

Libretto

DOMINIQUE FORTIER

DU BON USAGE
DES ÉTOILES

roman

Libretto

© Dominique Fortier et les Éditions Alto, 2008.

© Éditions de La Table Ronde, Paris, 2011.

Carte : Caroline de Leusse.

ISBN : 978-2-7529-0882-7

Née à Québec en 1972, titulaire d'un doctorat en littérature, Dominique Fortier exerce les métiers de réviseuse, de traductrice et d'éditrice. Elle a traduit une vingtaine d'ouvrages littéraires et scientifiques dans des disciplines aussi diverses que les sciences politiques, la linguistique et la botanique. *Du bon usage des étoiles*, son premier roman, a été finaliste au Prix littéraire du Gouverneur général ainsi qu'au Prix des libraires du Québec, et a remporté le Prix Gens de mer du Festival Étonnants voyageurs en 2011.

*Sail, sail adventurous Barks! Go fearless forth,
Storm on his glacier-seat the misty North,
Give to mankind the inhospitable zone,
And Britain's trident plant in seas unknown.*

ELEANOR PORDEN

Les lords commissaires de l'Amirauté ont, à tous égards, pourvu avec libéralité au confort des officiers et des hommes d'une expédition susceptible, grâce aux prodiges du moteur à hélice et à d'autres avantages de la science moderne, de produire d'extraordinaires résultats.

THE TIMES, 12 mai 1845

*Tu es fou et je suis aveugle ;
Dis-moi, qui nous ramènera à la maison ?*

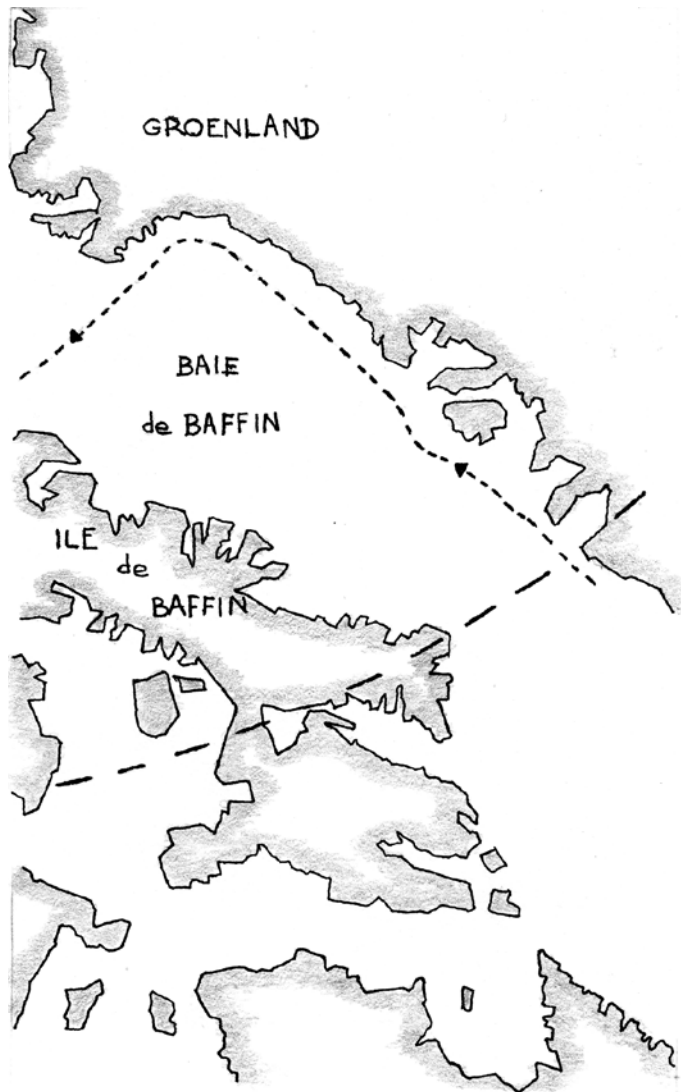
JALAL UD DIN RUMI



GROENLAND

BAIE
de BAFFIN

ILE
de
BAFFIN



Il y a de cela quelques années, une controverse éclata chez les érudits quant à savoir si l'eau salée était susceptible d'être soumise au phénomène que l'on connaît sous le nom de congélation. De doctes savants soutenaient en effet, au mépris de la raison, que les eaux nordiques devaient être à longueur d'année tout à fait dépourvues de glace sous prétexte que l'eau salée ne connaissait, par sa nature même et en raison des éléments dont elle est composée, que l'état liquide, et maints arguments frivoles et absurdes furent avancés pour prouver l'impossibilité de la congélation de l'eau de mer. Mais la question est dorénavant entièrement résolue ; et le phénomène est confirmé à la fois grâce à de nombreuses observations et à plusieurs expériences. Précisons en outre que pour congeler une telle eau de salinité ordinaire, dont la matière saline constitue le trentième du poids, nul n'est besoin d'un froid extrême : il a été démontré que ce processus a lieu au vingt-septième degré environ de l'échelle de M. Fahrenheit, soit quelque cinq degrés seulement sous le point de congélation de l'eau douce.

Gardons-nous cependant de conclure hâtivement de ce phénomène, comme plusieurs ont été tentés de le faire, qu'une mer Polaire exempte de glace ne saurait exister. Une multitude de preuves attestent au contraire de la présence d'une telle étendue d'eau au pôle Nord, dont nous nous bornerons à citer les plus évidentes et les plus irréfutables : comme il est communément admis que la glace ne se forme qu'à proximité du littoral, qu'il s'agisse

de celui du continent ou d'îles, et qu'on ne trouve nulles semblables terres ni au pôle ni dans les environs d'icelui ; comme le soleil arctique brille pendant quelque vingt heures par jour durant l'été, ce qui est largement suffisant pour faire fondre toute banquise qui se serait formée au cours des mois d'hiver ; comme maints navires enfin ont pu naviguer en eaux libres à des latitudes élevées tandis que leur progrès avait été entravé par des icebergs, des bourguignons et de la glace flottante à des latitudes beaucoup plus méridionales, on ne peut qu'en conclure que le pôle Nord est en toutes saisons entouré d'une mer absolument libre de glace et, par conséquent, aisément navigable.

Argo Navis

Le soleil brillait en ce 19 mai 1845 alors que l'*Erebus* et le *Terror* s'apprêtaient à appareiller de Greenhithe, leurs reflets tremblant sur les eaux verdâtres du port où flottaient guirlandes, poignées de riz et petits poissons morts. Pas moins de dix mille personnes se massaient sur les quais pour assister au départ de Sir John Franklin, héros de l'Arctique, qui repartait à la conquête du mythique passage du Nord-Ouest, toujours pour la plus grande gloire de l'Empire. Sur le pont de l'*Erebus*, en habit d'apparat, l'explorateur agitait un mouchoir coloré afin que son épouse Jane, Lady Franklin, puisse facilement le distinguer au milieu de ses inférieurs qui secouaient, eux, des mouchoirs de soie noirs. Une fanfare entonna les premières mesures de *God Save the Queen*, dont les accords se mêlèrent aux acclamations et aux adieux ; l'émotion touchait à son comble. On aurait cru, comme le rapporta le lendemain un fin observateur dans la gazette, que l'Angleterre célébrait le retour triomphal de l'explorateur plutôt que son départ. Une colombe traversa un pan de ciel d'un coup d'aile paresseux et vint se poser sur le mât du *Terror*, observant toute cette agitation la tête un peu penchée de côté, avant de s'installer confortablement, comme pour y couvrir un œuf. On s'accorda à y voir un heureux présage.

Puis les navires s'ébranlèrent, poussifs, et partirent à

l'assaut des mers inconnues. Les spectateurs rentrèrent chez eux. Le héros de l'Arctique, qui se remettait difficilement d'une vilaine grippe, descendit dans sa cabine où il ne tarda pas à s'assoupir après avoir bu un peu de thé. Bientôt matelots, aides et officiers des deux navires eurent regagné leurs postes respectifs et il ne resta plus sur le pont du *Terror* que Francis Crozier, second de l'expédition et commandant dudit navire, qui regardait droit derrière le sillage en V laissé dans l'eau. Entendant un bruit sourd derrière lui sur le pont, il se retourna et faillit mettre le pied sur la colombe qui avait dégringolé du mât. Il saisit une aile entre le pouce et l'index : encore tiède, l'oiseau mou le fixait de son œil rond. Crozier le balança à la mer sans plus de cérémonie. Neptune, le chien du chirurgien, un mélange assez disgracieux de beagle et de lévrier, fit mine un instant de vouloir plonger à sa suite, mais, se ravisant, choisit plutôt de tourner en rond trois fois avant de se coucher sur le pont et de laisser échapper un pet sonore.

25 mai 1845

Une semaine à peine s'est écoulée depuis que nous avons levé l'ancre et le pays que j'ai quitté me semble plus lointain que la Lune et les étoiles au-dessus de nos têtes, toujours les mêmes et toujours différentes.

La mer est calme et les navires sont sûrs. Le *Terror* est mon plus vieil ami, mon seul ami, peut-être, dans ce voyage où je ne peux compter sur la présence de Ross avec qui j'ai franchi les frontières de l'Antarctique et entre les mains de qui j'aurais accepté sans hésiter de mettre ma vie encore une fois. En vain j'ai insisté pour que nous ayons à bord quelques-uns de ces baleiniers qui connaissent mieux que n'importe quel lieutenant de la marine britannique les eaux traîtresses de l'Arctique, braves hommes auxquels on doit la plupart des découvertes de ce pays de glace. Malheureusement, l'équipage constitué par Fitzjames est à l'image de celui qui l'a choisi : élégant, enthousiaste, sûr de lui, mais cruellement dénué d'expérience. Parmi les vingt et un officiers – au service exclusif desquels on compte pas moins de huit hommes, lesquels, je l'espère, ne rechigneront pas le moment venu à retirer leurs gants blancs pour briquer le pont ou carguer les voiles –, il n'en est pas un, hormis Sir John, les deux maîtres de glace et moi-même, qui se

soit déjà aventuré dans l'un ou l'autre des cercles polaires. Les plus curieux ne connaissent l'Arctique, Dieu ait pitié de nous, que par ce qu'ils en ont lu dans les récits de Parry et de Franklin, dont ils récitent des passages avec la même ferveur que s'il s'agissait de versets de l'Évangile. Ils sont excités comme des écoliers qu'on amène au cirque.

Une semaine à peine et j'ai dû aller dîner trois fois à bord de l'*Erebus*, Sir John semblant croire qu'il entre dans ses devoirs d'organiser des soupers fins et de veiller à ce que ses officiers ne s'ennuient point. Il me fait envoyer au matin de petites cartes où il est inscrit en lettres soignées que « Sir John Franklin, capitaine de l'*Erebus*, requiert l'honneur de la présence à sa table de Francis Crozier, capitaine du *Terror* », comme si je risquais de le confondre avec le commandant de quelque autre navire et de me présenter par erreur sur un bateau où je ne serais pas attendu. Les hommes qui doivent lui rapporter ma réponse patientent, trempés, l'air un peu ahuri devant ces salamalecs, tandis que je retourne le carton pour y tracer ma réponse, après quoi ils reprennent la mer afin d'aller livrer le précieux bout de papier. Il faudra que je songe à informer les vigies de convenir d'un code pour éviter ces équipées qui transforment inutilement nos matelots en garçons de poste.

On fait bonne chère sur l'*Erebus* ; cinq bœufs qui nous accompagnaient à bord du *Barretto Junior*, le navire de ravitaillement, ont été sacrifiés en une véritable hécatombe et accommodés à différentes sauces. Hier, nous avons eu un fort bon rôti de côtes, suivi d'une sole à la meunière, de carottes et de pommes de terre au beurre et d'un flan aux petits fruits, le tout servi dans l'argenterie frappée aux armes ou au monogramme de chacun. On ne pousse pas le ridicule jusqu'à exiger que j'apporte mes propres couverts, mais je mange dans ceux de Sir John, qui a apparemment emporté plus que le strict nécessaire.

On devise gaiement du voyage qui s’amorce, comme s’il s’agissait d’une excursion de chasse à courre, bien que je doute que la majorité de ces messieurs ait jamais tué gibier plus redoutable qu’une perdrix ou, à la rigueur, un renard. La plupart nourrissent, comme DesVœux, une admiration sans borne pour Sir John, *le héros de l’Arctique*, dont le récit des hauts faits a bercé leur enfance, *l’homme qui a mangé ses souliers* et, contre toute attente, réussi à survivre seul dans une nature sauvage et hostile.

À voir cette joyeuse assemblée qui fait bombance, les valets qui servent et emportent les plats sous des cloches d’argent, les vins qui accompagnent chaque nouveau mets, on se croirait à un souper chez un gentilhomme de campagne dont le cheptel a connu une année particulièrement productive ou qui vient de marier sa fille. À cela près qu’il n’y a nulle dame parmi l’assemblée – mais il est vrai qu’elles se retirent de toute façon dès la dernière bouchée avalée pour laisser ces messieurs fumer leurs cigares et siroter leur porto – et que les chandeliers sont solidement fixés sur la table où des gobelets d’argent remplacent les verres de cristal. Sans oublier, bien sûr, qu’une fois les réjouissances terminées, plutôt que de demander qu’on avance ma carriole, je fais appeler les rameurs qui, au terme d’un voyage pouvant mettre jusqu’à deux heures sur les rouleaux de l’Atlantique, me ramèneront chez moi, sur le *Terror*, au fond la seule maison que j’aie jamais eue.

4 juin 1845

Ce matin, j’ai découvert que mon stock personnel de tabac et de thé, que je croyais n’avoir jamais été livré, a plutôt été porté à bord de l’*Erebus*, dans la cabine de Fitzjames, que je sais n’avoir rien à se reprocher puisqu’il n’a de

cesse de claironner que quelque ami inconnu a jugé bon de lui faire un cadeau inattendu à l'occasion de son départ. Il ne me déplairait point de le détromper, mais cela serait du dernier ridicule que d'aller pinailler comme une poissonnière pour quelques kilos de thé. J'ai suffisamment subi de ridicules aux mains de Fitzjames, le plus souvent à son insu et sans même qu'il l'ait cherché, ce qui ne fait que rendre l'insulte plus amère encore. Reste que Fortnum et Mason ne s'étant pas trompés sur la cabine où ils devaient faire porter leur facture, j'ai réglé sans y regarder par deux fois les provisions de cet animal qui n'en a toujours aucune idée et croit dur comme fer au présent d'un admirateur – ou, plus vraisemblablement, d'une admiratrice.

J'ai bien peur que l'humeur à bord du *Terror* ne soit pas aussi euphorique que sur l'*Erebus* où, si je me fie à ce qu'on m'en a dit, « on entend des rires du matin au soir ». Je dois avouer que je n'ai encore jamais eu le plaisir d'être témoin d'une telle chose sur un navire, mais, qui sait, peut-être Sir John possède-t-il des talents d'amuseur insoupçonnés ? À moins que cette allégresse ne soit imputable à Fitzjames, dont la physionomie transpire la joie et la confiance.

Si mon vaisseau ne retentit pas de rires à longueur de journée, je suis néanmoins assez satisfait des officiers qui ont pour tâche de me seconder, lesquels semblent bien me le rendre.

Edward Little, mon lieutenant, est un homme sérieux, quoique de peu d'expérience. Il n'est guère disert, et nous ne ressentons ni l'un ni l'autre le besoin de meubler nos silences de bavardages inutiles. Il me semble posé et réfléchi, et sait se montrer ferme sans manifester de mépris ou de dureté envers les hommes. Par ailleurs, il ne tente pas de s'en faire des amis – tentation à laquelle j'ai vu Fitzjames céder dès le lendemain du départ, quand il s'est promené parmi les matelots de l'*Erebus* pour leur offrir du tabac (*mon*

tabac!) en plus de leur ration quotidienne – et sait qu’il vaut mieux être respecté qu’aimé, ou craint.

John Peddie et Alexander MacDonald, respectivement chirurgien et aide-chirurgien, font une curieuse paire, le second étant aussi long et mince que le premier est petit et râblé; ils ressemblent à ces illustrations qui représentent Don Quichotte de la Manche et son fidèle Sancho, mais en quelque sorte renversées, puisque c’est Sancho qui donne ici les instructions à l’ingénieux hidalgo. Ces instructions sont par ailleurs peu nombreuses, car l’assistant connaît manifestement son affaire et n’a guère besoin qu’on le ramène à l’ordre. Il fait tous les jours une tournée afin de s’informer de la santé des hommes, consignait dans un petit calepin diverses observations dont il discute ensuite avec Peddie, sans avoir jusqu’à maintenant senti le besoin de m’instruire du fruit de ces conversations. J’en déduis que tout le monde est en bonne santé. Peddie quant à lui passe le plus clair de son temps dans sa cabine où il a aménagé un minuscule laboratoire encombré de fioles et de flacons qui me semblent bien fragiles pour survivre à un voyage tel que celui que nous entreprenons. Il y mêle poudres et liqueurs afin, m’a-t-il dit, de fabriquer des remèdes connus de lui seul et souverains contre le scorbut et les migraines, entre autres. Ces concoctions viendront enrichir la pharmacie bien garnie qu’il a assemblée avant le départ, et qui compte, outre l’opium, le laudanum et la morphine utilisés contre la douleur, le camphre et la cocaïne réputés pour leur action stimulante, les inoffensives huile de ricin et teinture de lobélie, tous remèdes que l’on trouve couramment à bord des navires devant effectuer de longues expéditions, des substances dont je n’avais encore jamais entendu parler, notamment du calomel et de la poudre de mandragore, dont les propriétés, bien que mal connues encore, laissent présager, dit-il, de multiples utilités. Il m’a confié nourrir une véritable passion

pour la botanique, et être impatient d'entamer la composition d'un herbier de simples de l'Arctique. Je l'ai prévenu qu'il risquait fort d'être déçu, puisque nous arriverons probablement dans le détroit de Lancaster au moment où toute végétation disparaît, mais il m'assure qu'il suffit de savoir regarder pour trouver de la vie là où un œil peu exercé ne verrait que désolation. Il est vrai toutefois qu'il n'a jamais voyagé plus au nord que le soixantième parallèle.

7 juin 1845

Nous avançons bien, les vents sont favorables. Que dire de plus, sinon que chaque minute qui m'éloigne davantage d'elle est souffrance.

Nouveau souper à bord de l'*Erebus*, où il a fallu ce soir plus d'une heure pour me rendre et autant pour en revenir une fois le café, le porto et le brandy dûment avalés. Comme la mer s'était levée pendant le repas, les rameurs ont dû redoubler d'efforts pour nous ramener à bon port, et nous étions tous trempés des pieds à la tête et grelottants en remontant à bord du *Terror*. Je leur ai fait servir un grog chaud, qui a semblé les rasséréner. Pour ma part, il faudra davantage pour m'apaiser.

La conversation a d'abord roulé sur diverses questions de peu d'importance, la politique du pays quitté depuis si peu longtemps qu'on se croit encore mystérieusement lié à lui, des connaissances communes dont on n'a pas fini de se demander des nouvelles, nouvelles qu'on répétera probablement *ad nauseam* pendant les deux années à venir quand on se sentira l'âme à la nostalgie, en les agrémentant, selon l'humeur, de nouveaux détails, réels ou inventés, jusqu'à ne plus pouvoir distinguer ceux-ci de ceux-là. Puis on aborde des sujets qui intéressent tout le monde, et sur lesquels

chacun a son mot à dire : l'électricité, le magnétisme et, plus prosaïquement, les améliorations apportées aux deux navires pour leur permettre de passer plusieurs hivers dans les eaux de l'Arctique, traîtreusement semées d'icebergs, où des morceaux de banquise errants entravent au matin le passage qui était libre la veille.

Sir John énumère ces prodiges techniques sans se lasser, comme il ferait admirer la robe d'un cheval neuf ou la marqueterie d'un secrétaire :

– Avec le chauffage central, se plaît-il à répéter, grâce auquel le charbon qui sert à alimenter nos chaudières aura un double usage, nous serons aussi douillettement installés que dans les maisons les plus modernes de Park Lane.

– J'ai pu voir ces chaudières, intervient DesVœux, tandis qu'on installait dans la cale les locomotives qu'elles avaient pour mission de propulser. Imaginez, si elles suffisaient à tirer des dizaines de wagons, comme elles se riront de la glace qui prétend les arrêter.

– Dans le cercle polaire, la glace fait parfois plusieurs dizaines de pieds d'épaisseur, fais-je remarquer pour l'avoir souvent observé. Douze locomotives ne suffiraient pas à la briser en ces endroits, et elle peut broyer la coque d'un navire aussi facilement que vous écraseriez entre vos doigts la coquille d'un œuf.

Il me regarde un instant sans répondre, comme si j'avais eu l'intention de lui être désagréable ou de lui manquer de respect. Puis Sir John reprend, d'un ton qui n'a rien perdu de son enthousiasme :

– Raison pour laquelle la proue du *Terror* et celle de l'*Erebus* ont été renforcées d'acier trempé. Avec votre connaissance des eaux glaciales, nous trouverons bien, mon cher Crozier, un mouillage où nous ne risquons point d'être sur le chemin de ces morceaux de banquise redoutables.

Et il lève son verre d'un geste débonnaire qui pourrait

bien signifier qu'il nous pardonne, la banquise et moi, d'être de tels rabat-joie.

10 juin 1845

Tandis que nous poursuivons notre traversée de l'Atlantique, étonnamment calme pour cette période de l'année, je me souviens de ces navigateurs d'hier terrorisés à l'idée d'atteindre un jour le bout de la Terre et de sombrer dans le vide, et qui pourtant s'aventuraient dans des eaux inconnues, poussés par quelque soif de découverte qui tenaille l'être humain depuis la nuit des temps, par quelque besoin de braver l'inconnu, d'élucider le mystère de ce qui échappe insolemment à la compréhension ou à la maîtrise de l'homme, désir auquel visent sans doute à répondre toute science et toute religion.

Quant à moi, je suis allé au bout de la Terre, j'ai basculé dans ce vide où il n'y a ni monstres marins, ni poulpes géants, ni sirènes, ni même Dieu ; je n'ai trouvé que la nuit dans cet abîme, et c'est sans doute, de toutes les découvertes, la plus terrible.

10 juin 1845
47° 54' N 24° 56' O
Vents de 20 nœuds

Terror et *Erebus* ont levé l'ancre du Port de Greenhithe le 20 Mai pour un Voyage entrepris par ordre de l'Amirauté dans le but de découvrir et de naviguer un Passage menant de l'Océan Atlantique à celui Pacifique. 129 hommes à bord des 2 Navires. Les pages qui suivent sont le Journal de bord du capitaine Sir John Franklin, Commandant en chef de l'Expédition.

Satisfait, Sir John relut ce qu'il venait d'écrire sans trop se soucier de l'orthographe ou de la grammaire, qui l'avaient toujours passablement ennuyé, mais en y allant de sa plus belle calligraphie. Cela lui semblait une entrée en matière tout à fait convenable, qui se comparait avantageusement à celle des récits de Parry, de Ross et de tous les autres explorateurs qui avaient – malheureusement – échoué là où il entendait bien réussir. Il regrettait certes un peu d'avoir si longtemps attendu avant de prendre la plume, mais il avait été par trop occupé, et puis, leur spectaculaire départ excepté, rien ne s'était encore produit qui méritât qu'on le consignât.

Il avait longuement discuté avec sa femme de la teneur de ce journal de bord qui deviendrait vraisemblablement un document précieux pour les géographes, marins,

commerçants, militaires et scientifiques contemporains aussi bien que pour la postérité. Il était tombé d'accord avec Lady Jane pour employer un style concis et se contenter de livrer les informations factuelles les plus précises possible. Comme le lui avait judicieusement fait remarquer son épouse, mieux valait s'en tenir à l'essentiel, sans vouloir rechercher l'effet : les récits d'exploration étaient trop souvent enjolivés d'une poésie mal à propos qui, loin d'en enrichir le contenu, pouvait donner lieu à de multiples interprétations – ce qui, comme elle l'avait signalé, était susceptible en matière de navigation de se solder par une catastrophe. De toute manière, dès son retour, Lady Jane reprendrait le texte pour le polir phrase par phrase, comme elle avait l'habitude de le faire pour les missives que rédigeait son mari et, avec l'accord de celui-ci, elle donnerait au document ce souffle et cette envergure auxquels on reconnaît les récits des grands découvreurs. Par ailleurs, elle avait recommandé à Sir John d'encourager ses hommes à tenir eux aussi des journaux de bord, et à recueillir ces derniers au retour de l'expédition afin de s'en servir pour étayer le sien, technique qu'il avait déjà utilisée pour la rédaction de sa moitié des *Deux voyages entrepris par ordre du gouvernement anglais ; l'un par Terre, dirigé par le capitaine Franklin ; l'autre par Mer, sous les ordres du capitaine Parry, pour la découverte d'un passage de l'Océan Atlantique dans la Mer Pacifique*, et qui avait connu un tel retentissement.

Sir John relut une deuxième fois les mots qu'il avait tracés et il éternua, ce qui fit un petit pâté sur la page. Il songea à retranscrire le tout sur une nouvelle feuille, mais se dit qu'on ne pouvait, que diable, s'attendre à ce qu'un journal rédigé en haute mer, dans des conditions souvent pénibles, voire au milieu d'intempéries redoutables, soit aussi propre qu'une lettre qu'on écrit tranquillement chez soi les pieds devant l'âtre. Il reposa sa plume et fit craquer ses doigts.

Peu après le départ de Sir John, Jane partit à son tour, pour la France, accompagnée de son père voûté et chenu, de Fanny, sa sœur préférée, de sa nièce Sophia et de sa belle-fille Eleanor, dont les docteurs avaient assuré qu'un climat chaud et sec lui serait bénéfique. La santé de la jeune fille ne sembla cependant guère s'améliorer, quoique, certains jours, Lady Jane mît ses divers malaises au compte de la neurasthénie ou d'une nature par trop lymphatique plutôt que sur celui d'une véritable faiblesse de constitution. Elle incita donc Eleanor à suivre son exemple et à pratiquer la marche rapide, la força à se baigner dans la mer glaciale au petit matin, lui imposa un régime de viande rouge crue, pour constater que rien de tout cela n'avait le moindre résultat. Dès lors, ses ressources momentanément épuisées, son intérêt émoussé, elle laissa tomber la question et se borna à transporter sa belle-fille, comme s'il se fût agi d'une valise encombrante, d'un endroit à l'autre selon les vagues recommandations du médecin.

Laissant le plus souvent son père et la jeune fille à l'hôtel, où ils s'adonnaient à la lecture et à de petites promenades dans le voisinage qui leur permettaient de rentrer à temps pour le déjeuner, Jane partait à l'aube en compagnie d'une Sophia ravie et d'une Fanny nettement moins enthousiaste. Les trois femmes, en robes longues et dentelles mais chaussées de solides souliers de marche et ayant troqué l'ombrelle pour le bâton du randonneur, arpentèrent la baie du Mont-Saint-Michel où la marée avançait « plus vite qu'un cheval au galop », sillonnèrent les parcs giboyeux entourant le château de Chambord, parcoururent les murailles de Carcassonne et explorèrent les falaises ocre qui faisaient la renommée du Roussillon (dont Sophia rapporta des couleurs qui, sur la toile, lui rappelèrent pendant des années cet heureux voyage). Fidèle à son habitude, Lady Jane traînait

partout avec elle un carnet où elle notait méthodiquement les conditions atmosphériques, la situation géographique du monument ou du phénomène naturel au menu de la journée, de même que les réflexions que lui inspirait sa visite.

Ces dames rentraient à la fin du jour, parfois fort avant dans la soirée, et s'attablaient en compagnie d'Eleanor et de Mr Griffin pour dévorer ce qu'on posait devant elles et raconter aux deux sédentaires les merveilles découvertes en leur absence.

Un soir, à Perpignan, un Américain qui les entendait converser en anglais quitta la table où il dînait seul pour venir se présenter : Mr Simonton était un industriel de Nouvelle-Angleterre venu en France acheter les œuvres d'art qui orneraient les murs de la demeure qu'il faisait construire pour sa jeune épouse au Rhode Island. Quand Mr Griffin présenta l'aînée de ses filles, l'Américain s'enquit, plein d'intérêt :

– Franklin, vous dites ? Mais peut-être êtes-vous parente avec feu Benjamin Franklin, mon illustre compatriote dont sans doute vous n'ignorez pas les exploits ?

Vexée pour plusieurs raisons, dont la moindre n'était pas que l'on puisse spontanément songer, à la mention du nom « Franklin », à un homme du peuple américain – fût-il un inventeur de génie – plutôt qu'à son explorateur de mari, Lady Jane répondit sèchement qu'elle n'avait pas cet honneur, et ignora par la suite les interrogations de l'Américain qui n'insista pas et entreprit de faire une cour assez tapageuse à Fanny et à Sophia.

Les voyageurs quittèrent la France peu après, Mr Griffin pour rentrer en Angleterre accompagné d'Eleanor, qui habiterait chez ses grands-parents pour les mois à venir, et Jane, Fanny et Sophia pour le Portugal, où Lady Franklin était curieuse de visiter des monastères gothiques au sujet desquels elle avait beaucoup lu.

Le soir, alors que, fourbue par les excursions de la journée, elle était comme suspendue entre l'éveil et le sommeil, un souvenir, quoique insignifiant, revenait la hanter. C'était par une fin d'après-midi, quelques jours seulement avant le départ de Sir John. Par les fenêtres entraient des épées de lumière qui traçaient des lignes obliques sur le tapis persan. Le boudoir était plongé dans la pénombre, un feu brûlait dans la cheminée, la pièce baignait dans la tiédeur du jour qui meurt et le parfum du thé au jasmin. Assise à son secrétaire en marqueterie, Lady Jane était occupée à rayer d'une main assurée divers articles d'une liste qui faisait plusieurs pages. Sir John était affalé sur un sofa, yeux clos, jambes écartées, bouche ouverte. Il ronflait faiblement, laissait parfois échapper quelques paroles incohérentes, ou se mettait à frissonner brièvement. La bouillotte qu'on lui avait apportée gisait à ses pieds, où Athéna, la chatte, s'était installée confortablement.

Alice était entrée, servante entre deux âges qui, jadis au service du père de Lady Franklin, avait suivi celle-ci après son mariage. Elle portait un ensemble de couverts d'argent minutieusement astiqués. Lady Jane les avait examinés un à un, se mirant dans la lame des couteaux, contemplant un instant le reflet sens dessus dessous de la pièce dans une cuiller, avant de désigner d'un geste de la main une boîte de bois déjà remplie aux trois quarts de divers effets personnels que son mari devait apporter à bord de l'*Erebus*, où, comme il était hors de question d'utiliser du verre ou de la porcelaine, les officiers devaient fournir eux-mêmes leurs couverts et leurs ustensiles s'ils ne voulaient pas manger dans des écuelles de bois. Bien évidemment, Jane n'avait pas choisi pour ce voyage au pôle Nord l'argenterie la plus coûteuse, mais elle ne voulait pas non plus que son époux fasse piètre figure auprès de ses officiers, dont certains venaient

d'excellentes familles. Il emporterait donc l'argenterie non pas des jours de fête, mais des dimanches, ornée d'une tête de poisson couronnée d'une guirlande de feuilles et frappée de son monogramme qui commençait à s'effacer sur certaines des pièces les plus souvent utilisées.

Après avoir compulsé sa liste une dernière fois, elle était venue s'asseoir à côté de Sir John qui s'était éveillé à demi et avait grommelé quelque chose avant de replonger dans son sommeil agité. Il était pâle, son front était moite, et il semblait avoir froid. Lady Jane avait envisagé un instant la bouillotte sur laquelle se prélassait Athéna, puis, se ravisant, elle avait pris un drapeau de l'Angleterre brodé des initiales de son mari qui se trouvait, soigneusement plié, dans la boîte contenant les couverts d'argent. Prenant garde de ne pas réveiller son époux, elle l'avait couvert des épaules aux chevilles du pavillon bleu, blanc, rouge qui montait et descendait suivant le rythme de sa respiration sifflante.

La chatte s'était presque aussitôt levée paresseusement, et avait traversé le tapis pour sauter d'un bond souple dans le coffre où avait été déposée l'argenterie, déclenchant un tonnerre métallique. Sir John s'était réveillé en sursaut et, trouvant ses mouvements entravés par le pavillon dans lequel il avait été emmailloté, avait tenté quelques secondes de s'en défaire sans savoir de quoi il s'agissait, comme un papillon lutte maladroitement pour écarter les fils du cocon qui le retient prisonnier. Puis, comprenant enfin quelle était cette enveloppe qui gênait ses mouvements, il avait poussé un faible cri et soufflé à sa femme :

– Ah, malheureuse ! Vous ne savez donc pas ce que l'on enveloppe dans les drapeaux, en mer ?

Elle avait montré peu d'émotion. Elle s'était contentée de replier l'Union Jack et, comme Alice entrait en portant une pile de livres, de demander que l'on allume, car le soleil avait disparu et la pièce s'emplissait d'ombre.

En revoyant la scène presque en rêve, alors qu'elle était désormais seule dans une chambre inconnue, Lady Jane éprouvait un inexplicable malaise.

24 juin 1845

Pour la première fois depuis ces quelque trente-cinq années où je passe le plus clair de mon temps sur l'eau, ne redescendant à terre que le temps de me ravitailler avant de lever l'ancre de nouveau, et le plus tôt possible, ce départ me semble avoir quelque chose d'absolu. Je ne pars plus vers quelque chose comme je l'ai fait tant de fois, le cœur battant, l'esprit enflammé à la pensée de découvrir une partie de notre monde que personne jusque-là n'avait aperçue ; je quitte quelque chose, je laisse derrière moi Sophia, dont j'aurais voulu qu'elle soit ma femme, ma maison et mon pays, et dont je sais qu'elle ne sera jamais à moi comme elle refusera toujours que je sois à elle. Je ne vais vers rien, je fuis, voilà tout. J'ignore donc le véritable but de mon voyage, puisqu'il ne s'agit pas tant, pour moi, de découvrir ce passage du Nord-Ouest dont on fait si grand bruit depuis des dizaines d'années que de rentrer à la maison l'ayant découvert, détenteur de ce secret résolu, qui désormais n'en serait plus un. Or je n'ai personne à qui présenter mon succès comme Neptune vient fièrement déposer à nos pieds la dépouille de quelque oiseau de mer trop malingre ou trop abîmé pour être salé et qu'il s'imagine avoir chassé. À quoi bon rentrer en héros si elle n'a d'yeux que pour un autre ?

8 juillet 1845

Nous avons aperçu avant-hier nos premiers icebergs et en sommes aujourd'hui entourés de toutes parts comme dans quelque féerie. On ne s'habitue pas à un tel paysage. Les montagnes de glace aux reflets d'un bleu, vert, turquoise minéral, s'élèvent vers le ciel comme des cathédrales de neige. Ces masses auprès desquelles nos navires semblent lilliputiens ont au soleil un éclat presque surnaturel; on les dirait sorties d'une peinture représentant la surface d'une planète inconnue, ou du rêve d'un fou. Elles sont cependant aussi dangereuses que magnifiques car, comme les hommes, elles ont pour particularité de cacher dans les profondeurs invisibles la plus grande part d'elles-mêmes, aussi faut-il naviguer autour de ces géantes de neige lentement et avec une grande prudence. La brume, qui ne se lève pas depuis deux jours, rend la navigation plus difficile encore en enveloppant ces titans silencieux d'une chape blanche et fantomatique.

Au large croisent un groupe de baleines, au moins six ou sept, qui forment une lointaine escorte pour les navires dont elles suivent le cours. L'une ou deux d'entre elles s'approchent parfois suffisamment pour que l'on voie s'élever un jet de vapeur qu'accompagne un formidable chuintement. Elles nous offrent de loin en loin le spectacle de leur queue en éventail, qui se découpe un instant sur l'horizon telle une aile immense et noire avant de retomber en projetant des gerbes d'eau.

Nous sommes bel et bien dans l'Arctique.

14 août 1845

Nous avons laissé derrière nous le *Barretto Junior* le 12 juillet; les hommes ont confié au commandant les

ultimes lettres destinées à leur femme, à leur fiancée, à leur famille. J'ai pour ma part adressé une brève missive à Ross, dans laquelle je me suis efforcé de n'être pas trop ennuyeux, mais où je n'ai pu m'empêcher de lui redire combien je préférerais servir de nouveau sous ses ordres plutôt que sous ceux de Sir John. Optimiste, celui-ci a recommandé au capitaine du *Barretto* de prévenir les familles d'adresser leur correspondance au port de Petropavlovsk, sur la péninsule russe du Kamchatka, promettant qu'il viendrait l'y chercher à la sortie du Passage. Après cette date, nous n'avons plus vu âme qui vive à l'exception des équipages du *Prince of Wales* et de l'*Enterprise*, deux baleiniers apparus alors que les hommes abattaient par centaines des oiseaux dont la chair coriace, mise à saler, nous changera du bœuf et du porc des conserves de messire Goldner.

On m'a rapporté que Sir John avait pris plaisir à faire visiter le *Terror* au capitaine Robert Martin, lequel se serait fort émerveillé de l'ingéniosité des moteurs du navire. On m'a aussi rapporté, mais j'ignore si je dois le croire, que Franklin l'aurait assuré que nous emportions suffisamment de provisions pour cinq ans, et que nous pourrions étirer nos réserves jusqu'à sept ans, s'il le fallait.

Quelque grossière qu'ait été cette exagération (à supposer qu'elle ait bien été prononcée), au rythme où nous allons, nous serons rentrés longtemps avant que nos réserves ne soient épuisées. Nous n'avons mis qu'un mois à franchir la baie de Baffin, après quoi, conformément aux ordres de Sir Barrow, nous avons remonté le détroit de Lancaster sur les traces de l'expédition menée par Parry, pour atteindre à la mer polaire ouverte. N'ayant pu poursuivre plus loin que le cap Walker en raison de la glace, nous avons mis le cap vers le nord en direction du canal Wellington, jusqu'à ce que la banquise, là aussi, nous bloque la route. En quelques mois à peine, nous n'en avons pas moins atteint 77 degrés

de latitude nord, ce qui n'est pas un mince exploit. Je dois avouer que mes craintes quant à la compétence de Sir John étaient peut-être mal fondées ; il s'est véritablement attaché tous les membres d'équipage et, jusqu'à maintenant, nous a fort bien guidés.

Le moral est toujours au plus haut, et l'on jurerait que l'on s'apprête à rentrer au port, notre mission accomplie.

Instructions de Sir John Barrow à Sir John Franklin

En arrivant en mer, vous devez en premier lieu procéder par la route qui, selon le vent et la température, vous semblera la plus appropriée pour atteindre rapidement le détroit de Davis, en vous faisant escorter par le navire de transport aussi loin dans le détroit qu'il vous sera possible de le faire sans vous trouver entravés par la glace, et en prenant soin de ne pas mettre en danger ce vaisseau en le laissant devenir prisonnier de la glace ou entrer en contact violent avec elle. Vous profiterez ensuite de la première occasion pour délester le navire de transport des provisions et réserves dont il est chargé pour l'usage de l'expédition, et vous le renverrez en Angleterre, en remettant à l'agent ou au commandant les instructions qui vous sembleront les plus pertinentes pour le guider, et en rapportant par ce même moyen votre progression au secrétaire pour notre information. Vous entreprendrez ensuite d'exécuter vos ordres dans la baie de Baffin, et mettrez le cap dès que possible vers la rive ouest du détroit, pour autant qu'il vous apparaisse que la glace est surtout présente près de la rive est ou au milieu de celui-ci, l'objectif consistant à entrer dans le détroit de Lancaster en évitant, dans la mesure du possible, tout délai. Mais comme il est impossible de livrer des instructions précises en raison

de la glace qui varie selon les années, vous vous en remettrez évidemment à vos propres observations pour décider du chemin qu'il convient de prendre, de manière à vous assurer de pénétrer rapidement dans le détroit ci-haut mentionné. Comme, cependant, nous avons cru bon de faire équiper les deux navires de moteurs à vapeur et d'hélices, qui ne serviront qu'à pousser les vaisseaux dans les canaux entre les masses de glace lorsque les vents seront contraires, ou en cas de calme plat, nous estimons avoir paré aux obstacles pouvant survenir dans de telles circonstances. Mais puisque les réserves de charbon devant être embarquées sont nécessairement modestes, vous n'en ferez usage qu'en cas de nécessité.

Le détroit de Lancaster et sa continuation par le détroit de Barrow ayant été quatre fois empruntés sans aucun obstacle par Sir Edward Parry et, depuis, fréquemment par des baleiniers, il se révélera sans doute libre de glace comme d'îles; et Sir Edward Parry ayant aussi atteint l'île de Melville en faisant voile en droite ligne depuis celui-ci, et en étant revenu sans rencontrer de difficultés, sinon très mineures, il y a tout lieu de croire que la portion restante du passage, soit environ 900 milles depuis le détroit de Behring, se trouvera également libre d'obstruction, et, par conséquent, en poursuivant vers l'est vous ne vous arrêterez pas pour examiner quelque embouchure donnant vers le nord ou le sud dans ledit détroit, mais garderez le cap sans perdre de temps, à une latitude d'environ $74 \frac{1}{4}^{\circ}$, jusqu'à ce que vous ayez atteint la longitude de cette portion de terre où est situé le cap Walker, soit environ 98° ouest. De là, nous souhaitons que tous les efforts soient mis en œuvre pour tenter de pénétrer vers le sud et l'ouest vers le détroit de Behring en aussi droite

ligne que le permettent l'emplacement et l'importance des glaces, ou l'existence de terres, présentement inconnues.

Nous vous dépêchons vers ce secteur précis de la mer Polaire car il présente la meilleure chance d'accomplir le passage vers le Pacifique, en raison de la magnitude inhabituelle et du caractère apparemment immuable de la barrière de glace observée par l'*Hecla* et le *Griper* en l'an 1820, au large du cap Dundas, l'extrémité sud-ouest de l'île de Melville; et nous considérons donc qu'une nouvelle tentative dans cette direction se solderait par une perte de temps. Mais si, progressant dans la direction plus haut ordonnée, vous étiez arrêtés par une banquise d'allure permanente, et si, en passant devant l'embouchure du détroit, entre les îles Devon et Cornwallis, vous observiez que celui-ci est ouvert et libre de glace, nous souhaitons que vous considériez dûment, en soupesant le temps déjà écoulé, ainsi que les signes d'une fin précoce ou tardive de la saison, si ce canal n'offre pas une issue plus pratique permettant d'échapper à l'Archipel et un accès plus rapide à la mer Polaire, où il n'y aurait ni îles ni bancs pour arrêter et fixer les masses de glace flottante. Et si vous vous étiez engagé trop loin vers le sud-ouest pour qu'il soit efficace d'emprunter cette nouvelle voie avant la fin de la présente saison, et si, par conséquent, vous déterminiez d'hiverner dans cette région, il en relèvera de votre mûre délibération, au cours de la saison suivante, de procéder par le détroit ci-haut mentionné ou de persévérer vers le sud-ouest en respectant les instructions précédentes.

Vous n'êtes pas sans savoir, pour avoir été vous-même l'un des intelligents voyageurs qui ont traversé la rive américaine de la mer Polaire, que ce groupe d'îles,

qui s'étire de cette rive vers le nord à une distance encore inconnue, ne s'étend pas au-delà du 120° degré de longitude ouest, et que, au-delà, et dans le détroit de Behring, pas une terre de la rive américaine n'est visible depuis la mer Polaire. Dans une telle entreprise, maintes choses doivent être laissées à la discrétion de l'officier commandant, et, comme les objets de cette expédition vous ont été présentés dans leur intégrité, et comme vous avez déjà une grande expérience du service de cette nature, nous sommes convaincu que nous ne pouvons mieux agir qu'en laissant cette question à votre bon jugement.

SIR JOHN BARROW

Deuxième secrétaire de l'Amirauté britannique

20 août 1845

Le *Terror* et l'*Erebus* naviguent depuis peu dans des eaux vierges. Nous avançons au milieu d'une carte blanche, dessinant le paysage comme si nous l'inventions au fur et à mesure, traçant le plus fidèlement possible les baies, les anses, les caps, nommant les montagnes et les rivières comme si on nous avait jetés au milieu d'un nouvel Éden – quoique glacial, stérile et inhabité pour sa plus grande partie, mais dont il nous appartient tout de même de reconnaître et de baptiser le territoire. Avant nous, le paysage grandiose fait de glace et de ciel n'existait pas ; nous le tirons du néant où il ne retournera jamais, car désormais il a un nom. S'il n'y a devant nous que le vide, le chemin parcouru fourmille d'observations, de relevés, de précisions ; il a rejoint le domaine toujours grandissant de ce qui est nôtre sur cette Terre.

3 septembre 1845

Les icebergs qui dérivent lentement au large forment un décor mouvant dont on ne connaît point de semblable en Angleterre, ni d'ailleurs où que ce soit sur la terre ferme, où les montagnes ne se déplacent pas et restent sagement là

où elles sont. Ce paysage arctique a ceci de paradoxal que c'est nous, qui le regardons, qui demeurons le plus souvent immobiles, emprisonnés par les glaces, tandis que lui avance, recule, se déploie et se resserre en une continuelle métamorphose, comme s'il était de quelque mystérieuse manière plus vivant que nous.

Il me semble impossible, en contemplant ces forteresses de neige et de glace, de ne pas être pénétré du sentiment de sa propre insignifiance, de ne pas se savoir minuscule et superflu au milieu de tant de beauté majestueuse et sauvage. J'ai pourtant du mal à trouver chez les officiers l'écho de ce sentiment, puisqu'ils semblent pour la plupart insensibles à cette nature qui nous entoure, et dont ils ne parlent que comme si elle était quelque animal particulièrement rusé que l'on s'efforce de déjouer et de prendre au piège. Je ne peux m'empêcher de songer aujourd'hui que, s'il y a vraiment un chasseur et une proie en ce pays de glace, c'est bien davantage nous qui sommes le gibier, traqués, pris au piège, aux abois.

Nous y voilà. En ce 9 septembre 1845, nous sommes englacés au large de l'île Beechey, où nous passerons notre premier hiver avant de poursuivre notre route vers l'ouest. L'île n'est en fait qu'un minuscule tas de roche de quelques milles de long, rattaché à l'île Devon par une langue de caillou et de gravier. Il n'y pousse pas un arbre ni quelque plante plus haute que le pouce, et elle n'abrite aucun animal hormis les oiseaux marins qui s'y font sécher après la pêche. C'est un lieu morne et désolé, qui semble porter le deuil de toute vie. En contraste, il règne à bord des deux navires une curieuse frénésie, comme si on avait touché le but, alors qu'il est encore éloigné de plusieurs mois et de milliers de kilomètres, si tant est que nous découvriions bien le Passage au terme de notre hibernation. Il faut dire que

parmi les hommes qui m'entourent, pas un ne connaît les nuits sans jour du cercle polaire – à l'exception de Sir John, que les mois passés en mer ont ragailardi. Parti maussade et enrhumé, ankylosé par des années d'existence diplomatique en Tasmanie, il semble revivre. Il plaisante avec les hommes, y va de prévisions optimistes sur le calendrier que nous suivrons et sur les récompenses qui nous attendent au retour.

Pour ma part, je me serais contenté de passer ma vie avec Sophia, et si je croyais que l'honneur ou l'argent étaient susceptibles de la faire revenir sur sa décision, je les désirerais avec autrement plus d'appétit qu'ils ne m'en inspirent. Hélas ! Quoi qu'elle ait dit, et bien qu'elle ait continué de prétendre jusqu'à la fin qu'elle ne serait jamais la femme d'un marin, j'ai bien vu la manière dont elle regardait Fitzjames. Celui-ci n'est pas moins marin que moi, mais sur sa tête la casquette est plus élégante, sur ses épaules la veste plus seyante et les couleurs de la marine lui font un teint de fiancé. La seule récompense dont mon cœur se soit jamais languie continuera donc de m'échapper ; quel que soit notre succès et dussé-je découvrir seul un nouveau continent auquel on donnerait mon nom, Sophia ne cesserait d'avoir d'yeux que pour le joli sourire de Fitzjames.

- Adam ?
- Oui.
- Tu dors ?
- Non.
- J’ai froid.
- Je sais. Dors, tu ne sentiras plus le froid.
- Je me demande quelque chose.
- Oui.
- Tu sais ce que je me demande ?
- Non.
- Pourquoi la Lune et le Soleil sont tellement plus gros ici qu’en Angleterre. Tu le sais, toi ?
- Non, je n’en sais rien.
- Peut-être, comme nous sommes près du bout de la Terre, que nous sommes plus proches de la Lune et du Soleil...
- Mais la Terre est ronde...
- Et alors ?
- Alors, puisqu’elle est ronde, elle n’a pas de bout, ou bien chaque endroit sur Terre peut être un bout, tout dépendant de l’endroit d’où tu le regardes.
- Tu veux dire que le bout du monde, c’est peut-être l’Angleterre ?
- Peut-être.