

« *Mad North-North-West* » : le mythe du passage du Nord-Ouest, Angleterre (1576-1859)

Frédéric REGARD

Résumé

Plongeant dans l'abondant registre des explorations maritimes britanniques, cet article interroge la constitution du mythe du passage du Nord-Ouest, synonyme de nouvelle route des Indes. Confrontés aux terribles défis d'un univers hostile et inconnu, les acteurs écrivains de cette longue aventure à épisodes ont puisé non seulement dans leurs ressources physiques et morales propres, mais aussi dans un corpus mythique qui toujours les poussait à écrire leur propre version du mythe. Nourrie du consensus idéologique et économique autour du colonialisme, la subjectivité de l'explorateur-écrivain s'ancrait alors dans le substrat des fictions textuelles et picturales pour tenter de résoudre la tension née du gouffre entre imaginaire et réel.

Mots-clés : Passage du Nord-Ouest, exploration, colonialisme, identité, mythe, quête, imagination, moi, pittoresque, sublime.

Abstract

Delving into the copious wealth of British maritime explorations, this article examines the emergence of the myth of the North-West passage. Faced with the challenges of an unknown world the many protagonists of that lengthy serial adventure drew not so much on their own physical and moral resources as on a hefty mythology which inevitably engaged them to write their own version of the myth. Encouraged by a general economic and ideological consensus on colonialism, the explorer's subjectivity embarked on a quest to explore the unknown and think the unthinkable. It fed on a wealth of textual and pictorial works of fiction in an attempt to ease the inner tension born of the abyss between imagination and reality.

Keywords : North-West Passage, exploration, colonialism, identity, myth, quest, imagination, self, picturesque, sublime.

*« I am but mad north-north-west : when the wind is southerly
I know a hawk from a handsaw. »*

William SHAKESPEARE, *Hamlet*, II, 2, v. 312-313)

Prologue

Selon l'historienne Linda Colley¹, il n'est plus permis de gager la production d'une identité britannique sur la seule introspection, topos classique de l'histoire culturelle anglaise. L'histoire de l'identité culturelle de l'Angleterre semble plutôt se conjuguer avec celle de ses conquêtes, de ses explorations, c'est-à-dire de ses relations avec l'autre. À partir

1. Linda COLLEY, *Britons: Forging the Nation, 1707-1837*, 1992, rééd. Londres, Pimlico, 2003, p. 6.

du XVIII^e siècle en particulier, l'identité anglaise ne se serait plus produite que dans l'interaction : le soi britannique ne se serait plus conçu autrement que comme espace dialogique, ou « zone de contact », intériorisation de ces « *social spaces where cultures meet, clash, and grapple with each other*² » (ces espaces sociaux où les cultures se rencontrent, s'entrechoquent et s'affrontent).

Il convient alors non pas de réfléchir sur les grands desseins de l'expansion territoriale de l'Empire, et sur les aspects du colonialisme anglais, mais d'étudier les *moments de rencontre*, sans accepter pour autant le modèle agonistique traditionnel, impliquant combat et traumatisme³. Dès lors, dans le cadre d'une recherche sur les fondements de l'identité anglaise, il est apparu que l'attention devrait se concentrer plus précisément sur la découverte de l'Amérique du Nord, de Frobisher et Drake à McClure, ou encore de 1576 à 1850, c'est-à-dire des premières explorations anglaises sur les côtes de l'Atlantique et celles du Pacifique, à la découverte du mythique passage du Nord-Ouest.

La question est de savoir pourquoi les récits d'exploration arctique exercent encore aujourd'hui une telle fascination sur le lecteur. En quoi ces comptes rendus d'échecs successifs ont-ils paradoxalement construit un mythe ? Suffit-il de dire que le Nord finit par agir sur les explorateurs à la manière d'un Graal inaccessible dont ces hommes, militaires ou civils, se firent les chevaliers errants ? Que l'Arctique devint « *a kind of prototype for Heaven, the scene of the ultimate quest narrative*⁴ » (une sorte de prototype du Paradis, le théâtre d'une quête narrative absolue) ?

Repères historiques

Le 26 octobre 1850, le commandant McClure et un groupe de marins britanniques postés sur l'île de Banks aperçurent vers l'est le détroit du Vicomte-Melville, découvert trente ans plus tôt, en 1820, par William Parry⁵. McClure était arrivé par le Pacifique nord, c'est-à-dire par le détroit

2. Marie-Louise PRATT, *Imperial Eyes: Travel Writing and Transculturation*, Londres/New York, Routledge, 1992, p. 4.

3. Voir les deux ouvrages issus des travaux du laboratoire Systèmes d'écriture du monde anglophone (SEMA) qui embrassent l'histoire de l'exploration anglaise de manière diachronique et synchronique : Frédéric REGARD (dir.), *De Drake à Chatwin : rhétoriques de la découverte*, Lyon, ENS Éditions, 2007 et *British Narratives of Exploration: Case Studies of Self and Other*, Londres, Pickering and Chatto, 2009.

4. Voir Sarah MOSS, *The Frozen Ship. The Histories and Tales of Polar Expeditions*, Oxford, Signal Books, 2006, p. 25-26.

5. Robert Le M[esurier] MCCLURE, *The Discovery of the North-West Passage*, Londres, Longman, Green, Longman and Roberts, 1859, p. 141.

de Bering et la mer de Beaufort ; Parry avait gagné le même point par l'Atlantique nord, c'est-à-dire par le détroit de Davis, la baie de Baffin et le détroit de Lancaster. La preuve était faite qu'il existait bien un passage du Nord-Ouest, cette voie mythique dont la découverte avait mobilisé l'Angleterre depuis la première grande expédition officielle financée par la couronne, celle de Frobisher en 1576. C'est en traîneau que McClure parcourut la distance le 17 juin 1853 et devint le premier homme à pouvoir dire qu'il passa du Pacifique à l'Atlantique en contournant le continent américain par le nord. L'ouvrage relatant l'exploit de McClure, édité et publié en 1859 par le capitaine Sherard Osborn, mit ainsi un point final à une quête longue de trois siècles, qui avait mobilisé des capitaux colossaux, déchaîné les passions politiques, et passionné le peuple anglais.

Avant d'en venir à l'essentiel de notre propos — comment expliquer la constitution d'un mythe ? —, sans doute convient-il de retracer les grandes étapes de cette quête. Deux périodes privilégiées peuvent se distinguer, la première située entre 1576 et 1632, la seconde entre 1818 et 1859⁶. Au début du XVI^e siècle, les géographes européens savaient que les terres situées de l'autre côté de l'Atlantique ne constituaient pas une partie de l'Asie, mais formaient un continent barrant la route des épices. Trois options se présentaient alors. Certains navigateurs, comme Magellan cherchèrent entre 1519 et 1521 à passer par le sud des Amériques, c'est-à-dire par la route périlleuse du cap Horn. D'autres, comme Verrazano en 1524 et Jacques Cartier à partir de 1534, choisirent de remonter la côte orientale de l'Amérique du Nord. D'autres enfin, anglais dans leur immense majorité, firent le pari de passer plus au nord, en longeant d'abord le Groenland avant d'obliquer vers l'ouest, gageant qu'une mer libre, voire chaude, ne pouvait que border l'extrême nord du continent américain. Cette passion des Anglais pour la découverte du passage remontait au début du XVI^e siècle, quand Sébastien Cabot, fils du Génois Jean Cabot (Giovanni Caboto), alors au service du roi d'Angleterre Henri VII, émit le premier l'hypothèse que la route vers la Chine, que les Anglais nommaient alors Cathay ou Cataia, passait sans doute par le nord de l'Amérique⁷.

La quête du passage ne devint toutefois une véritable cause nationale qu'à partir de 1576. Cette année fut marquée par la publication du traité de Humphrey Gilbert, *Discourse of a Discoverie for a Northwest Passage to Cataia* (écrit en 1566), dans lequel l'explorateur s'efforçait de convaincre

6. Pour un panorama fort utile, voir Sarah MOSS, *The Frozen Ship...*, op. cit., p. 6 sq.

7. Sur le rôle de Cabot, voir Robert MCGHEE, *The Last Imaginary Place: A Human History of the Arctic World*, Oxford, Oxford University Press, 2008, p. 133-139.

la reine Elisabeth de financer de lourdes expéditions vers le nord-ouest. Or, 1576 fut aussi la date de la première grande expédition d'un autre « pirate » élisabéthain, Martin Frobisher, qui, le 28 juillet 1576, explora la baie qui porte son nom, et dont on pensa un temps qu'il s'agissait du détroit tant recherché⁸. L'expédition fit connaître les premiers « Esquimaux » à l'Europe ; encouragée par des alchimistes véreux, elle déclencha surtout la première ruée vers l'or de l'histoire de l'Amérique : le minerai chargé par tonnes dans les navires anglais en 1578, exploite dont la littérature contemporaine anglaise est encore hantée⁹, se révéla vite n'être que de la pyrite (sulfure de fer aux reflets dorés), *fool's gold*, méprise qui couvrit de ridicule la Company of Cathay, dans laquelle la reine elle-même avait investi des fonds¹⁰.

On doit à un autre grand serviteur d'Elisabeth, John Davis, trois remarquables tentatives (1585-1587), dont la dernière lui permit de s'avancer dans les eaux séparant le Groenland de la terre de Baffin et d'établir qu'une mer s'ouvrait vers l'ouest. En 1610, Henry Hudson pénétra le premier dans l'immense baie, véritable mer intérieure, à laquelle il donna son nom. Hudson fut finalement abandonné par des mutins qui le placèrent, lui et son fils, dans un canot, pour l'abandonner à un destin tragique qui devait marquer un tournant dans la légende du Nord-Ouest, et dont la littérature anglaise pour enfants devait abondamment s'inspirer¹¹. Le récit des huit survivants de cette fameuse expédition avortée devait tout à la fois alerter les futurs commandants d'expédition sur la nécessité de préparer soigneusement leurs éventuels hivernages, et motiver bien d'autres tentatives à partir de la baie d'Hudson, notamment celles de Thomas Button (1612-1613) et de Robert Bylot (1612-1615). Bylot devait aussi accompagner William Baffin lors de la légendaire expédition de 1616, celle qui devait s'avancer plus au nord dans la baie de Baffin, et y découvrir une grande ouverture, celle du détroit de Lancaster, *Lancaster Sound*, bloqué par les glaces en 1616. La baie de Baffin devait ainsi sombrer dans l'oubli et même disparaître des cartes anglaises. Pour l'heure, c'est la baie d'Hudson qui mobilisait les énergies, celle d'un Luke Foxe (1631) ou celle d'un Thomas James (1631-1632), dont le récit de ses épreuves dans l'Arctique, *The Strange and Dangerous Voyage of Capitaine Thomas James* (1633), inspirerait à Coleridge *The Rime of the Ancient Mariner* (1798).

8. Voir les comptes rendus des expéditions de Frobisher publiés par son second : George BEST, *The Three Voyages of Martin Frobisher in Search of a Passage to Cathay and India by the North-West, A.D. 1576-[157]8, from the original 1578 text of George Best*, Londres, Vilhjalmur Stefansson, The Argonaut Press, 1938.

9. Voir Penelope LIVELY, *City of the Mind*, Londres, André Deutsch, 1991.

10. Robert MCGHEE, *The Last Imaginary Place...*, *op. cit.*, p. 162-172.

11. *Ibid.*, p. 192-195.

Il faudra attendre le XIX^e siècle, au lendemain de la bataille de Waterloo, pour qu'une seconde vague d'expéditions soit lancée par l'amirauté. Car la défaite de Napoléon face à Wellington en juin 1815 eut pour conséquence notable de rendre à nouveau disponibles nombre de navires britanniques, c'est-à-dire aussi d'équipages qualifiés et d'officiers expérimentés, soucieux de retrouver les soldes, la gloire et les honneurs auxquels la guerre les avait habitués¹². L'émergence de nouvelles puissances, dont l'intérêt pour le passage du Nord-Ouest commençait à se manifester, ajoutait naturellement à la tension : en 1812, les États-Unis déclaraient la première guerre de leur histoire à l'Empire britannique ; au printemps 1814, le tsar Alexandre I^{er} entraînait victorieux dans Paris. Un homme devait dès lors jouer un rôle considérable, John Barrow, le second secrétaire de l'Amirauté, qui devait profiter de cette situation pour lancer la seconde campagne majeure de la quête du passage du Nord-Ouest¹³. En 1818, sur la foi des renseignements apportés par un intrépide chasseur de baleines, William Scoresby — auteur par ailleurs du premier ouvrage scientifique sur l'Arctique, *An Account of the Arctic Regions* (1820)¹⁴ —, Barrow dépêcha deux grandes expéditions, celle de David Buchan vers le pôle Nord, et celle de John Ross vers la baie de Baffin. Le récit de ce dernier (Buchan ne publia aucune de ses notes), paru en 1819, devint même le premier exemple d'une série d'ouvrages consacrés aux expéditions arctiques, superbement édités et magnifiquement illustrés par la célèbre maison John Murray, assurant à l'Amirauté un relais crucial pour justifier aux yeux de l'opinion ses ruineuses campagnes, et contribuant par la même occasion à alimenter la légende de ces explorateurs (outre celles de John Ross, Murray devait publier les notes de voyage de William Parry et de John Franklin, sans oublier celles de Charles Darwin ou encore celles de David Livingstone).

Ce récit, où l'on peut lire que les deux navires de l'expédition, l'*Isabella* et l'*Alexander*, s'engagèrent effectivement dans le détroit de Lancaster, dont Ross déclara pourtant, contre l'évidence, qu'il était barré par une chaîne de montagnes, propose l'une des plus grandes énigmes de l'histoire de l'exploration anglaise¹⁵. Le scandale qu'il provoqua à Londres quand certains des officiers de l'expédition contestèrent la version de

12. Voir Ann SAVOURS, *The Quest for the North-West Passage*, Londres, Chatham Publishing, 1999, p. 39.

13. *Ibid.*, p. 47.

14. Sur le personnage de Scoresby, voir Fergus FLEMING, *Barrow's Boys*, Londres, Granta Books, 1998, rééd. 2001, p. 30-35.

15. Voir Frédéric REGARD, « L'Esquimau de Barrow : pouvoir, langage et image de soi dans *Exploring Baffin's Bay* de John Ross (1819) », dans Sophie LEMERCIER-GODDARD (dir.), *Les Explorateurs anglais à la recherche du passage du Nord-Ouest : mythe, langage et pouvoir*, à paraître.

leur commandant¹⁶ marqua une autre étape décisive dans la légende du Nord-Ouest. Il permit à l'Angleterre de replacer la baie de Baffin sur les cartes de l'Amirauté ; il recentra surtout l'attention sur un seul point géographique, absolument crucial, le détroit de Lancaster, que le second de Ross, William Parry, immédiatement renvoyé sur zone par Barrow, emprunterait sur plusieurs centaines de milles quelques mois plus tard¹⁷. Or, c'est aussi parce que Parry s'était fait bloquer par les glaces (celles du détroit du Vicomte-Melville) que l'Amirauté se préoccupa de trouver un passage plus au sud, le long des côtes nord du continent américain, ouvrant ainsi la voie aux grandes explorations terrestres de John Franklin (1819, 1823), de James Ross (1829-1833), de George Back (1833, 1836), de Peter Dease et Thomas Simpson (1837-1840).

Le mythe devait atteindre son paroxysme avec la disparition mystérieuse de l'*Erebus* et du *Terror*, les deux navires de Franklin, partis triomphalement d'Angleterre en mai 1845 avec cent vingt-neuf hommes à bord. Franklin avait pour mission de faire voile vers les chenaux qu'il avait lui-même repérés lors de ses précédentes expéditions terrestres, et dont les cartes avaient été complétées par Dease et Simpson. On touchait au but. Pourtant, après un hivernage à Beechey Island, au sud de l'île Devon, durant l'hiver 1845-1846, la trace des deux équipages se perdit à jamais l'hiver suivant, au nord de l'île du Roi-Guillaume. Si l'échec inexplicable de Franklin devait tant marquer les esprits, c'est aussi que les hivernages terribles, suivis de réapparitions quasi miraculeuses, étaient devenus la routine héroïque de l'exploration britannique dans l'Arctique. Ayant tiré toutes les leçons du ridicule « *voyage of pleasure*¹⁸ » dans lequel l'avait entraîné la première expédition de John Ross, que l'on soupçonnait désormais d'avoir eu peur d'être contraint à passer un hiver dans les glaces, Parry avait démontré qu'un hivernage soigneusement préparé, tant sur le plan logistique que physique et psychologique (il fallait occuper les équipages et veiller à leur hygiène de vie), était la condition de la réussite de ces expéditions¹⁹. La seconde expédition de Ross, mémorable en tant que première tentative d'exploration de l'Arctique en bateau à vapeur (financée non par l'Amirauté, mais par Felix Booth, riche fabricant de gin), avait également établi que des marins disciplinés pouvaient survivre à quatre hivers arctiques, même après avoir abandonné

16. Voir F. FLEMING, *op. cit.*, p. 55-61.

17. William PARRY, *Journal of a Voyage for the Discovery of a North-West Passage from the Atlantic to the Pacific; performed in the years 1819-1820*, Londres, John Murray, 1821.

18. John BARROW, « Commander John Ross, 1818 », *Voyages of Discovery and Research within the Arctic Regions, from the Year 1818 to the Present Time*, Londres, John Murray, 1846, p. 54.

19. Voir F. FLEMING, *op. cit.*, p. 75.

leur navire à la glace²⁰. L'évanouissement de la troisième expédition Franklin, dans la région même où John et James Ross avaient réalisé leurs exploits entre 1829 et 1833, fut donc entouré d'une aura mystérieuse, qui motiva quantité d'expéditions de secours, terrestres et maritimes, publiques et privées. C'est ainsi qu'Elisha Kane, le médecin de la Grinnell Arctic Expedition, célèbre mission de secours américaine, se tailla une immense réputation en bravant par deux fois tous les dangers du Grand Nord (1850-1851, 1853-1855²¹), suivi de peu par un employé de la Hudson's Bay Company, John Rae, Écossais controversé pour ses méthodes (il choisit de procéder «à l'indienne²²»), par lequel le scandale devait arriver quand, en 1854, il rapporta les propos de certains Inuits selon lesquels les hommes de Franklin auraient eu recours au cannibalisme²³; c'est ainsi également, au cours de ces expéditions de recherche, que McClintock (à qui l'on doit d'avoir retrouvé en mai 1859 le célèbre dernier message de l'expédition Franklin²⁴), et finalement McClure, devaient découvrir le passage.

De l'utilité de l'échec

Si la première vague d'expéditions (1576-1632) se solda par autant d'échecs, le bénéfice ne fut pas nul pour les Anglais, tant sur un plan commercial que scientifique. Les grands échanges commerciaux reposant alors sur l'exploitation des ressources naturelles, les immenses quantités de baleines et de morues aperçues dans ces eaux froides, la profusion d'animaux à fourrure repérés tout autour de la baie d'Hudson, furent une bénédiction pour les entrepreneurs anglais, qui n'avaient financé ces lourdes expéditions que parce que nationalisme rimait avec mercantilisme. On ne saurait par ailleurs sous-estimer le bénéfice scientifique et technologique de ces missions. On passera rapidement sur les connaissances géographiques qui marquèrent de fait la première étape, souvent oubliée, de la conquête de l'Amérique du Nord, pour insister sur l'intérêt que devaient prendre ces expéditions pour la deuxième

20. John ROSS, *Narrative of a Second Voyage in Search of a North-West Passage, and of a Residence in the Arctic Regions during the Years 1829, 1830, 1831, 1832, 1833*, Londres, Orlando Hodgson, 1835.

21. Elisha Kent KANE, *The U.S. Grinnell Expedition in Search of Sir John Franklin: A Personal Narrative*, New York, Harper and Brothers, 1853; *Arctic Explorations*, Philadelphia, Childs and Peterson, 1856.

22. John RAE, *Narrative of an Expedition to the Shores of the Arctic Sea, in 1846 and 1847*, Londres, Boone, 1850.

23. Voir Michael F. ROBINSON, *The Coldest Crucible: Arctic Exploration and American Culture*, Chicago, The University of Chicago Press, 2006, p. 55-56.

24. Francis Leopold MCCLINTOCK, *The Voyage of the Fox in the Arctic Seas: A Narrative of the Discovery of the Fate of Sir John Franklin and His Companions*, Londres, John Murray, 1859, p. 256.

étape majeure de la quête du passage : les marins, dont certains acquièrent les compétences très recherchées de « *ice masters* », apprirent à reconnaître les différents types de glace, contribuant peu à peu à la constitution de glossaires très précis ; ils affinèrent également leurs techniques de navigation, se montrant vite capables de repérer les chenaux navigables, de prévoir l'état de la glace, d'écarter les glaces flottantes à l'aide de gaffes, d'ouvrir le chemin avec des scies, et même de haler par différentes méthodes les navires sur la banquise. Les explorations terrestres encouragées au XVIII^e siècle par les compagnies privées — avec des figures légendaires comme James Knight (1717-1718), Anthony Heyday (1754-1755), et bien sûr Samuel Hearne (1771), puis Alexander MacKenzie (1789) — apporteraient, elles aussi, leur lot de techniques de survie en cas d'hivernage forcé.

L'épopée du XIX^e siècle permet de constater, précisément, que si les enjeux commerciaux, scientifiques et bien sûr politiques, restent fondamentaux, ils sont de plus en plus supplantés par la question des *méthodes* d'exploration. C'est même sur cet aspect que le rôle pourtant crucial de Barrow apparaît aujourd'hui le plus contestable²⁵. Car l'Amirauté favorise l'armement de lourds navires, renforcés pour se frayer un chemin à travers la glace, lestés de tonnes de réserves (nourriture, combustible, armes, ouvrages, etc.), et manœuvrés par des équipages fortement disciplinés, se nourrissant essentiellement de conserves (dont les fameuses boîtes avariées de la marque Goldner, accusées d'avoir été pour beaucoup dans l'échec de l'expédition Franklin). La Compagnie de la baie d'Hudson incline quant à elle pour des petits groupes d'explorateurs, qui utilisent des traîneaux légers tirés par des chiens, vivent des ressources locales, imitent les techniques des Esquimaux pour survivre²⁶. On constate parfois l'alliance, souvent peu harmonieuse, des deux méthodes : bloqués par les glaces, il arrive que les marins optent pour le traîneau, comme le fait Parry, s'imposant ainsi comme le pionnier des missions modernes²⁷. Mais la conjugaison de ces techniques se présente la plupart du temps comme un ultime recours, et lorsque l'Amirauté prévoit d'utiliser des traîneaux, il s'agit de constructions lourdes et peu maniables, qui épuisent les hommes (les Anglais répugnent à utiliser des chiens²⁸). La première expédition de Franklin²⁹ est l'exemple même

25. Sur ce sujet, voir FLEMING, *op. cit.*, p. 328.

26. Voir Jeannette MIRSKY, *To the Arctic! The Story of Northern Exploration, from Earlier Times*, Chicago/Londres, The University of Chicago Press, 1934, rééd. 1970, p. 113-114.

27. *Ibid.*, p. 103-105.

28. Sur ces traîneaux anglais, voir Robert MCGHEE, *The Last Imaginary Place...*, *op. cit.*, p. 227-228.

29. John FRANKLIN, *Narrative of a Journey to the Shores of the Polar Sea, In the Years 1819, 20, 21, and 22*, Londres, John Murray, 1823.

de la folle obstination de ces officiers qui s'en tiennent à des méthodes inadaptées à un environnement inconnu et hostile, et qui doivent au final lutter contre les résistances de leurs propres hommes pour ramener une maigre poignée de survivants³⁰. McClure lui-même n'opte pour le traîneau que parce que sa vie est en jeu, et parce qu'il convoite la prime de 10 000 livres promise à celui qui découvrira le passage, mais ses méthodes douteuses lui vaudront d'être traduit devant une cour martiale³¹.

Parfois également, les tenants des deux méthodes s'affrontent au sein même des équipages, voire au plus haut niveau du commandement de l'expédition. C'est ainsi que durant les hivers 1830-1833, James, le neveu de John Ross, ne supportant plus l'inaction à laquelle les Anglais sont contraints lorsque leur navire est bloqué par les glaces, achète aux Inuits un traîneau à chiens qui lui permet de traverser l'île du Roi-Guillaume, de cartographier la crique du Prince-Régent (*Prince Regent Inlet*, déjà repérée par Parry), et de découvrir le pôle magnétique sur la côte occidentale de la péninsule de Boothia, autant de prouesses que son oncle, resté à bord, revendiquera néanmoins en sa qualité de commandant de l'expédition³². Il serait vain de regretter ces controverses relatives aux méthodes d'exploration : que la polémique caractérise nombre de retours à quai mérite en soi la plus grande attention du spécialiste de l'histoire culturelle de l'Angleterre ; mais surtout, le littéraire n'ignore pas que c'est parce que les récits de ces expéditions entrent en résonance les uns par rapport aux autres, souvent de manière discordante, lorsqu'ils ne recèlent pas les traces de leurs propres divisions internes, que s'élabore un corpus mythique.

Mythologies (1) : la contre-robinsonnade

Lévi-Strauss nommait cela le « feuilletage », ou « la structure feuilletée » du mythe³³. Le récit de la quête britannique du passage du Nord-Ouest se donne à lire comme une histoire qu'il est sans cesse possible de réécrire, couche sur couche, feuille sur feuille. Ce n'est pas seulement que des versions différentes du Grand Nord succèdent les unes aux autres — par exemple, de l'époque classique à l'époque élisabéthaine, l'idée que le paradis des Hyperboréens et « Ultima Thule » désignent une seule

30. Voir l'analyse que fait Robert MCGHEE, *The Last Imaginary Place*, *op. cit.*, p. 219-226.

31. Voir FLEMING, *op. cit.*, p. 398-410.

32. Voir ROSS, *Narrative of a Second Voyage...*, *op. cit.*, chapitres XXI, XXIII, XXV, XXIX, XXXIX, XLII.

Concernant la récupération par Ross des travaux de son neveu, voir chapitre XLIII, p. 365.

33. Claude LÉVI-STRAUSS, *Anthropologie structurale*, Paris, Plon, 1958, p. 254.

et même réalité, puis au XIX^e siècle, cette théorie selon laquelle l'Arctique, resté à l'Âge glaciaire, recèlerait le secret de l'enfance de la race humaine³⁴. Ce n'est pas non plus que chaque explorateur perçoive et décrive le territoire dans lequel il s'aventure en fonction du récit de découverte précédent dont il s'est muni³⁵. C'est surtout que chaque explorateur, chaque institution, n'a d'autre ambition au fond que de réécrire le récit qui vient d'être donné à lire : on l'a vu plus haut, les épreuves endurées par Foxe, relatées et enjolivées par James, se fraieront un chemin jusque dans *The Rime of the Ancient Mariner*, poème que Shackleton citera enfin pour illustrer ses descriptions de... l'Antarctique³⁶ ! William Parry ne repartira dans la baie de Baffin que parce que Barrow et lui-même auront estimé que John Ross n'avait pas fini d'écrire le chapitre consacré au détroit de Lancaster ; les expéditions de secours multiplieront les versions de l'histoire de Franklin (accident, mutinerie, meurtre, famine, cannibalisme, saturnisme, attaque d'Esquimaux, etc.), tout en s'appuyant sans cesse sur les récits des expéditions précédentes pour finir par établir la réalité du fameux passage.

La culture visuelle de l'époque victorienne (tableaux, panoramas, etc.) ajoutera une dimension non négligeable à ce feuilletage. En 1874, le passage ayant été découvert depuis plus de vingt ans, Millais n'hésitera pas à placer à l'arrière-plan de *The North-West Passage*, son tableau le plus admiré des victoriens (un vieux navigateur, sa fille assise à ses pieds, exprime une détermination intacte) — un *Union Jack*, le drapeau britannique soulignant la geste nationale qui aura toujours sous-tendu la quête³⁷. Aujourd'hui encore, le mythe fonctionne à plein si l'on veut bien considérer d'une part les expéditions scientifiques modernes destinées à éclaircir le mystère de la mort de Franklin, sans doute mort de saturnisme³⁸, et d'autre part les films, romans ou bandes dessinées qui exploitent l'histoire pour en livrer des versions toujours renouvelées, le remarquable récit fantastique du romancier américain Dan Simmons devant occuper ici une place de choix³⁹. Le mythe n'est donc plus investi de son ancienne valeur transcendante de vérité, thèse fameuse de Mircea Eliade, qui lisait dans ces constructions un récit des origines et une matrice de sens⁴⁰ ; le mythe

34. Robert MCGHEE, *The Last Imaginary Place*, op. cit., p. 13, 23-24.

35. Sur cette question, voir également Barry LOPEZ, *Arctic Dreams. Imagination and Desire in a Northern Landscape*, 1986, rééd. Londres, The Harvill Press, 1999, p. 373-374.

36. Voir Paul SIMPSON-HOUSLEY, *Antarctica: Exploration, Perception and Metaphor*, Londres/New York, Routledge, 1992, p. 112-119.

37. John Everett MILLAIS, *The North-West Passage*, 1874, Londres, Tate Gallery.

38. Voir FLEMING, op. cit., p. 432.

39. Dan SIMMONS, *The Terror*, New York, Little, Brown and Company, 2007.

40. Mircea ELIADE, *Aspects du mythe*, Paris, Gallimard, « Idées », 1963, p. 29.

se constitue de la multiplication de ces récits poursuivant une réalité fantomatique ; le mythe, en d'autres termes, « fictionnalise » la réalité, multipliant de manière ostentatoire les mises en intrigue d'une histoire destinée dès le départ à inviter à sa propre relecture.

Pourtant, dans le même temps, ce feuilletage intrinsèque au récit de la quête du passage fige les choses, les essentialise, car il fait aussi prendre un système de valeurs pour des faits. Le mythe, dit Barthes, a pour fonction de « transformer l'histoire en nature⁴¹ ». Ainsi la plupart des récits établissent-ils la conduite exemplaire des équipages britanniques, figures d'une masculinité idéale⁴², dans le même temps qu'ils construisent une image de l'Inuk comme personnage facétieux, imprévisible, sale et glouton, mais finalement secondaire, tandis que la glace est peu à peu élevée au rang d'opposant majeur, absolu, sublime⁴³. Le fameux tableau de Thomas Smith, montrant Franklin comme seul survivant au milieu de ses hommes déjà morts⁴⁴, suggère l'héroïsme tragique de ces chevaliers d'Empire, seuls au monde dans une immensité glacée, face à un ennemi à la fois invisible et invincible. Le mythe ne fonctionne plus en tant que pensée des origines, vérité cryptée dont il faudrait dévoiler le sens : la structure feuilletée du mythe opère une universalisation trompeuse des rôles de chacun de ces trois actants. Ce qui a pour effet de placer ces récits dans une relation dialectique tendue avec d'autres récits constitutifs de l'imaginaire britannique : au fond, et c'est bien ce qui constitue l'unicité de ces récits, les explorateurs racontent beaucoup moins la recherche du passage ou la rencontre avec une autre culture que l'affrontement du Britannique et de la Nature, de la Nature comme obstacle majeur à la progression du héros anglais, lequel double ainsi son statut de représentant de la puissance nationale de la stature d'une figure herculéenne, celle d'un surhomme capable de se mesurer à une puissance démesurée.

Le mythe se nourrit donc du fantasme colonial, ou impérialiste par excellence, d'un espace mesurable et cadastrable, inerte et souple, malléable et exploitable, tel notamment que les gravures rapportées par William Parry et George Lyon de leur hivernage 1821-1823 le donnent à voir : dans *Cutting a Channel through the Ice: Hecla and Fury at Winter Island, 1821*, rien ne semble résister à l'esprit d'entreprise des navigateurs britanniques, et la progression des deux navires à travers la glace semble

41. Roland BARTHES, « Le Mythe, aujourd'hui », *Mythologies*, Paris, Le Seuil, « Points », 1957, p. 230.

42. Voir Sarah MOSS, *The Frozen Ship*, op. cit., p. 25.

43. Voir Russell POTTER, *Arctic Spectacles: The Frozen North in Visual Culture, 1818-1875*, Seattle/Londres, The University of Washington Press, 2007, p. 159-160.

44. Thomas SMITH, *They Forged The Last Link with Their Lives*, 1895, National Maritime Museum, Greenwich.

se faire dans l'ordre et la quiétude ; dans *The View from Lyon's Ship at Igloodik, 1822-1823*, les vaisseaux anglais sont bloqués par l'hiver, mais aucune angoisse ne vient ternir une situation qui semble parfaitement maîtrisée, une rambarde ayant même été installée entre les deux navires de Parry et Lyon, qui invite à la promenade sur la banquise⁴⁵. Or, ce fantasme vole en éclats quand à ces images d'Anglais colonisateurs en toutes circonstances, s'oppose l'image de ces navires pulvérisés par les glaces, dont les représentations fascinent les Anglais bien plus que celles des escarmouches avec les *natives*. Dans l'imaginaire collectif anglais, la peinture de John White représentant les hommes de Frobisher faisant usage de leurs mousquets, entourés d'Esquimaux agressifs⁴⁶, se fond dans un ensemble plus vaste d'images comparables, où la bravoure des Anglais et leur supériorité technologique sont toujours mises en avant face à des indigènes plus nombreux, mais moins courageux et moins bien armés. Les gravures et tableaux du XIX^e siècle, donnant à voir les navires anglais disloqués par la banquise — les plus célèbres d'entre eux étant celui de William Bradford, *An Arctic Summer*, et bien sûr celui d'Edwin Landseer, *Man Proposes, God Disposes*⁴⁷ —, marquent plus vivement les esprits pour une raison simple : l'espace n'est plus une figure métaphorique de la toute-puissance du héros, mais la figure littérale de la toute-puissance de l'Autre. Le renversement est incommensurable : avec la glace, l'espace, pour ainsi dire invisible jusqu'à présent, se matérialise, concrétisant une violence imprévue et incalculable, aussi démesurée qu'imprévisible, dans un monde à nul autre comparable où Dieu, ou du moins la Providence, semble avoir toutes les difficultés à avoir le dernier mot. L'Anglais peut bien être un surhomme herculéen, la Nature apparaît comme une figure titanesque, puissance surnaturelle, d'autant plus absolue qu'elle est instable et protéiforme. C'est ce que saisit le roman de Dan Simmons : s'inspirant également de la mythologie des Inuits, comme on le comprend peu à peu, il donne une existence floue mais bien réelle à cette chose absolue, « *the thing on the ice* », qui aura raison de la progression triomphale de John Franklin. En somme, le récit de la quête du passage du Nord-Ouest se donne à lire très exactement comme la version négative du récit fondateur de l'identité anglaise, c'est-à-dire

45. Wiliam PARRY, *Journal of a Second Voyage for the Discovery of a North-West Passage*, Londres, John Murray, 1824 ; cf. George Francis LYON, *A Brief Narrative of an Unsuccessful Attempt to Reach Repulse Bay, Through Sir Thomas Rowe's "Welcome", in His Majesty's Ship Griper, in the Year MDCCCXXIV*, Londres, John Murray, 1825.

46. John WHITE, *Skirmish between Eskimos and Frobisher's Men, 1577*, The British Library, British Museum, Londres. Voir Wendell H. OSWALT, *Eskimos and Explorers*, 1977, 2nd ed., Lincoln, The University of Nebraska Press, 1999, p. 30-31.

47. William BRADFORD, *An Arctic Summer. Boring through the Pack Ice in Melville Bay* (1871) ; Edwin LANDSEER, *Man Proposes, God Disposes*, 1864, Royal Holloway, University of Londres.

comme une contre-robinsonnade⁴⁸. C'est notamment le cas lorsque l'échouage se transforme non pas en comédie du génie anglais, mais en véritable tragédie de l'aveuglement britannique, ce qui est le cas manifeste de la dernière expédition de Franklin. Il peut s'agir aussi d'une robinsonnade inversée, comme dans le second récit de Ross, lorsque ce sont les Esquimaux qui réorganisent leur vie tribale autour de la petite poche d'Européens, lesquels dépendent désormais des *savages*, un peu comme si Robinson avait attendu que Friday vienne le nourrir pour survivre. Une exception notable est fournie dans une certaine mesure par la première expédition de Parry, mais il faut noter que le succès de cette expédition inspirera paradoxalement le célèbre tableau de Friedrich, *La Mer de glaces*⁴⁹, qui présente comme perdu au milieu de séracs colossaux l'image dérisoire d'un minuscule vaisseau disloqué, vidé de ses occupants.

Mythologies (2): un nouvel imaginaire

La puissance mythologique de ces anti-robinsonnades vient aussi de ce que la pulvérisation du consensus idéologique sur lequel repose l'impérialisme anglais accouche d'un nouvel imaginaire. Telle est la thèse centrale de Lévi-Strauss concernant le mythe : la Nature produit des contradictions, des paradoxes, des énigmes conceptuelles — une même substance peut agir aussi bien comme poison que comme remède —, que la déduction transcendantale appréhende comme des « opérateurs binaires », symbolisés dans une imagerie et structurés par des récits qui sont autant de solutions imaginaires à des contradictions réelles⁵⁰. Il ne suffit pas de dire que l'Arctique a toujours représenté « *the ultimate other-world*⁵¹ » ; il importe de saisir les modalités de cette irréductible altérité. Les récits des explorateurs arctiques donnent soudain à penser un nouvel impensable, cet Autre qui se cristallise autour de nœuds conceptuels très précis, comme la conjonction impossible de la blancheur et de la mort, de la beauté et de la terreur, de la fluidité et de la solidité, de l'ouverture et de l'impénétrabilité, de la féminité et de la masculinité⁵². C'est sans doute l'une des sources les plus violentes de la fascination

48. Voir Ian WATT, « Robinson Crusoe, Individualism and the Novel », *The Rise of the Novel: Studies in Defoe, Richardson and Fielding*, 1957, Harmondsworth, Penguin, 1979, p. 67 sq. ; Richard PHILIPS, *Mapping Men and Empire. A Geography of Adventure*, Londres/New York, Routledge, 1997, p. 29.

49. Caspar David FRIEDRICH, *Das Eismeer*, 1823-1824, Hambourg, Kunsthalle.

50. Claude LÉVI-STRAUSS, *L'Homme nu*, Plon, 1971, p. 488 sq.

51. Robert MCGHEE, *The Last Imaginary Place*, op. cit., p. 19.

52. H. Hansson a montré de quelle manière l'Arctique n'avait cessé d'osciller entre une représentation masculinisée et une représentation féminisée : Heidi HANSSON, « King Frost and the Ice Queen: Gendered Personifications of the North », *The European English Messenger*, 17.1 (2008), p. 59-69.

qu'exercent les gravures dont s'ornent les ouvrages de ces navigateurs : se déploient toujours de semblables couples d'opposés que les silhouettes des Britanniques promettent d'articuler et de dépasser, ne serait-ce que par la mise en scène de leur présence médusée, ou par l'insertion de ces images comme supplément nécessaire du récit qu'elles illustrent, les mots ne suffisant jamais à rendre compte de la réalité découverte. C'est le cas, mais les exemples sont innombrables et les illustrations de George Back reproduites dans le premier récit de Franklin constituent une source inépuisable⁵³, des illustrations choisies par John Ross pour le récit de sa première expédition : *Passage through the Ice* et *A Remarkable Iceberg* montrent des paysages grandioses dont les explorateurs semblent à la fois les hôtes émerveillés et les proies innocentes⁵⁴. La représentation joue ainsi sur la double tradition du pittoresque — les hommes sont dans la Nature —, et du sublime — la Nature est presque trop grande pour la représentation (« *They [the icebergs] glitter with a vividness of colour beyond the power of art to represent*⁵⁵ ») — pour provoquer à la fois l'émerveillement et la terreur.

Le récit publié établit pourtant que l'explorateur est revenu sain et sauf de cette épreuve de l'impensable (on ne découvrira jamais le récit de la dernière expédition de Franklin). C'est précisément de cet impensable que le récit se veut un compte rendu, livré par un homme supérieur revenu d'une expérience limite. Qu'il s'adresse à une hiérarchie, militaire ou civile, ou à un public avide de sensations fortes, le rapport d'exploration traduit l'impensable en l'insérant dans un parcours, un itinéraire, un « *Pilgrim's Progress* » en quelque sorte, comme la traversée d'une épreuve rédemptrice. La confrontation avec la glace se trouve ainsi suspendue entre un partir et un revenir — d'où l'importance majeure dans ces récits des prolepses et analepses —, comme si le récit de la quête du passage était aussi le récit d'un rite de passage, d'une initiation supérieure aux mystères de la vie, impliquant l'expérience terrifiante d'un « stade de la marge », auquel on est promis, mais auquel on va également survivre⁵⁶. S'il est vrai qu'un rite de passage opère bien une division entre les initiés et les non-initiés, ainsi que l'explique Van Gennep, alors on peut dire que les récits de quête du passage suscitent la fascination que l'on réserve d'ordinaire aux très rares initiés d'un savoir supérieur,

53. George BACK, *Arctic Artist: The Journal and Paintings of George Back, Midshipman with Franklin, 1819-1822*, ed. by C.S. Houston, I.S. MacLaren, Montréal/Kingston, McGill-Queen's University Press, 1994.

54. ROSS, *Narrative of the Voyage of Discovery Exploring Baffin's Bay, and Inquiring into the Probability of a North-West Passage*, Londres, John Murray, 1819, p. 46 et 58.

55. *Ibid.*, p. 30.

56. Voir Arnold VAN GENNEP, *Les Rites de passage : étude systématique des rites*, 1909, rééd. Paris, Picard, 1981, p. 27.

transformant une poignée de navigateurs en une véritable caste de grands prêtres de l'exploration. *The Terror*, le roman de Simmons, joue puissamment sur cette dimension en accordant au second de Franklin, le capitaine irlandais Francis Crozier, la possibilité d'une survie pour peu que celle-ci soit articulée sur une mutation spirituelle.

Mythologies (3): l'inconscient du passage

Une dernière piste se dessine ici, suggérée par l'incroyable multiplication des rituels auxquels semblent se livrer ces grands prêtres de l'Arctique (Ross et Parry sont très pieux), qui, non contents de célébrer les offices religieux avec une application toute particulière, y compris et peut-être surtout dans les situations les plus désespérées, rythment avec frénésie chacune de leurs expéditions de rites dérisoires, pour ne pas dire loufoques dans le cas de Ross : cérémonies d'appropriation et de nomination de territoires arides et déserts, célébrations d'anniversaires officiels et de fêtes nationales à bord de navires échoués, mesures scientifiques aussi nombreuses que vaines, inflation de messages indiquant la (non-)progression des explorateurs, confiés à un cairn perdu ou à des courants marins aléatoires. Les caricaturistes de l'époque ne résistent pas au plaisir de croquer un tel hiatus : la gravure de Cruikshank, *Landing the Treasures*, montre l'Écossais John Ross se pavanant à la tête d'un groupe d'hommes ayant perdu leur nez à force de tirer dessus pour saluer les Esquimaux, portant en triomphe la dépouille d'un ours polaire⁵⁷ ; un texte anonyme, *Munchausen at the Pole*, comparera même Ross au baron Münchhausen⁵⁸, le frontispice de l'ouvrage offrant une savoureuse caricature de l'explorateur : juché au sommet d'une sorte de mât (en anglais *pole*), le héros d'Empire lance un pathétique « *I proclaim George the Third Monarch of all the Countries upon and beyond the Pole*⁵⁹. » Les deux gravures se nourrissent d'un seul et même constat, celui d'une distorsion entre les ambitions et les résultats. Même le second secrétaire de l'Amirauté se moquera ouvertement de ces « *usual silly ceremonies* », dont

57. George CRUIKSHANK, *Landing the Treasures, or Results of the Polar Expedition!!!*, Londres, G. Humphrey, 18 janvier 1819, National Maritime Museum, Greenwich.

58. *Munchausen at the Pole; or The surprising and wonderful adventures of a voyage of discovery consisting of some of the most marvellous exploits ever performed by man; together with a correct list of the curiosities brought home and deposited in the Museum and Tower of Londres*, Londres, Johnston, 1819. Les histoires reprenant les aventures du baron de Münchhausen, connu pour ses fanfaronnades burlesques, avaient fait l'objet d'un premier recueil anonyme, publié en allemand en 1781. Une version anglaise fut publiée à Londres en 1785 par Rudolf Erich RASPE, sous deux titres différents : *Baron Munchhausen's Narrative of his Marvellous Travels and Campaigns in Russia*, et *The Surprising Adventures of Baron Munchhausen*.

59. Sur ce dernier point, voir POTTER, *op. cit.*, p. 49-51.

Ross semble curieusement avoir abusé au moment même où il se présentait, sans la voir, devant l'ouverture tant recherchée de Lancaster Sound⁶⁰.

Le phénomène est caractéristique de l'immense paradoxe à l'ombre duquel prend forme la quête. Car alors même que ces explorations s'inscrivent dans la logique des Lumières, qui tentent de « mettre le monde en tableau », comme disait Foucault, c'est-à-dire de le donner à voir dans une visibilité exhaustive⁶¹, l'existence du passage du Nord-Ouest est postulée sans explication rationnelle ; alors même que « *The Age of Reason* » se donne pour ambition de dissiper le mythe, la superstition et l'ignorance, on se met à croire, de manière quasi mystique, à une réalité géographique dont l'existence n'a jamais été démontrée⁶². Les *ceremonies* des explorateurs témoignent de cette singulière confusion, alternant offices religieux et rituels politiques de manière à superposer mission scientifique et acte de foi, contre l'évidence même. Ce qui ne manque pas de soulever la question des motivations inconscientes de ces expéditions vers l'inconnu.

La réponse la plus évidente consistera à faire remarquer que ces hommes consacrent leur vie à rechercher un passage étroit, réservé à quelques initiés, se signalant autant par ses flux que par la membrane blanche qui en barre l'accès. Fantasme freudien classique de l'articulation de l'épistémophilie sur une scopophilie, et moteur de tout récit de la modernité selon certains : le désir de savoir se conjuguerait toujours à un désir de voir, c'est-à-dire aussi par conséquent à des opérations de construction des masculinités et des féminités⁶³. Schéma trop classique pour que l'on s'y attarde. On peut malgré tout se demander si la fascination durable qu'exerce cette quête sur ceux qui l'entreprennent, comme sur ceux qui en sont les lecteurs ou les spectateurs, voire les nouveaux exécuteurs testamentaires — scénaristes, dessinateurs et romanciers —, ne fournit pas à l'esprit une topique idéale, où se dirait quelque chose de fondamental concernant les modes de structuration de la subjectivité.

On se souvient que Jacques Lacan entrevoyait ici trois registres : celui de l'Imaginaire, celui du Symbolique, et celui du Réel⁶⁴. On est avec

60. BARROW, « Commander John Ross, 1818 », *op. cit.*, p. 50.

61. Michel FOUCAULT, *Les Mots et les choses : une archéologie des sciences humaines*, Paris, Gallimard, 1966, p. 89.

62. Voir Glyn WILLIAMS, *Voyages of Delusion: The Northwest Passage in the Age of Reason*, Londres, Harper Collins, 2002, p. xv, 408.

63. Voir Peter BROOKS, *Body Work: Objects of Desire in Modern Narrative*, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 1993, p. 9, par ex.

64. Jacques LACAN, « Le Symbolique, l'Imaginaire et le Réel », conférence inédite, 8 juillet 1953. Voir Joël DOR, « Le Schéma R », *Introduction à la lecture de Lacan*, Paris, Denoël, 1992, t. 2, p. 19-31.

«l'Imaginaire» dans le registre du narcissisme. Le moi se constitue par une série d'identifications et se saisit ainsi comme *alter ego*. Ce registre comporte toutefois en lui-même l'impasse mortifère propre à la relation duelle avec la mère. L'identification est une construction imaginaire, s'élaborant dans le rapport à l'autre, tiraillée entre la jouissance de la communication immédiate, directe, transparente, et la conscience d'être construite par le regard de l'autre. Nombre d'explorateurs arctiques seront fascinés par les immensités pures, perçues aussi comme originelles, des glaces du Grand Nord, alors même que la quête s'accomplit dans les pas d'un illustre prédécesseur et sous l'œil vigilant d'une autorité politique supérieure, prompte à récompenser ou à punir tout manquement aux instructions officielles dont ces hommes sont toujours munis, et qu'ils placent à l'orée de leurs récits.

On est avec «le Symbolique» dans le domaine du signifiant et du langage, mais aussi dans celui de la fonction symbolique, telle que l'avait mise en avant Lévi-Strauss comme organisant l'échange à l'intérieur des groupes sociaux. Cette loi du Symbolique est donc un ordre du langage, supporté par la fonction paternelle. C'est au fond ce qui humanise l'homme, l'inclinant à nommer ce qui l'entoure, à élaborer des signes pour signifier les choses, à environner un cadavre d'une sépulture, etc. En ce sens, le scandale que présente à l'esprit l'échec de Franklin est aussi celui de l'échec du Symbolique : à part la fameuse note énigmatique de 1847 retrouvée dans un cairn par McClintock⁶⁵, aucun message ne vient entourer la disparition du héros, aucun signe ne vient habiller sa mort, et le tableau de Landseer saisit avec terreur ce moment précis où l'explorateur sans sépulture est renvoyé à son statut de charogne pour les ours polaires.

«Le Réel» est précisément une catégorie produite par le Symbolique. Il correspond à ce que celui-ci expulse en s'instaurant, ce qui résiste à la Symbolisation, devenant ainsi la source de l'angoisse et expliquant les phénomènes d'hallucination ou de psychose. Ainsi, le tableau de Landseer manifeste-t-il l'angoisse du «Réel» que recèle sourdement celui de Millais. Autre exemple : que Ross, le 31 août 1818, aperçoive des montagnes là où s'ouvre en réalité le passage, peut s'expliquer en termes de physique optique⁶⁶ ; mais que l'entrée de chaque détroit, Smith Sound le 19 août, puis Jones Sound le 23, donne systématiquement lieu à une semblable hallucination est pour le moins troublant. La «folie» de Ross, et plus généralement celle qui rend tous les explorateurs

65. Voir POTTER, *op. cit.*, p. 152-153.

66. Sur les «fata morgana», voir LOPEZ, *op. cit.*, p. 236-238.

du passage « *mad north-north-west* », trouve sa plus puissante représentation dans une célèbre gravure : *Perilous Situation of the Isabella and Alexander, August 7th, 1818*⁶⁷ montre en effet les deux navires de l'expédition jetés l'un contre l'autre par les glaces, accrochés par leurs ancres dont les chaînes sont proches du point de rupture. Une faille, une fêlure se révèle, qui n'est pas à trouver à l'extérieur, mais à l'intérieur, dans les tréfonds d'une identité anglaise divisée contre elle-même.

Un tel dessin mérite d'être étudié en regard de celui que propose juste après, le 10 août, John Sacheuse, l'interprète inuk de Ross, qui dépeint une scène de première rencontre entre les officiers britanniques et une tribu d'Inuits du Groenland⁶⁸ : *First Communication with the Natives of Prince Regents Bay* distribue soigneusement l'espace entre le civilisé et le primitif ; dans le même temps, Sacheuse sature la représentation d'éléments symboliques, comme les uniformes et les drapeaux anglais ; légèrement en arrière-plan, deux Inuits aux formes simiesques tentent manifestement de se reconnaître dans un miroir que leur tend un marin anglais. Si Sacheuse perçoit les entrelacs du Symbolique et de l'Imaginaire, on constate que Ross se montre beaucoup plus fasciné par cette force immense et pourtant quasiment invisible qui dresse l'expédition contre elle-même, la faisant basculer dans une sorte de schizophrénie suicidaire, comme si l'angoisse majeure s'exprimant ici avait quelque chose à voir non tant avec la Nature extérieure qu'avec l'entreprise d'exploration elle-même.

Nul doute que cette folie, perçue comme composante majeure de la quête du passage et des enjeux liés à la construction de l'identité britannique, entre pour bonne part dans la fortune du mythe.

67. ROSS, *Exploring Baffin's Bay*, op. cit., p. 76-77.

68. *Ibid.*, p. 88.