui-même : on lui reprocha ses 60 ans, l'itméraire choisi et ses bateaux trop gros pour manoeuvrer dans les glaces. Certains pensent qu'il fut sans doute assamssé après une mutinerie. Les vraies causes de l'échec furent les cinq longues années passées dans les glaces, l'épuisement des réserves, le scorbut et les marches épuisantes. Récemment, un examen des cadavres a permis d'y déceler des taux élevés de plomb rattachés aux soudures des boites de conserves. Les marins auraient donc souffert de saturnisme en plus de leurs autres problèmes. Enfin, on observa sur certains ossements des traces permettant de penser que l'anthropophagie avait régné parmi les survivants.

LE TRIOMPHE D'AMUNDSEN

Après l'échec de Franklin, on cessa de se passionner pour le passage du Nord-ouest. On préféra se tourner vers le Pôle Nord où les voyages d'approche se succédèrent. Le balancier ne revint vers le Passage du Nord-ouest que 60 ans plus tard, exactement en 1906, quand Amundsen réussit le premier à franchir d'un bout à l'autre le Passage en bateau Âgé de 36 ans, Roald Amundsen était un norvégien, habitué des mers polaires, qui savait vivre sur la banquise à la façon des esquimaux. Dans son projet, tout l'opposait à l'expédition de Franklin: il partait avec 6 hommes au lieu de 134, sur un petit bateau de 47 tonneaux, le Ojoa, au lieu de deux gros navires de 350 tonneaux. Surtout, il emmenait 17 chiens de traîneau, sans compter cinq années de vivres. Il emprunta l'itinéraire de Franklin, démontrant que ce trajet était le meilleur et il hiverna deux hivers sur l'île du Roi Guillaume, dans un havre qu'il appela Ojoa Haven, d'où il effectua des raids en traîneau jusqu'au pole magnétique. Il longea ensuite le Nord du continent et déboucha dans la mer de Beaufort pour un troisième hivernage, avant de parvenir au détroit de Bering en 1906, après un voyage de 3 ans. 8 Amundsen fut accueilli en héros en Norvège et dans le monde. Mais il devait accomplir par la suite d'autres exploits. Continuant ses explorations des régions polaires, il fut le premier homme a parvenir au Pole Sud en 1911. Puis, on le voit aux cotés de Hubert Wilkins, décorant celui-ci après son raid en avion dans l'arctique. Mais Amundsen s'ennuie et, en 1926, il s'associe avec l'ingénieur italien Umberto Nobile pour construire un dirigeable, le Norge, avec lequel ils se proposent de survoler le pole lis effectuent sans difficulté le trajet Spitzberg-Détroit de Béring par le Pole, survolant en partie le Passage du Nord Ouest. L'arrivée en Alaska et le retour en Norvège furent un triomphe. Mais a la suite de ce vol, Amundsen se fâcha avec Nobile, qu'il considérait comme un simple technicien. En 1928, Nobile entreprit de construire un autre dirigeable, l'Italia, pour effectuer un second vol vers le pole Parti de Rome et arrivé au Spitzberg, il s'envola vers le pole Le trajet aller fut sans histoire. Le pole fut atteint et survolé. Le monde entier était tenu au courant de l'exploit. Mais au retour le dirigeable rencontra des vents violents et s'écrasa sur la banquise. Des brise-glace et des avions partirent a son secours. Amundsen proposa son aide, oubliant ses ressentiments envers Nobile. Il partit a sa recherche en hydravion emmené par le Français Guilbaud, mais il ne revint pas. Nobile finit par être sauvé, mais on resta sans nouvelles d'Amundsen. Les journaux annoncèrent tout d'abord son retard puis ils tirent état de sa disparition. On ne retrouva jamais sa trace. Telle fut la fin tragique de ce grand explorateur, disparu a 56 ans, qui le premier avait triomphé du passage du Nord-ouest.

APRES AMUNDSEN

Des qu'il eut été franchi, le Passage du Nord-ouest cessa d'intéresser le public, et lorsque le canal de Panama fut ouvert, en 1914, on se rendit compte que le passage ne servirait jamais à rien. On ignorait alors qu'il allait acquérir par la suite une importance stratégique de premier plan. Déjà en 1940, un bateau de la Police Montée Canadienne, le Saint Roch, avait été envoyé pour affirmer la souveraineté du Canada sur ces territoires et y installer des postes de police. Parti de Vancouver il arriva sur la cote atlantique après 28 mois de navigation. En fait, le St Roch avait pu se faulifier près des cotes, dans des chenaux peu profonds. Pour franchir les banquises, on utilisa des brise-glaces. Le premier a traverser le passage fut le Labrador, en 1954. Il fut suivi par d'autres, qui créèrent ainsi une route WfUTime. Aujourd'hui, des brise-glaces, dont certains sont à propulsion nucléaire, circulent dans le passage et portent assistance aux bateaux en difficulté, de jour comme de nuit. Avec la Guerre Froide le Grand Nord Canadien acquit toute son importance stratégique. Au début des années 50, les États Unis découvrirent que leur frontière Nord était exposée aux incursions des bombardiers soviétiques passant par le Pole Le Président Eisenhower décida alors de créer une ligne de surveillance du continent Nord Américain a laquelle on donna le nom de DEW LINE (pour Defense Early Warning Line ou ligne d'alerte précoce de défense). Pour son installation, on utilisa les chenaux du Passage du Nord Ouest. Durant l'été 1955, 116 navires transportant le matériel nécessaire ont sillonné la région au cours d'une gigantesque opération de transport maritime qui reçut le nom de SEA LIFT. La DEW UNE est opérationnelle depuis 1957. C'est une chaîne de 63 stations de Radars qui s'étend sur 4.000 km entre l'Alaska et la Terre de Baffin, au Nord du Cercle Polaire, en grande partie le long du Passage du Nord Ouest. Chaque station dresse vers le ciel des radômes, des radars et des antennes de tout calibre qui scrutent en permanence l'hivorn au large de la banquise. Quant le danger des missiles s'ajouta a celui des bombardiers, le système fut complété par la création de la base de Thaler située encore plus au Nord et par la mise en service de quelques missiles nucléaires opérant sous la calotte glaciaire. Le premier, Wilkins avait effectué, en 1931, une tentative de traversée en sous marin sous la banquise. Son engin, le Nautilus, avait progressé de quelques milis sous la glace avant de renoncer a aller jusqu'au pole Cette tentative valut à Wilkins une célébrité telle qu'à sa mort en 1959, la marine américaine accepta de disperser ses cendres au Pole, lors d'une mission du sous-marin nucléaire Skate. L'année suivante, un autre sous-marin nucléaire, le Sea Dragon, parcourt d'un bout à l'autre le Passage, en plongée. Parti de la cote Est des États Unis, il rejoint Pearl Harbor et réalise ainsi, le premier, le vieux rêve de la traversée vers la Chine et Cipango par le Passage du Nord Ouest. L'année 1969 vit la réalisation d'un projet fabuleux : le transit d'un pétrolier géant par le Passage du Nord Ouest afin de démontrer que le pétrole de l'Alaska peut arriver par mer sur la cote Est des États Unis. Pour cela, le pétrolier Manhattan fut découpé en tranches et remonté avec une étrave modifiée pour le transformer en brise glace. La tentative réussit mais le pro jet d'évacuer ainsi le pétrole de l' Alaska fut finalement abandonné. Aujourd'hui, le Passage du Nord-ouest appartient entièrement au Canada. Sa portion Ouest fait partie des Territoires du Nord-ouest et sa portion Est est située dans la Province du Nunavut. Créée en 1999, cette Province est gouvernée par les Inuits eux-mêmes, sa police est assurée par les Rangers Canadiens Inuits qui connaissent parfaitement le pays où ils assurent la souveraineté du Canada. Leur costume ressemble toujours aux images ramenées par Ors il y a deux siècles.

Ces Inuits voient parfois passer de curieux visiteurs, tel Mike Horn qui a fait, à pied et en kayak, le tour du Cercle Polaire, soit 20.000 km, dont un quart le long du Passage du Nord Ouest qu'il a mis 10 mois à parcourir. Et voici que maintenant les catalogues d'agences de voyages offrent pour 12.000 dollars la traversée du Passage du Nord Ouest sur brise-glace russe entre la Sibérie et le détroit de Lancaster en passant par l'île du Roi Guillaume. Et ceci en trois semaines, la ou Amundsen mit trois ans. Le brise-glace russe" Kapitain Klebnikov" emmène ainsi chaque année en Juillet une centaine de touristes privilégiés a trvers les glaces. La vie a bord est agrémentée de conférences et la croisière se déroule dans un grand 10 confort. A l'extérieur, le spectacle est permanent pour ces passionnés qui vivent 18 jours sans nuit, a la découverte du passage du Nord-ouest. Sur leur route, ces mastodontes rencontrent par/parfois de petits voiliers menés par des marins friands d'aventure. Nous allons suivre l'un d'entre eux, ce qui nous permettra de connaître les difficultés de la mana'oeuvre dans les glaces et de découvrir le pays Inuit.

UNE TRAVERSEE DU PASSAGE, EN 2002:

Le voilier "Vagabond ", conduit par 3 jeunes Français, aventuriers des temps modernes, quitte le détroit de Béring en Juillet 2002 pour suivre le même itinéraire qu' Amundsen, mais en sens inverse. Si le détroit de Béring est libre de glaces, l'image satellite en montre encore près des cotes. Au milieu du détroit se dressent les 2 îles Diomède entre lesquelles passe la frontière Russie-USA. Bientôt, les icebergs défilent le long de la cote enneigée et le bateau croise quelques baleines. Le cap est mis sur Point Barrow, le point le plus septentrional de l'Alaska. On y arrive en quelques jours. Sur le rivage, on aperçoit les bâtiments de la DEW Line. Nous sommes ici en Alaska, territoire américain. La ville est le plus important peuplement esquimau de tout le Grand Nord. Une station météo diffuse les Informations indispensables pour la navigation. On parvient ensuite à la frontière du Canada. La mer est de plus en plus encombrée de glaces. Pour les repérer, le mieux est de grimper dans le nid de pie: on peut des lors se faulifier entre les blocs dérivants et les repousser à la perche pour se frayer un chemin. Très vite, le bateau est bloqué : il se retrouve totalement ceinturé par la banquise, bien que l'on soit toujours en Juillet. De tous cotés, les glaces entourent les navigateurs. Il faut attendre que le vent tourne au Sud pour que le bateau parvienne à se libérer et reprenne sa progression. Mais la navigation est dangereuse sur les hauts fonds qui ne sont qu'à 1m 60 et parfois à 1m. Vagabond parvient à l'île Herschel qui fut longtemps une base de baleiniers et ou l'on trouve toujours des traces de leur présence passée. Il existe là un poste de Rangers Inuits qui font office de guides. Ils montrent des souvenirs de la chasse à la baleine et les marques du passage du St Roch. On peut aller jusqu'aux tombes des baleiniers morts autrefois sur l'île. Des hauteurs, on aperçoit la banquise qui bloque l'île vers le Nord, mais heureusement le Sud est libre. Le vent qui se lève permet à Vagabond de reprendre sa route en longeant au plus près la cote La prochaine étape sera Cambridge Bay, à 1.200 km d'ici. Très vite, le bateau est a nouveau bloqué dans les glaces et se retrouve soulevé au dessus de la banquise. C'était autrefois le sort habituel des navigateurs étopiens. Brutalement, au cours de la nuit, le vent du Sud disloque la banquise et libère le bateau. faut faire vite pour s'échapper. Après 24 jours de navigation, on pénètre dans le golfe d' Amundsen. Bientôt, Vagabond arrive a Cambridge Bay dont les lumières brillent dans la nuit. La ville est un centre important, développé au fond d'une baie. Près du rivage s'élèvent des entrepôts ou s'accumulent caisses de marchandises et conteneurs. Cambridge Bay possède un aéroport qui le relie au reste du monde et à partir duquel on peut survoler la ville et ses alentours. Le voilier se dirige ensuite vers l'île du Roi Guillaume. Nous sommes ici au coeur du Passage du Nord Ouest. Les lieux sont chargés d'Histoire : le souvenir de l'expédition Franklin plane toujours sur la baie de l'Erebus et sur les rivages où des restes de caïnes se dressent encore. Sur ces étendues de pierreille s'est déroulée l'agonie des équipages de Franklin. L'Erebus et le Terror reposent sous ces eaux d'apparence si calme. Quant à la tombe de Franklin, elle est presque part près d'ici, le vent est à l'ouest celui qui saura la découvrir. Les chercheurs ne manquent pas, été comme hiver, et rodent dans les environs. Ceux-là explorent les fonds au sonar, espérant retrouver les vestiges des bateaux. De l'autre coté de l'île se trouve Ojoa Haven. Le bateau d' Amundsen a passé 2 hivers dans cette anse autour de laquelle une petite ville s'est développée. C'est maintenant un important entrepôt maritime qui dessert toute la région. La ville est fort animée : les Inuits sont exubérants. Le souvenir d'Amundsen est soigneusement entretenu: on montre son livre et son monument ; on rappelle sa liaison avec une jeune esquimaute et la descendance qu'il a laissée ici. L'homme que voici prétend être un de ses arrière petits fils. Tandis que le port est en pleine animation, les enfants font visiter leur école. Au départ des navigateurs, un officier de la célèbre Police Montée Canadienne vient les saluer. Vagabond emprunte maintenant le Canal de Ross, entre l'île du Roi Guillaume et la péninsule de Boothia. Rapidement, il retrouve des glaces dérivantes et chemine en compagnie d'un autre voilier vers les îles de Tasmanie. Une escale sur ces îles permet d'approcher un groupe de boeufs musqués, alors que des oiseaux migrateurs partent vers le Sud, annonçant l'arrivée de l'hiver. Le voilier se dirige ensuite vers le détroit de Bellot. Un passage étroit à travers la péninsule de Boothia qui permet d'éviter, un long détour par le Nord et fut découvert par Bellot, un des rares Français partis à la recherche de Franklin, mort près d'un glissant d'une plaque de glace dans la mer. La traversée du détroit de Bellot est toujours délicate. Elle se fait entre des falaises abruptes, au milieu de glaces entraînées par un violent courant contraire et projetées contre la coque. A la sortie du détroit de Bellot se dressent les deux cabanes de Fort Ross. Une est laissée à la disposition des ours. L'autre sert de refuge aux rares navigateurs qui y trouvent quelques conserves et un registre pour désigner leur passage. Le bateau quitte Fort Ross au clair de lune. Nous sommes maintenant le 11 Septembre et, malgré le froid qui commence, le bateau gagne sans difficulté le détroit de Lancaster puis le détroit de Pond. Un arrêt rapide au village Inuit de Pond Inlet marque la sortie du Passage du Nord-ouest qui vient d'être franchi en moins de 2 mois, ce qui est un record.

Ainsi s'achève notre périple dans le passé et le présent du Passage du Nord Ouest qui nous a permis de mieux comprendre les difficultés auxquelles se sont heurté les navigateurs d'autrefois. Mais ces navigateurs n'ont guère été récompensés: le passage reste, à ce jour, pratiquement inutile et aucun des espoirs placés en lui ne s'est réalisé. Tout est sans doute en train de changer: le réchauffement climatique qui s'installe va bientôt permettre d'utiliser cette voie maritime et de raccourcir de 8.000 km le trajet entre l'Europe et la Chine. Ceci est pour demain. Et Rinsi seront justifiés tous les sacrifices consentis par ceux qui ont permis de découvrir le Passage du Nord Ouest.

BIBLIOGRAPHIE:

Agnes BERIOT : Grands voiliers autour du monde. Ed du Pont Royal.. 1962

Albert BETTEE : L'invention du monde. Ed Delpire. 1960

Alain BOMBARD: Découvreurs et Conquêteants. La grande aventure des explorations. Ed Atlas. 1981

Edouard CALIC: Amundsen. Le dernier Viking. Ed Fayard. 1964

Amiral CORNUAULT : Les Forceurs du Passage du Nord-Ouest. Ed France Empire. 1971

Mike HORN : Conquêteant de l'Impossible. Ed XO. 2005

Biendan LEHANE : Le Passage du Nord-Ouest. Ed Time Life. La Grande Aventure de la Mer. 1982

Jean MALAURIE: Ultima Thulé. Ed du Chene. 2000

L.H. PARIAS: Les Explorateurs. Des Pharaons à Paul Emile Victor. Coil Bouquins. Ed Robert Laffont. 2004

Jules VERNE : Voyages et Aventures du Capitames Hatteras. Coll Hetzel 13 7