Épaves de Franklin

Les archéologues canadiens poursuivent leurs recherches dans l'Arctique

Michel Sacco avec la collaboration de Parcs Canada

Le camp de base des archéologues de Parcs Canada à Mercy Bay en juillet 2010.

Voilà 165 ans que l'on tente de retrouver la trace de l'**Erebus** et du **Terror**, deux navires d'exploration partis en mai 1845 avec 129 hommes d'équipage et trois années de vivres à la découverte d'un chenal navigable dans le Passage du Nord-Ouest. Les deux canonnières d'une trentaine de mètres avaient été reconverties pour les explorations polaires avec le plus grand soin par l'Amirauté britannique qui jugeait à l'époque, de manière bien présomptueuse, qu'une expédition aussi bien pourvue et bien équipée courait finalement peu de risques d'échec. L'**Erebus** et le **Terror**, de solides navires équipés de machines à vapeur auxiliaires développant 20 chevaux, représentaient probablement ce que l'on pouvait armer de mieux au milieu du XIXe siècle pour résoudre l'énigme du passage. En 1848, sans nouvelles de la mission commandée par sir John Franklin, qui avait lui-même mené par le passé deux périlleuses expéditions

£20,000
REWARD
Her Majesty's Government
DISCOVERY SHIPS
SIR JOHN FRANKLIN,
£20,000.
£10,000.
£10,000.
W. A. B. HAMILTON,

terrestres pour cartographier le nord du littoral canadien, la Marine royale décide de lancer trois équipes à son secours. Une première suit les traces de Franklin dans le détroit de Lancaster, une autre contourne le cap Horn pour se diriger jusqu'au détroit de Béring et la mer de Beaufort, tandis qu'une troisième descend le fleuve Mackenzie pour explorer le littoral arctique. Elles reviennent toutes bredouilles. C'est le début d'une saga qui va enflammer la Grande-Bretagne. Stimulées par la ténacité de Lady Franklin et l'orgueil blessé de l'Amirauté britannique, les missions de recherche vont se succéder. Jamais dans l'histoire maritime on aura autant cherché la trace de navires disparus. Ce n'est finalement qu'en 1859 qu'une mission mise sur pied par Lady Franklin découvre un message dans un cairn à Victory Point sur l'île du Roi-Guillaume. Le message rédigé en avril 1848 révèle que les navires ont été

Parcs Canada

prisonniers des glaces pendant 19 mois, que Franklin est mort et que les 105 survivants ont abandonné les navires pour tenter de rejoindre un poste de la Compagnie de la Baie d'Hudson sur le continent canadien. C'est le seul document écrit de la main des navigateurs britanniques que l'on ait retrouvé. Les survivants vont tous mourir d'épuisement dans leur marche vers le sud en direction de l'estuaire de la rivière Back.

Entre 1848 et 1880, plus d'une trentaine d'expéditions menées sur terre et sur mer ont cherché à élucider les circonstances de la disparition de l'équipage de Franklin et à recueillir des indices permettant de reconstituer le fil des événements. L'une d'elle va s'avérer décisive, non qu'elle renseigne sur le sort de Franklin, mais parce qu'elle va enfin apporter la preuve que le passage convoité depuis le XVe siècle existe réellement. À bord de l'**Investigator**, le capitaine de la Marine royale John McClure franchit le détroit de Béring et parvient jusqu'à l'île Banks en 1851. Du haut d'un promontoire, il aperçoit le détroit qui porte aujourd'hui son nom et qui mène jusqu'à l'île Melville, dont il discerne la silhouette. Or, en naviguant depuis l'Atlantique, William Parry a déjà touché l'île Melville en 1819. McClure vient donc de découvrir le chaînon manquant qui prouve l'existence du Passage du Nord-Ouest. Malgré tous ses efforts, McClure ne goûtera pas la gloire d'être le premier à franchir le mythique Passage à bord de son navire, qui reste prisonnier des glaces au nord de l'île Banks, dans Mercy Bay, où il abandonne finalement l'**Investigator** en 1853. L'équipage traverse à pied le détroit gelé jusqu'à l'île Melville où l'attend le **Resolute** pour le ramener enfin en Angleterre. John Le Mesurier McClure empoche tout de même une récompense de 10 000 livres pour avoir «découvert» le Passage du Nord-Ouest.

Les américains Charles Francis Hall en 1869 et Frederick Schwatka en 1879 et 1880 seront les derniers explorateurs du XIXe siècle à fouiller l'Arctique pour recueillir des artefacts et les témoignages des Inuits sur le sort des navigateurs disparus.

Les missions canadiennes

Aujourd'hui, la passion pour se documenter la tragique mission de Franklin et retrouver les épaves des navires demeure encore vive. Pour les chasseurs d'épaves, la découverte de l'**Erebus** et du **Terror** constituerait un remarquable trophée. Soucieux de préserver un patrimoine dont il a aujourd'hui la charge, le gouvernement du Canada a déclaré en 1992 les épaves Lieu historique national du Canada. C'est bien là le seul site historique classé dont on ignore la localisation exacte. En 1997, le Royaume-Uni, toujours propriétaire des navires, a signé une entente conférant au Canada le contrôle des recherches et de la récupération éventuelle du contenu des épaves.

Le Service d'archéologie subaquatique de Parcs Canada a entrepris en 2008 une campagne s'étalant sur trois ans afin de localiser les deux épaves. Dans cette quête, les informations transmises par la tradition orale inuite sont aussi importantes que les moyens techniques. Les récits des Inuits, qui collaborent avec les archéologues de Parcs Canada, ont orienté les recherches dans la région des îles O'Reilly au sud de l'île du Roi-Guillaume, au Nunavut. Ces missions de recherche se font avec l'aide de la Garde côtière canadienne et du Service hydrographique du Canada qui fournissent matériel et soutien logistique. Les archéologues peuvent travailler dans la mesure où un brise-glace est disponible pour les transporter sur la zone de fouille, ce qui n'est pas nécessairement le cas chaque été.

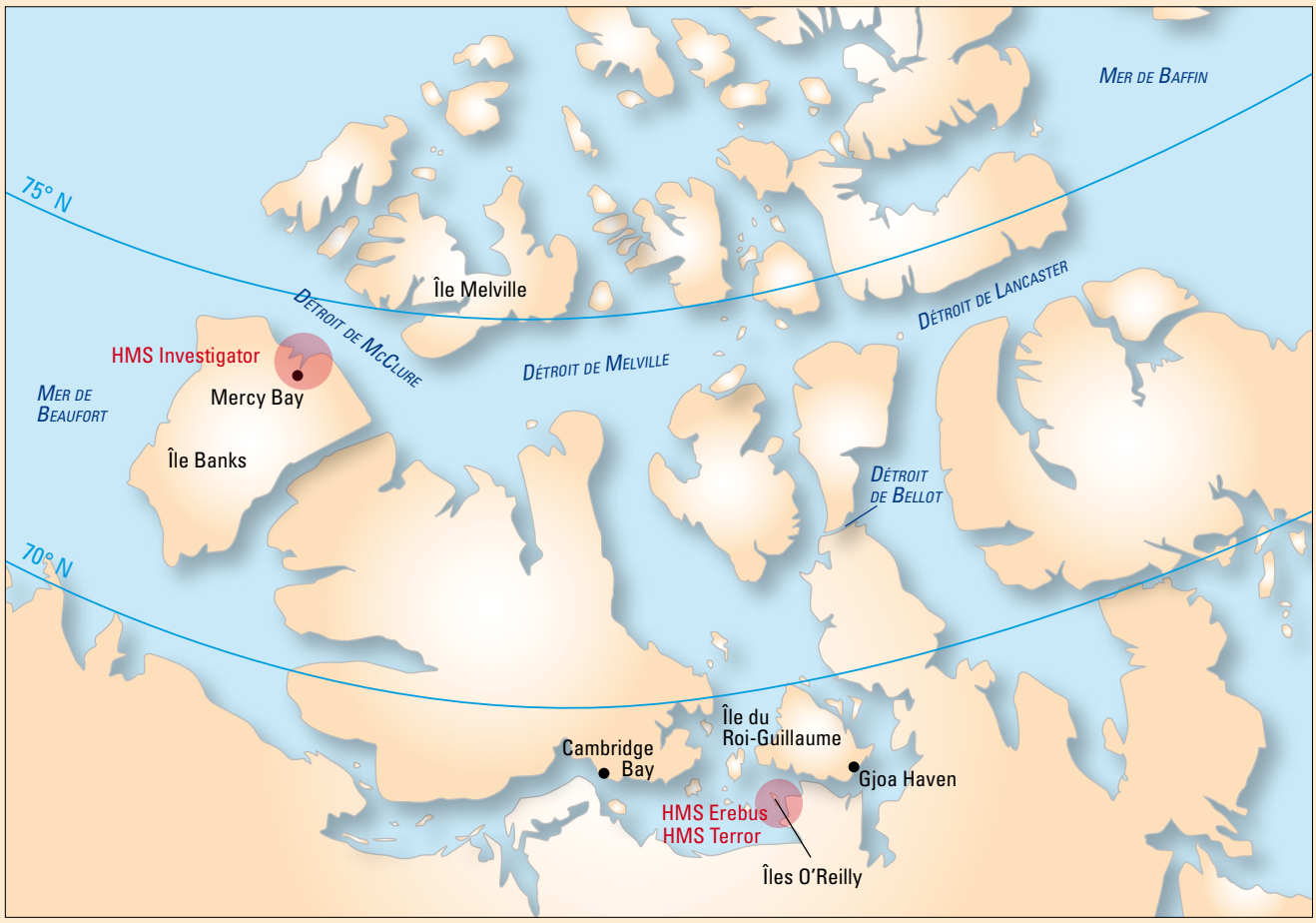
L'investigation est réalisée au moyen d'un sonar latéral remorqué par une petite embarcation motorisée. Le signal acoustique donne une image détaillée de la surface du fond marin et permet ainsi de repérer facilement une épave. La problématique

Jonathan Moore, Parcs Canada

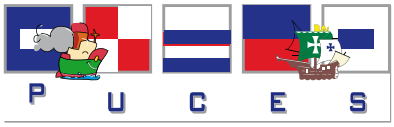
Une vedette de prospection Gannet remorque un sonar à balayage latéral entre les îles O'Reilly à la recherche des épaves de l'**Erebus** et du **Terror** en août 2010.

Parcs Canada

Des archéologues de Parcs Canada font le relevé d'une pièce du gréement de l'**Investigator** sur l'île Banks.



Incontournables



www.lespucesnautiques.com

Celles dont tout le monde parle!

Les petites annonces nautiques les plus performantes du Québec. L'endroit par excellence pour vendre ou trouver, bateaux, accessoires, équipements, etc.

www.yachting.qc.ca

Le premier portail nautique du Québec, nous vous renseignons depuis plus de 10 ans. Forum, nouvelles, articles, calendrier d'événements, clavardage, etc.

Voiles neuves, le meilleur rapport qualité/prix

Design informatisé

Plus de 1000 plans de voilure en répertoire

Service de réparations, vérification de vos voiles à l'automne

Enrouleurs Profurl

Cours de conception et de fabrication de voiles offert gratuitement à des groupes

Cours de réparation de voiles, appelez-nous pour plus d'informations

Voiles Larsen
1890 Marie-Victorin, Saint-Bruno, Qc, J3V 6B9
(450) 653-6636 (800) 568-5624 FAX: (450) 653-3357
email: info@larsensails.net
http://www.larsensails.net

Le spécialiste **Nikon**

6229, Saint-Hubert
Montréal, Québec
514 274 6577
1 800 363 3535
WWW.LOZEAU.COM

Dumoulin Bicyclettes

Change:

de look...
...et d'adresse

Mais vous offre toujours une sélection de vélos pliants et un service incomparable.

maintenant au 173 Jean-Talon est, Mtl
514.272.5834
www.dumoulinbicyclettes.com

particulière de la zone de recherche tient au fait qu'elle n'est encore que partiellement cartographiée et qu'il a fallu préalablement sonder les fonds marins afin de permettre l'approche du brise-glace. La première mission menée en 2008 a donc fait une large part de ce travail de bathymétrie. La deuxième mission entreprise en août dernier à bord du **Sir Wilfrid-Laurier** a permis de sonder le sud-est des îles O'Reilly pendant 5 jours sur une surface de 150 km^2. Les deux épaves si convoitées ont une nouvelle fois gardé leur secret, mais l'équipe dirigée par Marc-André Bernier a la satisfaction d'avoir exploré maintenant la moitié de toute la surface de recherche, ce qui réduit d'autant le périmètre d'incertitude. La troisième mission, dont on ne connaît pas encore la date de départ, devrait permettre de sonder le secteur nord-est du petit archipel et, espère-t-on, de localiser l'un des deux navires. L'**Erebus** ou le **Terror**? Le mystère demeure sur l'identité du navire que les Inuits affirment avoir vu couler dans le secteur voilà plus de 150 ans…

Parcs Canada

Le sonar remorqué par le bateau pneumatique a permis de retrouver l'épave de l'**Investigator** en moins d'une heure dans Mercy Bay.

La découverte de l'Investigator

Au mois de juillet 2010, l'équipe d'exploration archéologique de Parcs Canada menait une autre mission de recherche afin de localiser l'épave de l'**Investigator** abandonné par McClure en 1853 dans Mercy Bay et d'en apprendre davantage sur les vestiges laissés sur place par les explorateurs. Mercy Bay fait aujourd'hui partie du Parc national de Aulavik, un secteur que les Inuits connaissent bien. Le dépôt de matériel entreposé sur la berge par l'équipage de l'**Investigator** a longtemps attiré les populations locales qui venaient s'y ravitailler en bois et en métal, des matériaux précieux dans l'Arctique.

Pourvus de données britanniques qui indiquaient clairement la localisation de l'**Investigator**, les archéologues l'ont retrouvé moins d'une demi-heure après les débuts du sondage, à peu près à l'endroit où il avait été abandonné en 1853. Préservée par les eaux froides depuis plus de 150 ans, la coque du navire de 35 m enfoncée dans la vase présente un pont supérieur encore dans un très bon état de conservation. La coque ne s'est pas disloquée et repose sur le fond dans son intégralité, l'étrave bien droite. Les archéologues n'espéraient pas le retrouver en si bonne condition. Des images tournées avec un robot téléguidé sont visibles sur le site www.pc.gc.ca/fra/culture/expeditions/index.aspx.

À partir d'un camp de base installé sur la terre ferme, l'équipe de Jonathan Moore et Ryan Harris a également pu mener des recherches pendant huit jours. Elles ont permis de cartographier le site et de mettre au jour les sépultures de trois marins ainsi que plusieurs vestiges appartenant au dépôt aménagé sur le littoral en 1851. La prochaine mission à Mercy Bay prévoit une série de plongées sur l'épave que l'on n'envisage toutefois pas de renflouer.

Les contraintes logistiques, les conditions climatiques parfois difficiles et l'éloignement des sites fouillés ne permettent pas d'avancer rapidement sur les traces des explorateurs britanniques du XIXe siècle. Ces recherches permettent néanmoins de reconstituer patiemment l'immense puzzle de l'histoire de l'exploration arctique, histoire passionnante d'une époque «de bateaux de bois et d'hommes de fer» qu'il appartient aujourd'hui au Canada de mettre en valeur.

Ryan Harris, Parcs Canada

Le côté tribord de la coque du **HMS Investigator**, extrait de la vidéo réalisée à l'aide d'un ROV (*Remotely Operated Vehicule*).