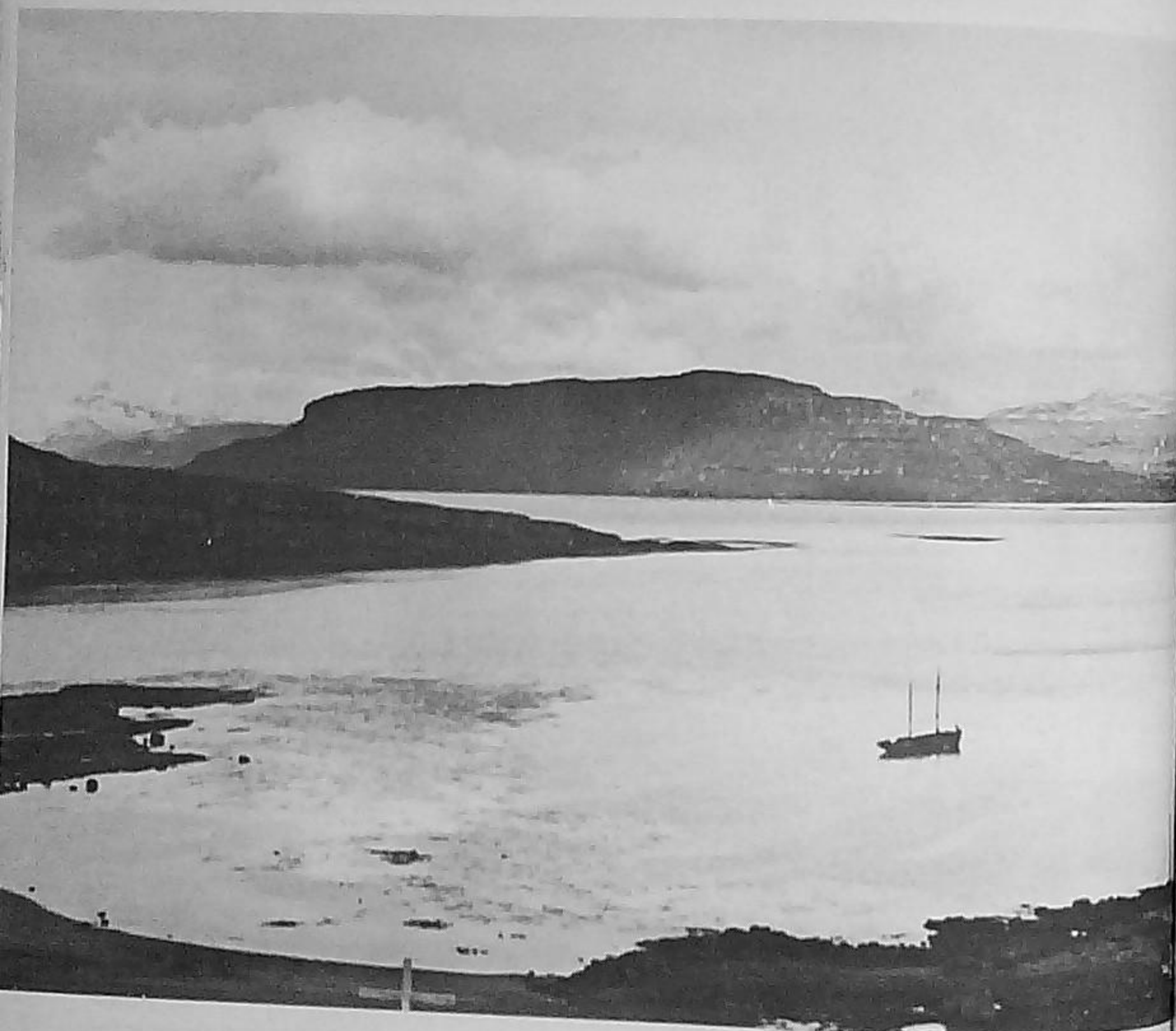


Découvert le 12 février 1772 par Kerguelen de Trémarec, l'archipel des îles Kerguelen est formé de plus de trois cents îlots entourant une terre principale qui couvre à elle seule plus de 6 000 km².
Persuadé d'avoir découvert le continent austral, le navigateur français réussit à convaincre le roi Louis XV d'envoyer une nouvelle expédition de reconnaissance.
(Roger-Viollet)



La surprenante expédition de Kerguelen

PAR ROBERT DE LA CROIX

C'est une histoire étrange : un marin découvre une terre qui ensuite portera son nom. Puis, à son retour, il est condamné à vingt ans de forteresse. Dénî de justice ? Ingratitude ? Plutôt un drame. Celui de l'illusion, de la malchance, du mystère. Le rêve aussi, car les terres que découvre le capitaine Yves de Kerguelen-Trémarec, l'archipel qui portera plus tard son nom, ce n'est pas seulement quelques îles désertiques battues par les vents, à peine entrevues derrière un rideau de pluie et de brume, mais le fameux continent austral qui n'avait cessé de hanter les navigateurs et les géographes. De retour en France, Kerguelen se laisse emporter par son imagination au point que bientôt l'imaginaire l'emporte sur le réel. Il fera partager son illusion au roi Louis XV qui s'empressera d'armer une nouvelle expédition pour aller prendre possession de cette fabuleuse France australe...

Au mois de février 1772, deux navires avancent sur les eaux tempétueuses des hautes latitudes australes. Ce sont la *Fortune* et le *Gros Ventre* d'Yves de Kerguelen-Trémarec qui a déjà fait campagne avec succès en Islande et au Groenland. Trente-huit ans, bon navigateur, conscient de ses mérites et sachant les faire valoir.

Le mystérieux continent austral

Selon ses instructions, « il y a toute apparence qu'il existe un très grand continent dans le sud des îles Saint-Paul et Amsterdam (...). Le capitaine de Kerguelen tâchera de lier connaissance et amitié avec les habitants.

Il examinera les productions du pays, ses cultures, ses manufactures, s'il y en a, et quel parti on pourrait en tirer pour le commerce de la France ».

Un beau programme et un beau rêve. Mais la découverte, justement, c'est d'abord le rêve. On cherche des eldorados, des îles fabuleuses sur la foi de textes incertains, de vagues traditions, de cartes fausses. On place l'Asie dans l'Atlantique, comme Colomb, ou, comme Mendaña, les mines du roi Salomon dans le Pacifique. Kerguelen, lui, veut aborder au mythique continent austral qui, depuis trois siècles, hante navigateurs et géographes. Et d'autant plus qu'en 1739 Bouvet a aperçu un promontoire qu'il a pris pour un cap du fameux continent.

Sur la mer grise marbrée d'écume, les Français guettent une ligne sombre, une masse immobile, l'apparition d'une terre inconnue. Une terre qui s'annonce d'abord sur le ciel : un vol d'oiseaux qui semble venir d'une côte. Et le 13 février, un cri : « Terre ! »

Kerguelen tressaille : le continent austral, enfin !

« Le soleil ayant dissipé la brume et éclairci l'horizon, écrivait-il, je distinguai parfaitement une succession de terres qui s'étendaient à toute vue depuis le nord-est. »

Parfaitement ? Pas tout à fait. Derrière un rideau de pluie glacée, de brumasse, de boucaille, c'est un défilé fantôme de cap, de baies. Et impossible de débarquer : ressac, rafales, tourbillons de vent éloignent ou au contraire rapprochent dangereusement du rivage les navires qui finissent par être séparés et ne se retrouvent pas.

Kerguelen s'inquiète. La mâture de son bâtiment fatigue. Il décide de relâcher à l'Île de France. Il reviendra plus tard prendre possession du continent austral. Il laisse derrière lui sa conserve, le *Gros Ventre* qui n'a pas reparu. Il pense peut-être que son commandant a décidé de remonter au nord lui aussi.

Le mirage de la France australe

A Port-Louis, Kerguelen parle. Aussitôt, on s'enthousiasme. Un enthousiasme qui engendre l'illusion et même le délire chez le gouverneur. Allant bien au-delà de ce que rapporte Kerguelen, il évoque des terres riantes et douces, entrecoupées de bois et de verdure, « un pays peuplé, et cultivé avec réflexion ».

Évidemment, la tempête, le froid, ces côtes sinistres ne semblent guère confirmer les visions de l'ex-

cellent gouverneur. Mais quoi, beaucoup de terres fertiles ont aussi des abords hostiles. Et, à mesure que Kerguelen approche de la France, l'illusion grandit en lui. L'imaginaire l'emporte peu à peu sur le réel. A Louis XV, il enverra un rapport qui est en fait une affabulation optimiste : « Les terres que j'ai eu le bonheur de découvrir paraissent former la masse centrale du continent antarctique (...) On rencontrera des hommes naturels vivant dans l'état primitif, sans défiance comme sans remords, et ignorant les artifices de la civilisation. Enfin, la France australe fournira de merveilleux spectacles physiques et moraux. »

On le croit, car on croit toujours un homme qui vous apporte le paradis. Et puis tout ce que Kerguelen raconte cadre trop bien avec les mythes à la mode : le bon sauvage, la société naturelle, le continent austral. Philosophes et géographes en chambre approuvent le marin. La cour fête le héros que le roi décore et nomme capitaine de vaisseau. Bien sûr, il y a les envieux. On rappelle que Kerguelen a perdu un de ses navires dont il ne paraît pas se soucier. On chuchote même qu'il l'aurait coulé afin de garder pour lui seul le mérite de la découverte.

Et maintenant, il faut prendre possession de cette France australe. Et vite, avant que les Anglais ne s'emparent de cette nouvelle terre. On arme une seconde expédition : deux vaisseaux, le *Roland*, que commandera Kerguelen, et l'*Oiseau*. On charge vivres, pacotille, munitions, matériel, de quoi fonder un embryon de colonie. A l'état-major on adjoint un astronome, un naturaliste, un ingénieur, des géographes, des dessinateurs, une équipe qu'on appellerait de nos jours « pluridisciplinaire ». S'embarquent aussi des passagers. Pour le continent austral ? Quand même pas, mais pour l'Île de France.

Et ces passagers sont des passagères : la femme d'un commissaire du roi, sa fille et une servante.

Une mystérieuse passagère

« Les femmes à bord, c'est du lest du diable », assuraient les vieux matelots. Du moins peuvent-elles être un sujet de plaisanteries, ce qui n'est pas grave, mais aussi une cause d'intrigues, voire de discorde. Ce qui va être le cas, à bord du *Roland*, et surtout par la faute d'une quatrième passagère qui s'est embarquée nuitamment la veille de l'appareillage.

A son sujet, on a dit beaucoup de choses. Qu'avec elle c'était l'échec, le déshonneur qui s'embarquaient sur le *Roland*. C'est peut-être aller un peu vite et dramatiser outre mesure. D'abord, ce n'est pas la seule femme qui ait participé à une expédition. Le naturaliste qui accompagnait Bougainville avait comme aide un garçon « à la poitrine élevée, à la tête ronde, à la voix tendre et claire ». C'était une jeune fille, Jeanne Barré. Sur le navire de Bruni d'Entrecasteaux, parti en 1791 à la recherche de La Pérouse, une Louise de Girardin s'embarquera, habillée en matelot. En 1817, sur l'*Uranie*, effectuant un voyage autour du monde, la femme du commandant, Louis de Freycinet, accompagnera son mari. En 1839, Léonne Biard s'embarquera sur *La Recherche* en croisière au Spitzberg. Elle connut plus tard une autre célébrité : elle fut incarcérée pour adultère. De cette fâcheuse mésaventure nous n'en aurions rien su si son complice n'avait été un grand poète. Il s'appelait Victor Hugo.

La passagère du *Roland* était Marie-Louise Séguin, une grande fille brune de vingt ans. Qu'elle ait été la maîtresse de Kerguelen, il est difficile d'en douter, mais sur les raisons de sa présence à bord on s'interroge encore. Les passagères pour Cythère

choisissent d'ordinaire d'autres bateaux et d'autres eaux, la passion s'accommodant mal de l'inconfort et des périls en mers lointaines. Il semble cependant que son intention première ait été de débarquer à l'Île de France, et non d'accompagner Kerguelen jusqu'au continent austral.

A la vérité, la présence de celle que les matelots, en clignant de l'œil, surnomment « la belle Louison » est moins la cause que le prétexte à un certain mécontentement des officiers envers le chef de l'expédition. Il est plus craint qu'aimé et sa froideur pour ses subalternes, son dédain de l'opinion est souvent prise pour du mépris. Il est bon marin, certes, mais il a des lubies. On a embarqué un chronomètre, ce précieux chronomètre qui permet enfin, en conservant l'heure du premier méridien, de calculer aisément la longitude. Or Kerguelen interdit qu'on s'en serve. Il préfère se fier à son intuition et à ses calculs. Et puis il soumet l'équipage à une discipline excessive, souvent considérée comme une brimade.

Voici l'escale du Cap. Les passagères vont loger à terre pour oublier quelque temps l'exiguïté des logements et les inconvénients du roulis. Et Kerguelen les suit, comportement qui suscite ricanements et ragots. L'atmosphère du bord s'aigrit. On assure que les marins du *Gros Ventre* ont prétendu, lors de leur passage au Cap, qu'ils avaient été abandonnés par Kerguelen.

Et l'Océan s'en mêle. A peine le *Roland* a-t-il quitté l'Afrique qu'une violente tempête s'abat sur lui, une de ces tempêtes monstrueuses qui terrifièrent les premiers navigateurs portugais en route vers les Indes. Un énorme coup de roulis, et le bâtiment reste engagé, les vergues plongeant dans l'écume. Il faut scier l'artimon. Il s'abat. Dans sa chute, il accroche le grand mât de hune qui se brise. Avec un grément de fortune, le

Roland reprend son cap, mais la cambuse est noyée. Tous attendent avec impatience l'île de France.

Aimable mouche du coche

Voici l'île de France tant espérée, et c'est la déception : Port-Louis est en ruine et sa rade est encombrée d'épaves. Un cyclone a ravagé l'île qui commence à peine à renaître. Lorsque Kerguelen réclame des vivres, des hommes, des mâts et des voiles, le gouverneur lui fait comprendre qu'il doit d'abord s'occuper de la ville et de ses habitants. Peu à peu cependant les rapports se détendent et le *Roland* est remis en état. Le ciel de l'île et sa douceur de vivre apaisent les esprits. Kerguelen annonce même à ses officiers que Mlle Séguin resterait au Port-Louis.

Les préparatifs se poursuivent dans une odeur de goudron et de peinture fraîche. Un troisième bâtiment, la *Dauphine*, se joindra à l'expédition qui prend la mer le 16 octobre 1773. Et, au large, une silhouette charmante et bien connue des matelots apparaît sur le pont du *Roland* : celle de Marie-Louise Séguin qui s'était de nouveau embarquée clandestinement. Mais la promesse de Kerguelen à ses officiers ? Il semble bien qu'il ait voulu la tenir, mais que le gouverneur se soit opposé à la présence de la jeune femme sur l'île, on se demande d'ailleurs pourquoi. Selon une autre version, c'est Marie-Louise elle-même qui aurait demandé au gouverneur d'obtenir de Kerguelen qu'elle restât sur le *Roland*. Quoi qu'il en soit, il faut saluer le courage de Marie-Louise Séguin qui accepte avec le sourire l'inconfort, le froid, la brume et la neige, car malgré l'été austral, le temps est maussade. Elle apparaît sur la dunette, vêtue d'une culotte rouge, d'un manteau de mouton, et coiffée d'un bonnet d'hermine. Elle s'efforce de se rendre utile et les

marins ne peuvent se défendre d'une certaine sympathie pour cette aimable mouche du coche qui, après tout, met un peu de charme dans cette âpre recherche de l'inconnu.

Car c'est une mer vide, encore inexplorée, que sillonnent les trois navires, avec sa houle majestueuse aux couleurs mates et le survol silencieux des albatros et des pétrels. On n'a pas encore atteint la latitude des terres aperçues l'année précédente, mais Kerguelen, selon ses instructions, doit reconnaître une île fantôme, baptisée « Nagtegat ». C'est, en réalité, l'île Nightingale de l'archipel Tristan da Cunha qui gît dans l'Atlantique sud ! A la fin du XVIII^e siècle, la navigation ne s'est pas encore débarrassée de ses erreurs, de ses illusions et de ses fantasmes.

Et Kerguelen va être lui aussi victime de ce climat d'illusion qui fait naviguer le marin de cette époque entre le réel et le rêve. La terre qu'il a vue existe bien, certes, mais il est persuadé, il veut être persuadé, que cette terre est le continent austral. Il ne voudra jamais renoncer à son rêve, et ce sera là son drame.

Le 14 décembre, la voici cette terre dans son écrin d'embruns et de brume. Chez les Français, c'est de nouveau l'émotion de la découverte et l'espoir de toucher enfin à un continent fertile et habité. Les jours suivants, on longe des côtes noirâtres et déchiquetées sous le même ciel gris et venteux. Parfois, des hauteurs noyées de brume. Le commandant de l'*Oiseau* signale une baie au fond de laquelle s'ouvre l'estuaire d'une petite rivière cernée de végétation. « Un mouillage possible », précise-t-il. Mais la mer est trop forte.

Paralysé par la déception

Le lendemain, légère accalmie. On se tourne vers Kerguelen. Il va donner certainement l'ordre de dé-

barquer. Non. Il attend. Quoi ? On ne sait pas. Les jours suivants, toujours la même attitude. Les trois navires poursuivent cette navigation inutile et lugubre, et presque à l'aveugle, car la boucaille efface parfois toute visibilité. Pour ne pas se perdre, on tire alors le canon dont les déflagrations se mêlent au bruit du ressac.

Les officiers sont inquiets. Beaucoup d'hommes sont malades : le froid, la fatigue et surtout le scorbut. Et pourtant le remède à cette terrible maladie est tout près. Sur la lande, en bordure de la côte, croît une sorte de chou, riche en vitamines C. Mais, pour le savoir, il faudrait débarquer et Kerguelen persiste dans son étrange passivité.

Le 7 janvier, pourtant, il permet au commandant de *La Dauphine* d'envoyer des hommes à terre. On hisse le pavillon royal qui claque au vent aigre. Il y aura d'autres débarquements. Des hommes resteront plusieurs heures à terre, au milieu des pingouins et des lions de mer. Ils observent des vols d'outarde, Kerguelen écoute leur rapport, mais lui-même ne descendra pas sur la terre qu'il a découverte. On devine sa déception, son immense déception. Où est-elle cette « France australe qui fournira de merveilleux spectacles physiques et moraux » ? Est-ce là ce merveilleux continent qu'il voulait coloniser : des côtes arides balayées par le vent ? Une accablante tristesse le paralyse. Tout se passe comme s'il voulait refuser la réalité pour garder son rêve au fond de lui-même.

Cette croisière inutile, cette croisière quasi immobile va durer un mois. L'inaction ronge les hommes. Ceux qui ne sont pas malades se plaignent de la nourriture et ils ont raison : la provision de biscuits, sur le *Roland*, est avariée. Et les navires aussi se mettent à l'unisson : le grément, la mâture fatiguent. Alors, Kerguelen réunit ses officiers. Il

annonce qu'étant donné le mauvais état sanitaire et le délabrement des navires il a décidé le retour. Il a consigné les motifs de sa décision dans un procès-verbal qu'il demande à ses officiers de signer. L'un d'eux refuse. Plus tard, les commandants des autres bâtiments tenteront de le faire revenir sur sa décision. En vain.

La forteresse pour le découvreur

Le retour sera maussade avec ses commérages dans les postes, et tragique avec les morts immergés. Kerguelen est irritable, susceptible ; il punit les hommes sous le moindre prétexte ; il cherche à démasquer cabales et complots imaginaires. La conscience de son échec, la déception expliquent son comportement bizarre.

Et voici Brest, le 7 septembre, où l'on s'interroge sur le retour prématuré de l'expédition. La vérité, la consternante vérité apparaît peu à peu. Versailles décide de nommer une commission d'enquête. Kerguelen, un ingénieur et le lieutenant du Cheyron, coupables d'algarades avec son chef, furent traduits en conseil de guerre. Une décision peut-être discutable. Le mérite de la découverte pesait plus qu'une attitude bizarre et la répugnance à coloniser une terre stérile. Mais il y avait les morts, les accusations de certains officiers et le scandale de la femme embarquée.

L'instruction fut longue et les débats pénibles. Enfin, Kerguelen fut reconnu coupable de n'avoir pas exploré les îles découvertes par lui, de ne pas avoir effectué certains relevés géographiques prescrits par les instructions, d'avoir commercé pour son profit personnel et enfin d'avoir vécu avec une femme embarquée illicitement. Il était cassé de

son grade et condamné à la détention dans une forteresse.

Incarcéré en 1775, Kerguelen fut grâcié en 1779 et on lui confia le commandement d'un corsaire, le *Brienne*. Il ne renonce pas pourtant aux voyages de découverte. Il veut prouver aux autres, comme à lui-même, qu'il peut être encore un chercheur de terres nouvelles. Alors, il organise pour son propre compte et avec ses deniers une expédition dans les mers du Sud. Une façon de répondre aux calomnies qui l'ont accablé et aussi de rester fidèle aux ambitions de sa jeunesse.

A Nantes, il arme donc une corvette qu'il baptise *Liber Navigator* et il appareille. Il ne va pas bien loin. Le mauvais sort qui, depuis quelques années, pèse sur lui ne le lâche pas. Au large de Paimbœuf, un corsaire anglais arraisonne le *Liber Navigator*. Kerguelen proteste, montre des documents prouvant qu'il ne fait pas la guerre et apostillés par des amiraux

anglais et français. En vain : Kerguelen est emmené prisonnier. Il sera libéré, mais son navire et ses approvisionnements ne lui seront pas restitués.

Les portes de la découverte lui étant fermées, Kerguelen, ayant été réhabilité par la Constituante, reprit enfin du service dans la Marine avec le grade de contre-amiral. Il fut nommé commandant des forces françaises en Inde.

Il n'exercera jamais ses fonctions. Destitué à la suite d'une révolte de l'escadre française à Quiberon, il est mis à la retraite en 1796. Kerguelen n'accepte pas cette nouvelle injustice. A 62 ans, il veut encore servir son pays.

Et c'est à Paris, où il est venu plaider sa cause, qu'une courte maladie l'emportera en quelques jours. Sept personnes seulement suivront le convoi du découvreur.

Robert de la CROIX ■

C'est à Port-Louis, la capitale de l'île de France (aujourd'hui île Maurice), que Kerguelen fit escale après avoir découvert les îles qui portent son nom. Mahé de La Bourdonnais avait fait de cette petite ville une base navale importante et un entrepôt pour les produits venant des Indes.

(L'Illustration)

