

Relation de deux voyages dans les mers australes et la mer des Indes, par M. de Kerguelen ¹

Note préliminaire.

Voici un très large extrait de la relation faite par Kerguelen, de deux expéditions dans les mers du sud, ainsi que d'une navigation de l'Isle de France aux Indes pour valider la route proposée par le chevalier Grenier.

Ces trois missions ont pour base opérationnelle l'Isle de France située en position privilégiée pour explorer l'océan Indien et les mers australes. Poivre est l'intendant de cette colonie au moment où Kerguelen entreprend ces navigations qui nécessitent à terre, assistance et bonne volonté.

Ce récit, plusieurs années après les faits, a été écrit alors que Kerguelen devait répondre de plusieurs accusations sur son comportement lors de ces voyages, accusations qui lui vaudront condamnation et emprisonnement. Ce n'est pas une relation exacte, mais une histoire qui vient s'ajouter à toutes celles que Kerguelen a été amené à raconter depuis qu'après s'être imaginé couvert de gloire au terme de découvertes fabuleuses, il dut s'accommoder d'une réalité bien en deçà de ses espérances.

On réalisera combien le temps altère le discours en comparant la relation de sa découverte des « terres australes » dans l'ouvrage reproduit ici, avec ce qu'il avait raconté à son retour.

Ici, le temps a passé, une deuxième expédition est venue confirmer le peu d'intérêt de sa découverte, ce n'est pas la description d'un eldorado :

« à six heures du matin j'eus connaissance d'un gros cap très élevé ; un moment après, je vis d'autres terres également hautes ; à sept heures, le soleil ayant dissipé la brume & éclairci l'horizon, je distinguai parfaitement une continuation de terres, qui s'étendaient à toute vue depuis le nord-est jusqu'au sud du compas, ce qui comprenait environ 25 lieues d'étendue de côtes. [...] nous vîmes les terres se prolonger encore à perte de vue au sud sud-ouest ; à quatre heures, le temps commença à se couvrir, avec apparence de mauvais temps, la brume vint nous dérober la terre & devint très-épaisse ; le vent était contraire pour s'éloigner de la côte, & la mer était grosse ; nous avions la grande terre sous le vent à deux lieues de distance, & nous apercevions près de nous, au vent, une chaîne d'îlots ou de rochers sur lesquels les brisants s'élevaient plus haut que nos mâts »

Voilà tout ce que nous rapporte Kerguelen dans cette *Relation*, sur les terres découvertes à son premier voyage. Avec cette description de terres à peine entrevues, inhospitalières, dans un climat glacial, on est à mille lieues de ce qu'il avait raconté à son retour à l'Isle de France. Il suffit de lire les lettres écrites à l'époque, au ministre par le gouverneur et l'intendant de l'Isle de France².

Desroche : « succès inouï puisqu'il n'a été hors de cette colonie que pendant 60 jours, et cependant il a fait ce que l'on désire et que l'on a tenté en vain depuis plus de cent ans... tout ce que les yeux ont pu reconnaître est entrecoupé de bois et de verdure, ce qui semble annoncer un pays peuplé et cultivé avec réflexion ... Permettez-moi, Monseigneur, de vous féliciter sur ce qu'un événement aussi mémorable s'est passé pendant votre ministère et sous vos auspices. »

Poivre : « cet officier est rentré ici le 16 du courant, après avoir rempli sa mission avec une diligence et un bonheur sans exemple. M. de Kerguelen en deux mois de temps a découvert à la France un

¹ Titre de l'ouvrage : *Relation de deux voyages dans les mers Australes et des Indes, faits en 1771, 1772, 1773, et 1774, par M. de Kerguelen, Commandant les Vaisseaux du Roi le Berrier, la Fortune, le Gros-Ventre, le Rolland, l'Oiseau et la Dauphine.* à Paris chez Knapen et fils, 1782. (Ouvrage numérisé par Google)

² Desroche au ministre, Poivre au ministre. (Base docu => 20 et 21 mars 1772).

Kerguelen entretient les mêmes illusions à son retour en France : *Mémoire sur l'établissement d'une colonie dans la France australe* : (Base docu => En 1772).

nouveau monde ... Il n'est pas possible, Monseigneur, qu'une découverte aussi immense ... Il n'est pas possible que des côtes et un continent aussi vastes, n'offrent ... ».

Nous ne reproduisons pas le récit de la deuxième expédition pour deux raisons : d'abord l'expédition a lieu alors que Poivre n'est plus présent à l'Isle de France, on s'éloigne donc de notre sujet ; mais surtout parce que nous transcrivons par ailleurs le récit « à chaud » de cette deuxième expédition, lettre au ministre avant son retour en France, lors de son escale au cap de Bonne-Espérance (base docu => 18 mai 74).

JPM

*

RELATION

DE DEUX VOYAGES

Dans les mers Australes & des Indes
faits en 1771, 1772, 1773 & 1774

PAR M. DE KERQUELEN,

Commandant les Vaisseaux du Roi le Berrier,³
la Fortune, le Gros-Ventre, le Rolland,
l'Oiseau & la Dauphine.

O U

*Extrait du Journal de sa Navigation pour la
découverte des terres Australes & pour la vérification d'une nouvelle route
proposée pour abrèges
d'environ huit cents lieues la traversée d'Europe
à la Chine.*



RELATION DE DEUX VOYAGES

Dans les Mers Australes & des Indes, par M. DE KERQUELEN.

J'AVAIS formé depuis long-temps le projet de découvrir les terres australes, ou de faire un voyage dans la partie méridionale du globe, pour tâcher de trouver quelques terres dans l'espace immense des mers qui environnent le pôle sud entre le cap Horn, la Nouvelle-Hollande, & le cap de Bonne-Espérance. Ces mers renfermant une étendue de plus de 1500 lieues de diamètre, les Géographes & les Savants étaient persuadés qu'il y existait un continent. Cet espace était entièrement inconnu : on ignorait même que la Nouvelle-Zélande fût une Isle. On croyait que c'était une partie du continent austral ; & ce n'est qu'en 1770 que M. Cook, Capitaine Anglais, nous a fait connoître que c'étaient deux Isles séparées par un canal navigable.

Je me rendis à Versailles au mois de Septembre 1770, pour proposer à M. le Duc de Praslin, Ministre de la Marine, le plan d'une campagne de découverte dans les mers antarctiques. Je vis que ce n'était pas le moment d'entreprendre de pareilles opérations : on était plus sérieusement occupé. L'ordre était donné pour assembler plusieurs milliers d'Ouvriers dans nos

³ On écrit indifféremment Berrier ou Berryer.

arcenaux, & déjà trente gros vaisseaux de guerre étaient prêts à armer au port de Brest. Toutes les opérations étaient dirigées sous les yeux du Ministre, par M. de Clugny, Intendant Général de la Marine & des Colonies, dont l'activité & les connaissances étendues sur les diverses parties de la Marine étaient connues de tout le monde. Le Ministre eut la bonté de m'annoncer qu'il m'avait destiné le commandement de la Frégate la *Renommée* de 30 canons de 12, pour croiser, en cas de rupture, avec deux autres frégates sous mes ordres : mais les affaires s'étant arrangées avec la Cour d'Angleterre, on congédia les Ouvriers inutiles qui étaient dans les ports, & il ne fut plus question de guerre ni de croisières. L'occasion devint favorable pour proposer le voyage de découverte. Je venais de faire deux campagnes consécutives dans les mers du Nord, commandant la frégate du Roi *la Folle* & *l'Hyronnelle*, pour établir sur les côtes d'Irlande & du Groenland une pêche de morue, qui a très-bien réussi. Je desirais de connaître aussi les mers du Sud : je communiquai mon projet à M. de Clugny, qui le goûta & le fit goûter à M. l'Abbé Terray, qui venait de succéder à M. le Duc de Praslin dans le Ministère de la Marine.

On me donna le commandement du vaisseau du Roi *le Berrier*, qui était à l'Orient. Je me rendis dans ce port pour accélérer mon armement, qui commença le 15 Mars 1771, & qui fut très-long, parce que ce vaisseau venait d'être refondu, & qu'il restait encore beaucoup de choses à faire lorsque j'arrivai à l'Orient. J'embarquai 14 mois de vivres pour 300 hommes d'équipage, & quelques munitions pour la colonie de l'Isle de France.

Je reçus le 10 Avril le Mémoire du Roi pour me servir d'instructions particulières relativement à ma campagne, & une Lettre de M. l'Abbé Terray, sous cachet volant, pour MM. les Commandant & Intendant de l'Isle de France. Je joins ici cette Lettre & mes instructions, afin de mettre sous les yeux du public le plan de ma campagne.[...]⁴

***Le Berrier* appareille de Lorient⁵**

Le lecteur est maintenant à portée de connaître le plan du voyage que j'entreprenais. J'accélérai mon armement autant qu'il me fut possible. Sur ces entrefaites M. de Boynes fut nommé au ministère de la Marine. Il approuva le plan de ma campagne, me fit passer le 28 Avril mes dernières instructions & les paquets pour l'Isle de France, & le premier jour de Mai je mis à la voile. Je passai le 18 entre la grande Canarie & l'Isle de Tenérif, & le 25 entre le Cap Verd & les Isles de ce nom. Je coupai la ligne le 10 Juin par vingt-deux degrés de longitudes occidentale du méridien de Paris, dont je me servirai toujours. Les citations que fait M. d'Après dans son routier des Indes au sujet de quelques hauts fonds aux environs de la ligne équinoxiale, sur lesquels quelques vaisseaux conjecturent avoir touché, m'engagèrent à faire sonder depuis les trois degrés nord jusqu'aux trois degrés sud ; mais je ne trouvai point de fond, quoique j'aie fait filer souvent plus de deux cent brasses de la ligne de sonde.

Le 15 de Juillet j'eus la sonde du banc des Aiguilles, & j'arrivai à l'Isle de France le 20 Août.

Je ne me suis point étendu sur ma navigation de l'Orient à l'Isle de France, parce que l'excellent Mémoire de M. d'Après de Mannevillette ne laisse rien à désirer sur cette matière, mais on trouvera à la fin de ce journal une table des variations observées avec exactitude pendant toute la campagne, & dans les mers des Indes & dans celles de l'Australie. A mon arrivée à l'Isle de France, j'allai saluer M. le Chevalier Desroches, Capitaine de vaisseau, & Gouverneur de la Colonie. Ses talens & son zèle pour le service du Roi sont connus de tout le monde & sont au-dessus de l'éloge. Il me combla ainsi que tous mes Officiers de politesses & d'honnêtetés. Il donna des ordres ainsi que M. Poivre, Intendant de la Colonie, pour me faire fournir tout ce qui était nécessaire à mon expédition. M. Poivre, homme d'un mérite rare & plein

⁴ Nous sautons ce passage, la lettre et les instructions sont éditées à part. (=>Base docu. 25 mars 1771).

⁵ Cette notation en gras, à gauche, et les suivantes ont été ajoutées par nos soins au texte de Kerguelen.

de connaissances, était toujours occupé de tout ce qui pouvait contribuer au succès de ma mission. Je me suis souvent félicité d'avoir trouvé ces deux MM. à la tête de la Colonie.

Comme le *Berrier* exigeait trois cents hommes d'équipage, & qu'il me fallait une corvette armée de cent hommes pour me servir de découverte, pour diminuer la dépense je proposai à MM. les Administrateurs de substituer au vaisseau le *Berrier* la flûte du Roi *la Fortune*, de vingt-quatre canons, armée de deux cents hommes seulement, & de me donner la flûte le *Gros Ventre*, de seize canons, armée de cent hommes, pour me servir de découverte. *La Fortune* passait pour un bon voilier, & le *Gros Ventre* était une petite gabarre ou flûte charmante taillée également pour la marche. MM. Desroches & Poivre approuvèrent ma proposition, qui épargnait cent matelots au Roi, & il fut ordonné à MM. Marchesseau & Faures, Capitaines de Brulots, de me livrer ces deux bâtiments qui étaient sous leurs ordres. Je n'avais pas assez d'Officiers pour armer ces deux flûtes, mais MM. de Marigny & Jassau, Lieutenants de Vaisseau, employés sur le vaisseau *l'Actionnaire* commandé par M. de Monteil, obtinrent du Gouverneur la permission de passer sur *la Fortune* que je commandais.

Sur la route du Chevalier Grenier

Les Flûtes *la Fortune* & le *Gros Ventre* étant prêtes, je partis de l'Isle de France le 13 de Septembre, pour aller examiner la route nouvelle proposée par M. le Chevalier Grenier. M. de Saint Allouarn [saint-Alouarn] étant malade, M. de Boisguezne [Boisguezne] commanda le *Gros Ventre* dans cette première sortie. On voit que je ne pris pas beaucoup de repos, puisque je remis en mer environ 20 jours après mon arrivée de France, & que tout le temps de ma relâche a été employé à désarmer un vaisseau, & à en équiper deux autres.

Je fis route au Nord corrigé, en partant de l'Isle de France pour traverser l'Archipel, qui est au Nord de cette Isle. Dans la nuit du 18 au 19, environ une heure après minuit, nous fûmes assaillis d'un orage furieux avec pluie, vent, éclairs & tonnerre. Après avoir fait signal au *Gros Ventre* de mettre à la cape, je fis celui de sonder. Comme ces mers ne sont pas bien connues, je faisais sonder toutes les nuits de deux heures en deux heures. On l'avait fait à onze heures sans trouver fond, mais ayant sondé au milieu de l'orage, on cria qu'il n'y avait que trente brasses d'eau. Je fis connaître sur le champ au *Gros Ventre* que j'avais trouvé fond, & j'ordonnai de resonder sans perdre de temps. On ne trouva au second coup de plomb que dix-neuf brasses d'eau fond de roches. Je pris les amures à l'autre bord sous la mizaine, & je fis signal au *Gros Ventre* de revirer. On continua à sonder pendant que je faisais préparer des ancres ; on trouva successivement dix-sept brasses d'eau, quinze, & ensuite quatorze brasses fond de sable. Comme je craignais de tomber sur quelque Isle ou sur quelque banc de sable, j'ordonnai de mouiller & de filer cent brasses de cable ; ce qui fut exécuté après avoir promptement largué & serré la mizaine. Mon ancre prit bien, le bâtiment vint debout au vent & soutint tout l'orage, qui dura jusqu'à deux heures. Je passai la nuit à l'ancre & je conservai un feu pour faire connaître au *Gros Ventre* ma position. Nous fûmes environnés pendant toute la nuit de requins ou goulus de mer. Nous en primes plus de cinquante, & une quantité prodigieuse de crabes, dont la mer était couverte. La multiplicité des requins qui nous environnaient rendait la mer lumineuse & faisait l'effet des brisants. Le jour vint enfin nous tirer d'inquiétude. Nous ne vîmes ni terre ni rocher. Le *Gros Ventre* était à trois lieues sous le vent. Il ne pouvait concevoir que je fus à l'ancre, car le bruit du tonnerre & les éclairs ne lui avaient point permis de distinguer ni d'entendre mes signaux, il ne pouvait imaginer que je fus mouillé. En effet il n'y a pas d'exemple qu'un bâtiment ait jamais mouillé la nuit en pleine mer sur un banc inconnu. J'appareillai & je me laissai dériver en sondant. Je trouvai long-temps quatorze brasses, ensuite vingt, vingt-cinq & vingt-huit. Je perdis alors tout-à-coup le fond, ce qui prouve que c'est le sommet d'une montagne. Ce banc nouveau que j'ai nommé *banc de la fortune*, git nord-ouest & sud-est. Il est par sept degrés seize minutes de latitude sud & par cinquante-cinq degrés cinquante minutes de longitude orientale.

Je fis route ensuite pour m'élever au cinquième degré de latitude sud, qui est le parallèle que M. le Chevalier Grenier conseille de suivre. J'examinai les vents sous ce parallèle & je les trouvai constants de la partie de l'est dans cette saison, conformément à l'opinion de M. le Chevalier Grenier. J'allai ensuite faire des observations au milieu des Isles Maldives, dans le canal que l'on nomme communément le *canal des neuf*, parce qu'on a coutume de se maintenir par environ neuf degrés de latitude nord, pour aller reconnaître la côte de Malabar. Je prolongai l'isle de Ceylan depuis la pointe de Gal jusqu'à la baie de Trincalet, & je fis sur toutes ces côtes diverses observations ou remarques nautiques que j'ai communiquées à M. d'Après & à l'Académie Royale de Marine, dont j'ai reçu des remerciements.

Je repassai le premier Novembre au sud de la ligne ; la mousson avait changé, & mon intention était d'examiner encore dans cette nouvelle mousson le règne & la qualité des vents sous le parallèle de cinq degrés sud. Je les trouvai constamment de la partie de l'ouest & du sud-ouest, (comme l'annonçait M. Grenier), mais si faibles que je crois que les calmes, joints aux pluies fréquentes, rendent cette route aussi longue que pernicieuse sous un ciel brûlant.

Relâche à l'Isle de France

Le 15 je fis voile pour l'Isle de France, où je mouillai le 8 Décembre. J'avais passé près de trois mois à la mer sans faire aucune relâche : Aussi-tôt mon arrivée je m'occupai de mon voyage dans les mers australes. La saison s'avançait & les momens étaient précieux. Nous travaillâmes sans perdre un instant à mettre nos bâtimens en état de reprendre la mer. Nous visitâmes notre capelage, nous trouvâmes les haubans de *la Fortune* coupés, parce qu'ils n'avaient point été garnis à Rochefort. M. Poivre en fit acheter d'un navire particulier chargé de cordages ; mais après huit jours de navigation nous eûmes le chagrin de voir qu'ils étaient faits d'un chanvre échauffé. On ne pouvait les raidir, parce que trois hommes sur un paland les faisaient rompre. Nos bâtimens étant prêts je fis signal à la découverte le 16 Janvier 1772, d'appareiller.

Appareillage, route au Sud

M. de Saint Allouarn, dont la santé s'était rétablie, avait pris le commandement de son bâtiment ; je mis donc à la voile vers midi pour aller faire des découvertes dans les mers australes. Je dirigeai ma route en partant de l'Isle de France, le plus directement possible vers le sud, & voici les motifs qui m'y engageaient. Je pensais que si j'étais assez, heureux pour découvrir des terres dans cette direction, elles seraient moins éloignées de l'Isle de France, & que par conséquent elles seraient plus utiles à cette Colonie. Je faisais réflexion que la belle saison s'écoulait, & qu'il fallait prendre le plus court chemin. De plus, la tradition, qui nous instruit du voyage de M. de Gonneville & de sa prétendue relâche aux terres australes, nous apprend en même-temps qu'un coup de vent, qui l'assaillit après avoir doublé le Cap de Bonne-Espérance en allant dans l'Inde, le jeta sur une côte ou terre où il aborda heureusement, & où il fut bien reçu des habitants. Or si on ajoute foi à cette tradition, dont il a été fait ensuite des relations, & si l'on veut former quelque conjecture sur ces prétendues terres australes, on doit supposer celle où M. de Gonneville aborda dans le sud-est du Cap de Bonne-Espérance, ou le sud de l'Isle de France, puisque les tempêtes & les gros vents soufflent toujours du nord-ouest dans cette partie du globe. D'après ces réflexions je fis route pour m'élever au sud de l'Isle de France. Le premier de Février étant par trente sept degrés de latitude sud, & par cinquante-deux degrés trente minutes de longitude orientale, nous vîmes beaucoup d'oiseaux.

Le 3, étant par 41 degrés de latitude sud, & par 54 degrés de longitude orientale, nous en vîmes encore plus ; la mer en était, pour ainsi dire, couverte ; le thermomètre était à 15 degrés.

Les 8,9 & 10, nous vîmes encore beaucoup d'oiseaux, & des Pengouins ou *Manchots*, mais pas en si grande quantité que le 3 ; ce qui me donna lieu de penser que nous avions passé dans le

voisinage de quelques islots ou rochers. On voyait aussi depuis plusieurs jours sur la surface de la mer, des goémons ou algues marines ; mais je crois que ces goémons viennent de la côte d'Afrique, où j'en ai beaucoup vu aux environs de la baie de Saldagne & de Table-baie. Cette espèce de goémon, qui a la figure d'une trompe, ne croît pas dans les mers froides ; je pense qu'il est porté au large par les courants. J'ai remarqué d'ailleurs, qu'on n'en trouve guères, qu'entre les 35 & les 45 degrés de latitude sud.

Le 10, nous eûmes de la grêle & de la neige, nous avions presque toujours gros temps, gros vent & grosse mer, depuis les 40 degrés de latitude sud, & nous étions sur-tout incommodés par des brumes si épaisses, qu'il était impossible de distinguer un objet à une portée de fusil ; nous passions les nuits en panne ou à la cape, & même une partie des jours, lorsque l'épaisseur de la brume se joignait à la violence du vent.

Le 11, nous étions par 49 degrés 35 minutes de latitude sud, & par 59 degrés 44 minutes de longitude orientale, le thermomètre était à 8 degrés ; nous observâmes au lever du soleil, 26 degrés 23 minutes de variation nord-ouest ; le même jour les Gabiers faisant la visite du grément de *la Fortune*, s'aperçurent que les pataras, les seuls soutiens de la mâture, étaient coupés par le frottement dans les grands roulis. Le bâtiment avait des mouvements de roulis durs & continuels ; nous ne comptons pour rien les haubans qui nous avaient été donnés à l'Isle de France ; ils étaient faits avec du chanvre échauffé, comme je l'ai déjà dit, & deux ou trois hommes sur un palan les faisaient rompre ; la nécessité m'avait forcé de les prendre, & il n'y avait pas de remède à cela ; nous vîmes le soir deux loups marins.

Le 12 au matin, les vents au nord-ouest, grand frais, avec de la brume, je donnai la route à l'est quart-nord-est ; j'avais fait gouverner toute la nuit au sud, mais voyant au point du jour beaucoup d'oiseaux qui venaient de la partie de l'est, je me décidai à changer la direction de la route, au moins pour vingt quatre heures, & je fis gouverner à l'est quart nord-est. J'étais à midi par 50 degrés 5 minutes de latitude sud, & par 60 degrés de longitude orientale estimée.

Une île par 50 degrés 5 minutes de latitude sud

Le même jour, à six heures du soir, faisant toujours même route, nous eûmes connaissance d'une petite isle devant nous, à quatre lieues ; je sondai sans trouver fond, j'approchai cette isle à deux lieues, & la nuit étant venue, je tins, bord sur bord jusqu'au jour, à petites voiles. Je donnai publiquement 20 écus (ainsi que je l'avais promis) au matelot qui découvrirait la première terre ; & je promis le double à celui qui verrait le premier la grande terre, assurant que le lendemain on la verrait avant midi, parce que je remarquai le soir que les oiseaux étaient en plus grand nombre, & qu'ils allaient vers l'est.

Le 13, à quatre heures du matin, nous vîmes une isle, mais ce n'était pas celle que nous avions vue la veille, les courants nous avaient transportés pendant la nuit. Je continuai ma même route à l'est quart nord-est, & à six heures du matin j'eus connaissance d'un gros cap très élevé ; un moment après, je vis d'autres terres également hautes ; à sept heures, le soleil ayant dissipé la brume & éclairci l'horizon, je distinguai parfaitement une continuation de terres, qui s'étendaient à toute vue depuis le nord-est jusqu'au sud du compas, ce qui comprenait environ 25 lieues d'étendue de côtes. Nous observâmes au lever du soleil 28 degrés de variation nord-ouest, j'envoyai mon canot chercher M. de Saint-Allouarn, pour concerter avec lui les moyens de reconnaître & d'aborder cette côte. Nous convînmes que ma chaloupe, commandée par M. de Rozily, Enseigne de vaisseau, & Officier plein de zèle & de talents, irait sonder en avant ; qu'elle serait suivie par le *Gros-Ventre*, sur lequel M. de Rozily se replierait dans tous les cas, & que *la Fortune* se tiendrait à une portée de canon du *Gros-Ventre* : les choses étant ainsi disposées, je fis partir M. de Rozily avec sa chaloupe ; mais M. de Saint-Allouarn faisant attention à l'état de ma mâture, me conseilla de rester dans la position où j'étais, se proposant d'y venir me rendre compte du premier mouillage qu'il trouverait ; il retourna à son bord & suivit la

chaloupe ; le temps était assez beau, mais la mer était très grosse. Lorsque M. de Saint-Allouarn fut débordé, j'ordonnai de sonder, on trouva 90 brasses d'eau, fond de sable vazard ; à midi je pris hauteur, j'observai 49 degrés 40 minutes de latitude sud, & j'étais par 61 degrés 10 minutes de longitude estimée orientale ; à midi & demi, ne voyant plus le *Gros-Ventre*, qui avait fait vent arrière sur la terre, & que j'avais vu passer entre un cap que j'ai nommé cap Bourbon, & un rocher, que j'ai nommé Mingan, qui était à environ une lieue de terre, j'arrivai aussi vent arrière ; à trois heures, je passai entre le cap Bourbon, que je laissai à environ trois quarts de lieue à bas-bord, & le rocher Mingan que je laissai à environ un quart de lieue à tribord, & sur lequel la mer brisait avec fureur ; à trois heures & demie, j'étais à une lieue du *Gros-Ventre* qui louvoyait, pendant que son canot, sous les ordres de M. de Boisgüehenneu, allait à terre ; ma chaloupe s'était abordée inopinément avec *le Gros-Ventre*, & se trouvait hors d'état de naviguer. Après avoir doublé le cap Saint-Louis, nous vîmes les terres se prolonger encore à perte de vue au sud sud-ouest ; à quatre heures, le temps commença à se couvrir, avec apparence de mauvais temps, la brume vint nous dérober la terre & devint très-épaisse ; le vent était contraire pour s'éloigner de la côte, & la mer était grosse ; nous avions la grande terre sous le vent à deux lieues de distance, & nous apercevions près de nous, au vent, une chaîne d'islots ou de rochers sur lesquels les brisants s'élevaient plus haut que nos mats ; il était prudent, avec ma mâture mal soutenue, de m'éloigner de terre, & de reconnaître avant la nuit un passage entre les rochers qui m'environnaient ; je manœuvrai en conséquence ; je louvoyai à petits bords, mais la nuit survint, je la passai sur le pont avec tous les Officiers, & je puis assurer qu'on ne ressentit jamais un froid plus âpre.

Le 14, continuation de gros vent, de brume & de grosse mer. Je continuai à manœuvrer pour gagner au vent, ou du moins pour ne pas tomber sous le vent ; à midi, j'étais par 50 degrés 50 minutes de latitude sud estimé, & par 60 degrés 7 minutes de longitude, le thermomètre était à 3 degrés au-dessus de la congélation.

Le 15, gros vent, grosse mer, brume épaisse & neige ; nous avons continué à tenir le plus près les vents variables du nord au nord-ouest, & à choisir les bordées les plus avantageuses.

Le 16 & le 17, même temps & mêmes manœuvres ; dans la nuit du 17 au 18, nous essayâmes un coup de vent de la partie du nord-ouest, avec des grains de neige & de grêle, la mer était affreuse. Au point du jour, nous fûmes obligés d'amener notre grande vergue ; le parti était violent dans la circonstance d'une terre sous le vent, mais nous courions les risques de voir tomber à chaque instant le grand mâ, qui n'était point soutenu, & il fallait, remédier au mal le plus pressant ; à midi, le vent diminua heureusement en passant à l'ouest & à ouest sud-ouest, j'observai 49 degrés une minute ; mon estime était 49 degrés 14 minutes, ce qui fait 13 minutes de différence nord ; ma longitude estimée, était 58 degrés 45 minutes ; il est à remarquer que nous avons presque toujours des différences nord, ce qui ne peut provenir que de l'effet des courants, qui portent au nord & à l'est suivant les apparences. Me voyant si éloigné de terre, j'examinai le parti que j'avais à prendre ; je considérai que l'état de ma mâture ne me permettait pas de porter de la voile pour me relever de la côte, & que n'ayant pas de chaloupe pour porter mes ancres, je m'exposerais infiniment sur la côte ; qu'il était presque impossible de retrouver dans les brumes le *Gros-Ventre*, dont j'étais séparé depuis plusieurs jours, d'autant plus que les vents avaient été toujours variables, & que nous avions essuyé une tempête ; je considérai aussi, que supposé que contre toute apparence, le vaisseau le *Gros-Ventre* se fut perdu, il n'y avait que le hasard qui pût me conduire à l'endroit où les courants & la tempête l'auraient pu jeter ; & que si j'avais le malheur de me perdre également, les équipages des deux bâtimens périraient sans ressource & sans espoir, puisque personne n'en rapporterait de nouvelles ; & qu'enfin, le fruit de la découverte serait perdu.

Demi-tour pour l'Isle de France.

Ces réflexions, jointes à ce que le *Gros-Ventre* était un excellent bâtiment, qu'il avait sept mois de vivres, & qu'on pouvait revenir au printemps en ces parages, me déterminèrent à faire route pour l'Isle de France, où j'arrivai le 16 de Mars ; il n'était cependant rien arrivé de funeste à la corvette le *Gros-Ventre* : son canot avait eu le temps de revenir de terre, & la corvette celui de s'éloigner de la côte.

M. de Boisguchenneu, second Capitaine du *Gros-Ventre*, qui avait été à terre, en avait pris possession au nom du Roi avec toutes les formalités requises, & avait laissé un écrit dans une bouteille, qui a été trouvé en 1776, par les vaisseaux de M. Cook. On le voit dans la relation du troisième voyage de ce navigateur Anglais, imprimée chez Belin, rue Saint-Jacques, à Paris. L'Officier Anglais qui a publié cette relation, dit, page 89 & suivantes, [*Coupure de la relation de l'officier anglais*].

On voit par cet extrait du Journal Anglais, que j'ai découvert cette isle, que je nommerai *Isle de Kerguelen* ; qu'elle est grande & très-élevée, & que les tempêtes sont fréquentes en ces parages. Le Lecteur judicieux, sentira combien il aurait été avantageux pour les isles de France & de Bourbon, de trouver sur celle que j'ai découverte, (où l'on peut se rendre en 15 journées), les ressources qu'on doit trouver sur une terre, qui est à-peu-près par la latitude de Paris ; car, sans parler de la récolte des bleds & chanvres, qu'on doit espérer pouvoir faire, le seul établissement d'une pêche de morue comme à Terre-Neuve, aurait été pour nos isles d'une utilité précieuse, & aurait occupé nos bâtiments dans une saison où ils sont en danger à l'Isle de France.

Je reprends le fil de ma narration. Je fis part à M. le Chevalier des Roches, Gouverneur, & à M. Poivre, Intendant de la colonie, de la découverte que j'avais faite, dont ils furent enchantés. Ils approuvèrent également le parti que j'avais pris, & me promirent que si on n'avait aucune nouvelle du *Gros-Ventre*, ils feraient armer à l'Isle-de-France deux petits bâtiments pour retourner à sa recherche, & perfectionner ma découverte ; je donnai en conséquence à ces Messieurs, une copie de mon Journal, des vues & des relèvements de la côte australe ; je témoignai à M. le Chevalier des Roches, l'envie que j'avais de retourner en France ; il y consentit, & me pria de passer en Europe une compagnie du régiment de Clark : un Ouragan venait de faire périr ou de jeter à la côte les bâtimens du port, destinés à repasser en France toutes les troupes de la colonie ; c'était rendre un service au Roi, que d'accepter la proposition de M. le Chevalier des Roches. Je lui répondis que, loin de me refuser au bien du service, je le priais de me donner deux compagnies, conduites & commandées par huit Officiers ; je donnai aussi passage à plusieurs Officiers de la Légion d'Artillerie & de Milice, qui se trouvaient embarrassés par la disette de bâtimens ; & je ne le fis que pour les obliger, car le Roi ne me payait que 4 livres par chaque personne par jour, tandis que la bouteille de vin coutait 3 livres, & chaque poule 10 francs ; j'achetai 600 volailles, deux mille écus, ainsi l'on voit que je ne consultais que le bien du service & de la colonie. Mon zèle & mon envie d'obliger, m'ont couté quatre mille francs, que l'on promet de me rembourser, mais que l'on me doit encore. [...]

Départ de l'Isle de France, arrivée à Brest

Les deux compagnies de Clark étant embarquées le 25 Mars, je partis le 27 pour France. Je doublai le Cap de Bonne-Espérance sans aucun accident, je passai la ligne le 14 Mai , & j'arrivai à Brest le 16 Juillet ; je fus obligé de mouiller devant le fort de Berthoume : n'ayant personne pour manœuvrer ni pour serrer les voiles, on fut obligé de m'envoyer des matelots du port pour lever mon ancre & me conduire dans la rade ; je venais de faire, il est vrai, une campagne bien dure ; j'avais été presque toujours à la voile ; en 14 mois de campagne j'en avais passé 13 à la mer & en long cours, (ce qui est sans exemple), ayant essuyé toutes sortes de vicissitudes & d'intempéries; j'étais moi-même malade & j'avais une forte atteinte de scorbut.

Je partis le 18 Juillet pour la Cour ; j'eus l'honneur d'être présenté au Roi par M. de Boynes, Ministre de la Marine ; Sa Majesté examina la route que j'avais suivie dans ma navigation aux terres australes ; Elle me fit à ce sujet plusieurs questions, entr'autres Elle me demanda si je croyais que les terres que j'avais découvertes fussent habitées. J'eus l'honneur de lui répondre que la dureté du climat & la familiarité des oiseaux ne permettaient pas de le penser ; Sa Majesté parut satisfaite de la manière dont j'avais rempli ma mission, & pour me le témoigner, Elle eut la bonté de m'annoncer Elle-même qu'elle me faisait Capitaine de vaisseau ; on croira facilement que cette grace signalée de la part du Monarque, ne manqua pas d'augmenter le nombre de mes ennemis. La jalousie se déchaîna avec fureur contre moi, les propos ridicules tenus contre moi à l'Orient, se renouvelèrent à Brest, ils parvinrent jusqu'à la capitale, où on en ajouta d'autres encore plus noirs & non moins impertinents. M. de Boynes me dit un jour qu'on l'avait assuré que j'avais laissé le *Gros Ventre* sur un rocher, que j'avais vu ce vaisseau périr, me demander du secours, sans vouloir lui en donner, enfin que je n'avais vu aucune terre, mais seulement un nuage, & que j'avais ordonné à tout mon équipage de garder le silence sous peine de la vie.

Pendant que la méchanceté & l'envie se déchaînaient ainsi, je m'occupai du soin de ma santé, qui était entièrement ruinée ; mais le Roi ayant ordonné un second armement pour la vérification & la perfection de mes découvertes, je me rendis à Brest pour prendre le commandement du vaisseau *le Roland* ; ce bâtiment devait être accompagné de la frégate *l'Oiseau*, dont je priais le Ministre de vouloir bien accorder le commandement à M. de Rosnevet, Lieutenant de vaisseau, qui m'avait témoigné l'envie qu'il avait de servir avec moi, [...]

Le Roland et l'Oiseau appareillent de Brest

Je commençai mon armement le 1er Mars 1773, & quoique le vaisseau fût neuf & que ses aménagements ne fussent point faits, j'allai en rade le 16, ainsi que la frégate *l'Oiseau*. Je reçus mes instructions le 24 & le 26 à deux heures, je fis signal à la frégate *l'Oiseau* d'appareiller. M. de Brugnon commandant la Marine à Brest, me pria de prendre sous mon escorte jusqu'au dehors des Caps une frégate du Roi de Maroc, qui était en rade ; nous relevâmes à six heures du soir la tour de l'Isle d'Ouessant, au nord-est trois degrés nord distance de cinq lieues d'où nous primes notre point de départ ; j'avais à mon bord treize Officiers passagers, y compris le Colonel du Régiment de l'Isle de France, que j'avais ordre de transporter dans cette Colonie. Je voudrais pouvoir donner ici copie de mes instructions, mais on a refusé de me donner aucune copie de la procédure ni des pièces que j'ai fournies au Conseil de guerre. Je ne puis donc donner que l'extrait ci-joint.

[On renvoie aux Instruction pour le Sr Kerguelen (=>Base docu 19 mars 1773) plus complètes ; en particulier, dans son extrait, Kerguelen oublie sa première instruction : « S'assurer absolument du sort de cette chaloupe et de la gabare, et en retrouver les officiers et l'équipage. Il est même permis au sieur de Kerguelen de quitter son vaisseau pour passer sur un petit bâtiment, afin de pénétrer dans tous les endroits. Cet objet est recommandé essentiellement. »]

Tout le monde appercevra à la lecture de cette instruction, 1°. que je n'ai aucun relâche connu depuis l'Isle de France jusqu'à la rivière de la Plata ; 2°. que j'ai une route d'environ 5000 lieues à faire en des mers orageuses & inconnues, au milieu des brumes & des glaces & sans espoir d'aucun rafraîchissement ; 3°. qu'à compter depuis le 14 Décembre que j'ai vu la terre jusqu'au 14 Mars que commence l'hiver dans ces parages, il n'y a que trois mois ; 4°. que pour reconnaître un continent auquel on supposait au moins 3000 lieues de circonférence, & en examiner les côtes suivant l'esprit de l'instruction, qui m'ordonnait de lever le plan des côtes, des ports, des bayes, des rades & des rivières, il eût fallu au moins y employer trois ans à raison d'environ 1000 lieues par an, encore ne travaillerait-on que très-superficiellement, parce les brumes sont continuelles en ces parages, & les tempêtes très-fréquentes : mais ce n'est pas ici le moment de discuter cela, je reviens à mon départ de France. Je fis à peu près la même route que

j'avais faite sur le *Berrier* ; je coupai cependant la ligne un peu plus est ; j'eus connaissance le 2 Mai à cinq heures du soir des Isles de Martinwas, qui restaient au sud-ouest, distance de neuf lieues. Deux observations de longitude nous avaient annoncé la proximité de ces Isles, qui ne sont que des rochers arides.

Escale au cap de Bonne-Espérance

Je mouillai au Cap de Bonne-Espérance en la baie de False, le 28 de Mai, ce qui faisait à peu près deux mois de traversée. Je fus d'autant plus heureux d'avoir gagné ce mouillage, que j'avais mon équipage atteint de fièvres putrides, que plus de 60 hommes étaient malades, & que les coups de vent de nord-ouest qui commencent à souffler en cette saison sur le Cap, ne permettent pas toujours de gagner le mouillage. On en éloigne les vaisseaux pour plusieurs jours. Nous en essayâmes un à l'ancre deux jours après notre arrivée, qui fit périr un vaisseau Hollandais qui était mouillé à Table baye.

Aussi-tôt mon arrivée je formai un hôpital à terre où je débarquai tous mes malades. Presque tout l'équipage a successivement été attaqué de la fièvre, elle s'était déclarée aussi-tôt le départ de France ; peu de personnes en mouraient, mais cette maladie épidémique laissait des suites affreuses, & les convalescences étaient très-longues. Je parvins cependant au bout de quarante jours de relâche à arrêter cette calamité à force de soins & de rafraîchissements, mais tous mes gens étaient épuisés. On ne peut imputer la cause de cette maladie qu'à l'humidité du vaisseau qui était nouvellement construit, & cela paraît d'autant mieux fondé que tous les légumes secs, comme pois, fèves, haricots & lentilles, se trouvaient gâtés dans les soutes, ainsi que le riz & une partie du biscuit ; les légumes formaient dans le soute un fumier qui infectait, & il sortait de ces mêmes soutes une quantité prodigieuse de vers blancs dont mes ennemis ont attribué la naissance, ainsi que la maladie de l'équipage aux prétendus effets du commerce qu'ils disaient que j'avais dans le vaisseau ; je parlerai dans la suite de ces vers blancs.

La rade de Baye Falfe qu'on nomme aussi Simons-Baye, met les vaisseaux à l'abri des coups de vent pendant la mauvaise saison, qui dure depuis le mois de Mai jusqu'au mois de Septembre ; les vents règnent pendant ce temps de la partie du nord nord-ouest, & soufflent d'une force terrible en ces parages. Or comme la baie de la Table est ouverte au nord-ouest, les vaisseaux pendant le règne de ces vents relâchent à False Baye où la Compagnie Hollandaise a un établissement, & où l'on trouve des vivres & des rafraîchissements ; l'ance dite Simons-Baye ou la Baye de False, peut recevoir 12 à 15 vaisseaux ; la tenue n'y est pas bien bonne, parce que le fond est de sable fin sans aucun mélange de vase, mais il n'y a que 10 ou 12 brasses d'eau ; je pris le parti de mettre un cable & demi au nord, & de porter une seconde ancre au nord-ouest ; par cette précaution j'avais deux grosses ancres qui travaillaient ensemble dans les coups de vent ; mon ancre d'affourche était mouillée au sud-est des deux premières, & ces 3 ancres étaient empenellées. Ce qui me détermina encore à mouiller une seconde ancre bien éloignée au nord-ouest, c'est que dans les coups de vent de nord & nord-ouest, il n'y a pas de chasse dans cette rade, & qu'on serait à la côte avant d'avoir mouillé l'ancre de veille ; de plus les ancres ne prennent pas facilement sur un fond de sable fin, sur-tout lorsque le vaisseau chasse vivement.

La frégate *l'Oiseau* quitte le Cap, escale à Madagascar

Comme la frégate *l'Oiseau* n'avait point de malades ni de légumes à remplacer, parce que les siens s'étaient bien conservés, je la détachai le 26 Juin, lorsque son équipage fut rafraîchi, & je lui donnai ordre de passer à Madagascar pour faire des observations sur la côte orientale de cette isle, pour se procurer la plus grande quantité de riz possible, afin de n'être point à charge à l'Isle de France, & pour faire du bois, qui est très-cher & très-rare au Cap de Bonne-Espérance. M. de Rosnevet avait ordre de ne rester à Madagascar que jusqu'au 5 d'Août, & d'en partir au plus tard le 10 pour se rendre à l'Isle de France, où je devais arriver à la fin du mois d'Août.

Kerguelen à son tour quitte le Cap

Le 11 Juillet mes malades étant rétablis plutôt que je ne l'avais compté, je partis de Baye-False à midi, les vents du nord au nord-ouest, sans apparence de mauvais temps. Le même jour à quatre heures étant sorti de la Baye, je fis prendre tous les ris dans les huniers, & avec la mizaine je donnai la route au sud-quart-sud-est, pour m'éloigner de la côte & me mettre plus sud que le Cap des Aiguilles ; à sept heures le vent ayant augmenté, je fis amener un peu des huniers , & j'ordonnai de passer une baderne en croix en avant de la mizaine pour la soutenir ; une demi-heure après je dis à l'Officier de quart d'amener les huniers tout bas, il ventait trop pour les carguer sans les déchirer, & il était impossible de les serrer sans perdre de monde ; deux raisons m'engageaient encore à ne pas carguer mes huniers, c'est que je ne comptais pas beaucoup sur la mizaine, qui était très-usée, & qu'étant sur les accores du Banc des aiguilles, il fallait faire de la voile pour fuir la lame qui était très-grosse, & qui venait de fracasser une de nos bouteilles ; à sept heures trois quarts nous nous trouvâmes enveloppés dans le foyer d'un tourbillon de vent mêlé d'éclairs & des éclats de tonnerre, lequel après avoir soufflé de tous côtés d'une manière terrible pendant une minute autour de nous, & avoir emporté les deux huniers, le petit foc, déchiré la mizaine & brisé la vergue en plusieurs morceaux, se fixa à l'ouest & s'y déchaîna avec la plus grande fureur; le vaisseau s'engagea sur bas-bord, il resta 10 ou 12 secondes couché, ensuite il se releva, mais c'était pour s'engager une seconde fois & plus que la première ; j'avais fait mettre d'abord la barre du gouvernail au vent, mais voyant la mizaine ainsi que le petit foc emportés, & l'artimon qui se désertait, je fis changer la barre & la mettre sous le vent, alors le vaisseau vînt au vent & se releva : dans le même moment le mât d'artimon ainsi que les deux mâts d'hune tombèrent, je vis l'instant où j'allais perdre mon grand mât, qui était plié comme un cercle ; tous ces événemens se sont passés en trois minutes, mais il n'est pas possible d'imaginer la force du vent. Une demi-heure après la chute des mâts le vent diminua, il passa ensuite au sud-ouest & la tempête s'apaisa ; je donnai ordre sur le champ de grayer une grande voile d'étay & un petit foc pour soutenir le bâtiment, que la mer qui était très-grosse tracassait horriblement ; mais il fallut travailler auparavant à nous dégager des tronçons de mâts qui venaient à chaque instant frapper le vaisseau & endommager le gouvernail, tout l'équipage passa la nuit sur le pont, je ne me couchai pas non plus que MM. de Ligneville & Karnel, qui dans cette occasion & dans toutes celles où il fallait manœuvrer avec célérité & animer l'équipage, ont montré un zèle infini pendant tout le cours du voyage. Le lendemain au point du jour, nous nous trouvâmes dans le sud quart sud-ouest du Cap des Aiguilles, distance d'environ cinq lieues ; tout l'équipage qui était convalescent travailla encore le lendemain sans se reposer. La grande hune étant rompue, ne permit pas de grayer un mât d'hune, nous employâmes pour cet objet une vergue d'hune, nous mîmes aussi un grand hunier pour servir de mizaine, un grand mât de perroquet pour tenir lieu d'artimon, & nous arrivâmes en cet état le 29 Août à l'Isle de France ;

29 août 1773, arrivée à l'Isle de France

M. le Chevalier de Ternay, Capitaine de vaisseau, y était Commandant, & M. Maillard faisait les fonctions d'Intendant. Je suis fâché de dire que ces deux Administrateurs ne m'ont pas si bien traité que leurs prédécesseurs, & qu'ils ont montré aussi peu d'intérêt pour ma mission que MM. les Chevaliers Desroches & Poivre, ont au contraire témoigné authentiquement leur zèle pour le service du Roi, & le succès de mon premier voyage. M. de Rosnever, Lieutenant de vaisseau, qui commandait la frégate l'*Oiseau* & que j'avais détaché, arriva avant moi ; il fit de ma part à MM. les Administrateurs la demande d'un ou de deux petits bâtimens pour me servir de découverte, suivant les ordres du Roi : on lui répondit qu'il n'y en avait pas. Il est vrai que M. Maillard qui était instruit, il y avait déjà quelque temps, de tout ce qui concernait ma mission, avait fait partir sous différens prétextes les bâtimens qui pouvaient mieux me convenir. M. de Rosnevet à mon arrivée me fit part de l'accueil froid qu'il avait reçu ; je descendis à terre pour saluer MM. de Ternay & Maillard, & je leur demandai deux petits bâtimens pour faciliter les sondes & les approches de terre ; on me proposa deux bâtimens pourris & hors d'état par leurs qualités vicieuses de faire le voyage que j'allais entreprendre; c'étaient *la Créole*, mauvaise petite barque qui pouvait à peine faire le cabotage autour de l'isle, & *la Sainte Reine*, mauvaise

gabarre, qui ne marchait pas & qui n'était propre qu'à porter du bois & du bled d'un port à l'autre de la Colonie.

J'appris qu'on avait lancé à la mer à Bourbon un petit navire qui me convenait. J'en fis la demande à M. le Chevalier de Ternay, qui me répondit qu'il verrait cela par lui-même. Il alla faire son inspection à Bourbon, où je lui écrivis une lettre très-pressante ; je lui marquais que je le rendrais responsable de ma mission, s'il ne m'accordait pas ce que je lui avais demandé. Il ne me fit pas la grace de me répondre ; mais le bâtiment en question nommé *la Dauphine*, arriva le 28 Septembre à l'Isle de France. Je faisais travailler en attendant à ragréer mon vaisseau, à le calfater en dedans & en dehors, & à refaire l'arrimage qui s'était dérangé & avait tombé sur bas-bord dans le coup de vent que j'avais essuyé sur le Cap de bonne-espérance ; j'ai été obligé de faire tous ces travaux avec 50 hommes énervés qui me restaient à bord ; tout mon équipage était à l'Hôpital à terre, & les convalescents faisaient le service des canots & chaloupes. Il ne m'a été fourni aucun secours du port, on m'a donné seulement pendant trois jours des noirs, appartenant au Roi, pour calfater, & que j'ai payés sur le pied de 20 f. chacun par jour ; j'ai payé les challands 10 liv. par jour, & les citernes 15 liv., les challands & les citernes appartenaient cependant au Roi, & le vaisseau *le Rolland* était aussi à Sa Majesté : mais M. Maillard voulait pour me nuire & pour jeter du ridicule sur une mission qui lui déplaisait, produire un grand état de dépense occasionné par les bâtimens que je commandais, ce qui a fourni matière à M. Maillard pour faire monter la dépense du *Rolland*, (c'est la mâture), on a vu que ce vaisseau était arrivé à l'Isle de France désemparé par un ouragan, & il fallait lui fournir des mâts & des vergues : le Roi avait sur le port la mâture du vaisseau le *Duc de Choiseul* qui avait péri à la côte : cette mâture était exposée à l'ardeur du soleil. Je pris le mât d'artimon de ce bâtiment & sa vergue ; je pris la grande vergue, ses deux mâts d'hune & ses mâts de perroquet, quoique fendus par le soleil ; mais je voulais m'expédier. Enfin, je me suis gréé de mon mieux. Mais quelle fut ma surprise, lorsque je vis que M. Maillard avait porté sur l'état de dépense les mâts qui appartenaient au Roi, & qu'il les avait estimés des prix énormes ; c'est ainsi qu'il a fait monter à 63000 liv. la dépense du *Rolland*.

Je reviens aux travaux de mon bâtiment que j'ai été obligé de faire avec les gens convalescens de mon équipage, à qui on n'a pas fourni une seule livre de viande fraîche pendant le relâche. Le vaisseau du Roi l'*Africain* arriva cependant de Madagascar avec une cargaison de bœufs ; sachant qu'on en avait donné à l'équipage de M. Joannis, j'en fis demander aussi pour mes gens, mais on me refusa sèchement. Cependant deux jours après, on vint avertir le vaisseau le *Rolland* & la frégate l'*Oiseau* d'aller prendre des bœufs dans un endroit indiqué : nos gens arment à la hâte la chaloupe, partent avec précipitation, & arrivent au lieu marqué. Mais quel fut leur étonnement & leur chagrin, d'y trouver cinq bœufs morts depuis vingt-quatre heures, enflés, pourris, & dont l'odeur empoisonnée infectait l'air qui les environnait. Je suis bien fâché de dire toutes ces choses ; mais comme elles sont la source des malheurs que j'ai essuyés, parce que mon équipage, privé de secours & de rafraîchissements après une maladie cruelle, n'a pu résister aux mers glaciales ; je ne puis les passer sous silence, non plus que la correspondance en chiffres de M. Maillard avec un sous-constructeur, qui était son espion dans mon vaisseau.

Mais oublions les mauvais procédés de M. Maillard pour moi & pour mes équipages, quoique sa conduite à cet égard ait été le principe de mes malheurs, & passons l'éponge sur ces affreuses misères inséparables de la gémissante humanité.

Le 14 Octobre j'envoyai quinze bons matelots pour accélérer l'armement de la corvette *la Dauphine*, commandée par le Chevalier Ferron, & le lendemain je me disposai à partir ; mais il me manquait trente-quatre matelots qui étaient malades à terre : j'envoiai M. Pages, un de mes Officiers, pour prier M. Maillard de me les faire remplacer ; mais cet Intendant répondit, qu'il ne le ferait pas, & que si je ne voulais pas partir, on me désarmerait. Malgré les menaces qu'on me faisait, je persistai à représenter avec raison, que, vu l'état d'épuisement de mon équipage, il ne m'était pas possible de partir avec trente-quatre matelots de moins. Alors M. Maillard arrangea

avec M. le Chevalier de Ternay, qu'on me donnerait tous les soldats de la Légion qui avaient été fouettés ou marqués pour crimes, dont on voulait se défaire, & dont la plupart étaient expirans dans les cachots. La nécessité me la fit accepter, & je partis de l'Isle de France le 16 Octobre, pour aller à Bourbon prendre des rafraîchissemens & pour mes malades & pour ma table.

Départ de l'Isle de France, escale à Bourbon

Je mouillai à la baie Saint-Paul de Bourbon, où après avoir embarqué mes rafraîchissemens pour les malades, & en plus grande quantité qu'on a coutume de le faire, je me disposai le 28 Octobre à partir, & je donnai ordre à la frégate *l'Oiseau*, ainsi qu'à la corvette *la Dauphine*, de se tenir prêtes à appareiller au premier signal; mais il est bon de faire connaître mes Officiers. [...]

Je fis signal le 29 Octobre 1773, à huit heures du matin, à la frégate *l'Oiseau* & à la corvette *la Dauphine*, d'appareiller de Bourbon; le thermomètre de M. de Réaumur était à 25 degrés: il ne s'est rien passé d'intéressant jusqu'au 17 de Novembre. Nous avons essuyé jusqu'au 37 degrés de latitude sud, beaucoup de calme & de variétés dans les vents.

Fin de l'extrait, en page 57 de l'ouvrage *Relation de deux voyages dans les mers Australes et des Indes, faits en 1771, 1772, 1773, et 1774, par M. de Kerguelen, Commandant les Vaisseaux du Roi le Berrier, la Fortune, le Gros-Ventre, le Rolland, l'Oiseau et la Dauphine.*

Extraite du même ouvrage, la chronologie de la suite des événements, par Kerguelen.

« Le 18 [novembre] étant par 42 degrés 35 minutes de latitude sud, & par 40 degrés 20 minutes de longitude, brumes épaisses, mers houleuses, nous avons commencé à voir des oiseaux. »

« Le 14 [décembre 73] à deux heures du matin, les vents à l'ouest, temps couvert; je donnai la route au sud-quart-sud-est, pour regagner le parallèle de 50 degrés, que le mauvais temps m'avait fait perdre. Nous eûmes connaissance à sept heures du matin, d'une glace échouée sur des rochers, dont plusieurs étaient à fleur d'eau. A sept heures & demie, nous découvrîmes la terre; je donnai ordre à la frégate & à la corvette d'aller chercher un mouillage. A 11 heures, je fis sonder 110 brasses d'eau, fond de sable vazard. On fit le relèvement des différens caps, & l'on tira plusieurs vues de terres. Nous observâmes à midi 49 degrés 10 minutes de latitude sud, & nous étions par 64 degrés 45 minutes de longitude orientale estimée.

« Le 8 [Janvier 1774] au matin je la vis sous le vent [la frégate *l'Oiseau*], j'arrivai sur elle vent arrière; M. de Rosnevet me dit qu'il avait trouvé un mouillage ou une baie derrière le Cap Français: que le 6 il avait envoyé son canot pour sonder la baie: que ses gens avaient tué sur le sable plusieurs pingouins & un lion marin, que le mouillage était bon, mais que, comme les vents du nord-ouest régnans étaient contraires pour y aller, il faudrait nécessairement se touer pour se rendre au mouillage, enfin qu'il avait pris possession de cette baie & de toute la terre au nom du Roi de France, avec toutes les formalités requises. »

Le 18 janvier 1774: « je pris le parti d'immoler mon intérêt particulier & mon avantage personnel au bien de l'humanité & du service. Mes Officiers, qui connaissaient comme moi l'état du vaisseau & celui de l'équipage, constatèrent les raisons qui obligeaient de quitter ces parages & de se rendre au port le plus voisin; à midi les vents au sud-ouest, je fis déferler le grand hunier, & je donnai la route au nord-est quart-nord, pour m'élever au nord, gagner les belles mers & les vents alisés, & me rendre à la baie d'Antongile [Antongil] en l'Isle de Madagascar. »

« J'arrivai à la baie d'Antongile [à Madagascar], où je mouillai sous l'isle *Marosse*. Le 21 Février, je fis travailler à monter des tentes dans cette petite isle. »

« Je partis de Madagascar le 21 Mars pour aller au cap de Bonne-Espérance, où je mouillai à Simons-baie le 7 de Mai. »

« Le 26 [juin 1774], j'appareillai de Simons-Baie. »

« Le 7 septembre je mouillai à la rade de Brest. »



Toujours dans le même ouvrage, au terme de ses voyages, Kerguelen enfin lucide :

« La terre que j'ai découverte est certainement une isle, puisque le célèbre Capitaine Cook a passé au sud, lors de son premier voyage⁶, sans rien rencontrer. Je juge même que cette isle n'est pas bien grande. J'en connais environ quatre-vingt lieues de côtes, & j'ai lieu de croire qu'elle a environ deux cent lieues de circuit. M. de Boisguchenne descendit le 13 de Février 1772, dans une baie, qu'il nomme baie du Lion-Marin, & prit possession de cette terre au nom du Roi ; il n'y vit aucune trace d'habitants. M. de Rochegude, en 1774, a descendu dans une autre baie, que nous avons nommé baie de l'Oiseau ; & cette seconde rade est à quarante lieues de la première ; il en a également pris possession, & il n'y trouva également aucune trace d'habitants ; ainsi, il est très-apparent que cette terre ou cette isle, est inculte, & stérile comme Islande ; mais de plus inhabitable ou inhabitée. »

*

Ouvrages traitant du même sujet :

Le Breton Yves de Kerguelen
Par Auguste Dupouy, écrit en 1928
Edition : La Renaissance Du Livre

L'amiral de Kerguelen et les mythes de son temps
Auteur : Gracie Delépine
Edition : L'Harmattan 1998

Le dossier Kerguelen
Loïc du Rostu, Y.-J. de Kerguelen
Edition : Klincksieck, 1992

Louis de Saint Alouarn
Auteurs : Ph. Godard & Tugdual de Kerros
Editions : Les portes du large, 2002

La France et l'exploration polaire. De Verrazano à La Pérouse (1523-1788)
Marthe Emmanuel
Nouvelles éditions latines, Paris, 1959

Relation de deux voyages dans les mers Australes et des Indes, faits en 1771, 1772, 1773, et 1774, par M. de Kerguelen, Commandant les Vaisseaux du Roi le Berrier, la Fortune, le Gros-Ventre, le Rolland, l'Oiseau et la Dauphine.
à Paris chez Knapen et fils, 1782.

Voyage à Madagascar, à Maroc et aux Indes Orientales
Par Alexis Rochon
Chez Prault – Levraut, an V, trois tomes

* * *

⁶ C'est lors de son deuxième voyage que Cook obtint la certitude qu'aux latitudes atteintes (40 à 50 degrés sud) par les navigateurs français : Bouvet, Marion, Kerguelen il n'y avait que des îles inhabitables, éparses, le continent austral était limité au cercle polaire.