

Joseph-René Bellot

l'odyssée blanche

«Je vais tenir un journal complet de tout mon voyage, afin que, si je meurs dans cette campagne, mon jeune frère et mes neveux au moins suivent mon exemple et apprennent à se dévouer à leur famille, à la science et à l'humanité» Joseph-René Bellot (1826-1853)

Par Boris Lutanie Photos Marc Deneyer et Jean-Claude Laurent



Marc Deneyer



Né à Paris, le 18 mars 1826, Joseph-René Bellot s'est toujours réclamé d'une appartenance rochefortaise. Bellot y a en effet vécu dès l'âge de cinq ans et ses récits de voyage laissent souvent poindre le sentiment nostalgique de son «bon Rochefort». De modeste extraction, Bellot bénéficie d'une bourse octroyée par la mairie de Rochefort pour accomplir ses études. Il fait montre de très bonnes capacités scolaires et, dès l'âge de 15 ans, il obtient le privilège de s'inscrire à l'École navale. Là encore, ses aptitudes sont reconnues de tous. En 1843, il termine cinquième d'une promotion de quatre-vingts élèves. Après quelques mois de service, Bellot ne tarde pas à s'engager sur de lointaines et périlleuses missions. Embarqué sur la corvette *Le Berceau* pour une campagne à Madagascar, il est blessé au cours d'un combat. A son retour en France, il est nommé chevalier de la Légion d'honneur. Au sortir des guerres napoléoniennes, l'amirauté britannique recherche de nouveau le passage du Nord-Ouest. L'existence de ce trajet mythique entre l'Atlantique et le Pacifique a fasciné les

explorateurs depuis la fin du xv^e siècle. C'est en 1490 en effet que John Cabot soulève l'hypothèse d'une route maritime pour rejoindre l'Orient via le passage du N-O. A dater de ce jour, de nombreux marins tenteront au péril de leur vie de trouver ce passage, en explorant l'archipel Arctique du Nord canadien ou en longeant la côte nord de l'Alaska.

C'est dans ce contexte que John Franklin lance en 1845 une vaste mission d'exploration dans l'Arctique. Sous son commandement, deux bâtiments, l'*Erebus* et le *Terror*, quittent l'Angleterre le 19 mai 1845. Anticipant l'éventualité de longs hivernages, quatre années de vivres ont été prévues à cet effet. Sillonnant des zones encore inexplorées, les deux navires et les cent vingt-neuf hommes d'équipage connaîtront un destin tragique. Les hommes sont contraints à abandonner le navire, paralysé par les glaces qui l'enserrent comme un étau. Pas un seul ne sera retrouvé vivant. Trois années sont passées depuis le départ de Franklin sans que la couronne britannique n'ait obtenu la moindre information le concernant. En l'absence de toute nouvelle, Lady Jane Franklin refuse d'admettre la mort probable de son époux. Elle obtient, en dépit du peu d'espoir, de l'aide de la marine anglaise et parvient à décider plusieurs navigateurs à effectuer des opérations de sauvetage. Outre les récompenses financières promises en échange de toute nouvelle information, un autre intérêt motive ces marins : découvrir le fameux passage maritime du Nord-Ouest qui permettra d'écourter considérablement le temps des voyages entre l'Europe et l'Asie.

A partir de 1847, quarante navires vont se lancer sur les traces de Franklin. En 1851, Bellot décide de s'em-



Portrait de Bellot, par Félix Jobbe-Duval. Rochefort, musée d'art et d'histoire.

Page de gauche : Quelques années après la mort de Bellot, le maire de Rochefort a ouvert une souscription destinée à la construction d'un monument dédié à la mémoire du navigateur. Inauguré en 1862 au cimetière municipal, ce monument sculpté constitue le gisant de Joseph-René Bellot. Le canot renversé est soutenu par quatre ours blancs. Cet ouvrage a été restauré en 1992.

barquer sur l'un d'entre eux. Sous les ordres du capitaine Kennedy commandant le navire expéditionnaire le *Prince Albert*, Bellot est le seul marin français de cette mission britannique. Contre toute attente, la rivalité séculaire opposant les deux nations s'effacera devant le respect mutuel : «*Il n'est pas un de ces hommes qui ne me regarde comme un des siens, pas un qui ne m'obéisse comme si j'étais anglais.*» L'entreprise n'est pas des plus aisées. Si certaines zones sont d'ores et déjà quadrillées, de nombreux espaces restent toutefois exempts de tout relevé cartographique. Bellot est un aventurier et la perspective de découvrir de nouveaux horizons, de nouveaux territoires, constitue l'une de ses principales motivations. Bellot n'est pas sans ignorer les risques d'un tel voyage. La mort se pose ici comme une condition assumée, et les écrits du jeune marin n'ocultent pas cette éventualité : «*Je vais tenir un journal complet de tout mon voyage, afin que, si je meurs dans cette campagne, mon jeune frère et mes neveux au moins suivent mon exemple et apprennent à se dévouer à leur famille, à la science et à*

l'humanité.» Ces considérations liminaires, inaugurant le départ de l'expédition, préfigurent les événements tragiques qui entérineront son destin deux années plus tard. Son *Journal d'un voyage aux mers polaires. A la recherche de Sir John Franklin* (publié après sa mort, en 1854) restitue l'enthousiasme primesautier de découvrir des contrées inconnues et retrace, en contrepoint, les menaces permanentes de dépasser un point de non-retour. Un univers capricieux, tantôt figé puis mouvant, où d'énormes icebergs côtoient des «glaçons» de moindre importance, mais qui peuvent se révéler tout aussi dangereux. Navigateur aguerri, Bellot dépeint les difficultés et les risques encourus par l'équipage voguant vers le Groenland : «*Cette mobilité des glaces, nécessaire à la navigation, en forme précisément le danger, puisqu'on se trouve placé entre les glaces qui viennent du côté où souffle la brise, et la côte ou les glaces qui n'en sont pas encore détachées. Il est inutile d'insister sur la force d'écrasement que possèdent des masses souvent de plusieurs lieues carrées d'étendue, et*

Carte des régions polaires du Nord de l'Amérique publiée en 1875 dans la troisième édition du *Journal de Joseph-René Bellot*. Nous indiquons en rouge le périple qu'il a effectué lors de son premier voyage (1851-1852).

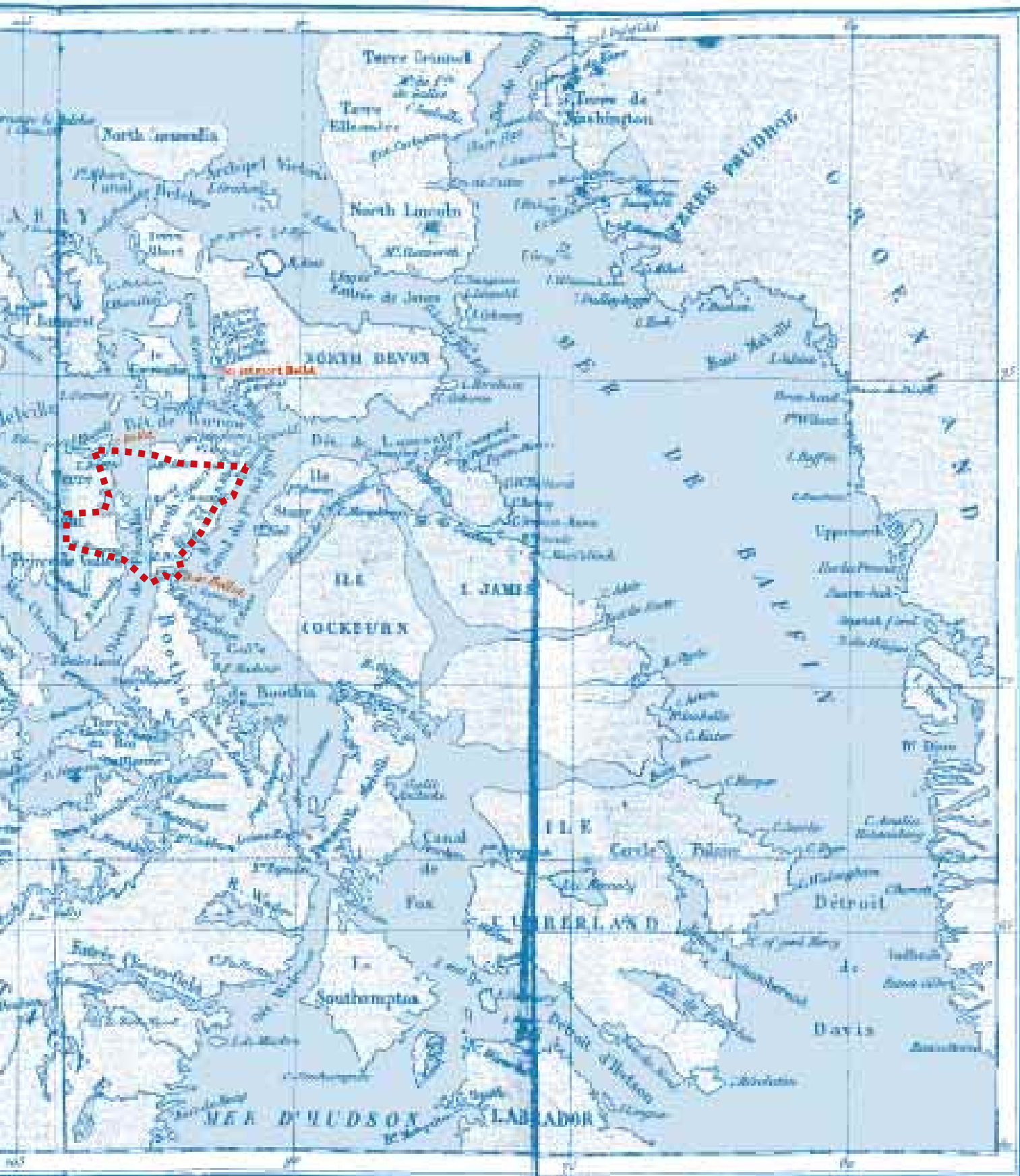
qui, une fois en mouvement, ne sauraient être arrêtées par aucune résistance humaine.» Le navire doit se frayer un passage improbable dans un entrelacs de glaces qui se jouxtent et s'écartent de façon imprévisible. Parfois, les glaces se rapprochent dangereusement des flancs du bateau et le souffle de la mort flotte sur ce no man's land glaciaire. L'équipage du *Prince Albert* doit essayer des tempêtes, souffrir du scorbut, subir une longue immobilisation pendant l'hivernage, prisonnier de la banquise... Par delà ces tribulations, Bellot retient avant tout sa rencontre avec les Esquimaux : «*Nous avons adopté, en effet, le genre de vie et les coutumes des Esquimaux et des Indiens pour nos voyages, et il ne nous fut pas difficile de voir combien la nature les a pourvus de moyens bien supérieurs à ce que nous donneraient les raffinements de la civilisation.*» Pour se dégager de cette «*prison de glace*», les marins doivent scier un canal dans la banquise. Nulle trace de Franklin. Pas le moindre indice suggérant une piste de recherche. Cependant, le champ d'investigation se rétrécit peu à peu, et c'est en procédant par élimination que Joseph-René Bellot parvient à la déduction suivante : «*Aujourd'hui, il semble démontré qu'il [Franklin] a pris la route au nord du canal Wellington.*»

QUATRE SITES DU GRAND NORD CANADIEN PORTENT LE NOM DE BELLOT

Le *Prince Albert* prend la route du retour et Bellot reçoit tous les honneurs de la part des plus hautes instances françaises et outre-Manche. Promu lieutenant de vaisseau par le ministre de la Marine, Bellot est par ailleurs intronisé membre de la très sélective Société de géographie de Londres. Un détroit que Bellot avait découvert au fond de la baie de Brandford lui est alors dédié. D'autres lieux portent également son nom : Bellot Cliff (île Prince of Wales) ; Bellot Island (Terres de Grant) et le Bellot Point (île Devon). Loin de se laisser griser par ces consécration officielles, Bellot répond de nouveau à l'appel du grand large. Dès le 10 mai 1853, il reprend la mer à bord du *Phoenix* qui se dirige une fois de plus vers le Nord. C'est en tentant de rejoindre la terre ferme que Bellot et deux matelots se trouvent soudainement emportés par la débâcle des glaces. Isolés sur un îlot gelé, dérivant vers le nord, les trois hommes façonnent un abri dans la glace pour se soustraire à la violence des vents. Bellot est déséquilibré par une brusque bourrasque et trébuche dans une crevasse. Lourdemment équipé, il ne parvient pas à nager et disparaît dans les eaux glaciales le 18 août 1853. Selon le témoignage des rescapés, le navigateur aurait prononcé cette ultime formule : «*Avec la protection de Dieu, pas un cheveu ne tombera de notre tête.*» Désavoué par la providence, la disparition prématurée de Bellot et de celui qu'il



s'efforçait de retrouver frappèrent les esprits. Une pléthore d'hommages lui furent rendus, des monuments érigés, mais le temps s'est écoulé depuis lors et son mouvement pendulaire a fait basculer la figure de Joseph-René Bellot de son piédestal héroïque dans les oubliettes de l'histoire. ■



POUR EN SAVOIR PLUS

«Le lieutenant de vaisseau Bellot et le passage du Nord-Ouest», par Jacques Grézillier, in *Roccafortis*, bulletin de la Société de géographie de Rochefort, 3^e série, t. II, n^o 14, septembre 1994.

«Joseph-René Bellot, héros des mers polaires», par Lucien Fournier, et «Toponymes dédiés à J.-R. Bellot», par Benoît Tollu, in *Les Carnets de l'exotisme*, «Les enfants du froid», n^o 17-18, septembre 1996, Le Torii Editions.