

LE SYNDROME DES TERRES AUSTRALES

OU LES AVENTURES DU CAPITAINE AU LONG COURS

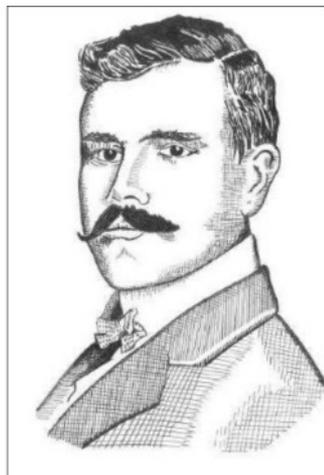
Raymond Rallier du Baty (1881-1978)

La grande aventure polaire battait son plein il y a plus d'un siècle avec pas moins de sept nations en expéditions pour la course au pôle sud et la découverte des Terres australes. Les expéditions françaises du docteur Jean-Baptiste Charcot avec le Français en 1903, puis avec le Pourquoi pas ? en 1908 ont été relatés dans de nombreux ouvrages et archives filmées (1) (2) (3).

Mais avez-vous entendu des deux expéditions australes françaises du capitaine au long cours Raymond Rallier du Baty aux Kerguelen ? Grâce à des documents offerts par mes amis atteints du syndrome des terres australes (voir remerciements), je vais vous relater modestement en les résumant les expéditions et aventures dans ces contrées ainsi que l'existence de Rallier du Baty.

Raymond Rallier du Baty est né à Lorient le 13 août 1881. Il est le fils d'un capitaine de vaisseau, son oncle est amiral. Il fait ses études chez les Jésuites, mais son rêve d'aventures est conforme à sa parenté. Il choisit la marine marchande, son frère aîné Henri étant un futur capitaine au long cours. Il franchit le Cap Horn en 1900 comme élève officier sur un navire école puis entre à la Compagnie Transatlantique et est reçu capitaine au long cours en 1901.

Il effectue son Service militaire dans la marine nationale comme matelot sur le cuirassé Brennus.

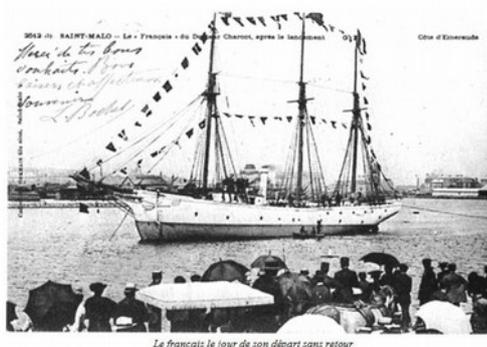


Henri Rallier du Baty

C'est sur ce cuirassé qu'il fera sans doute la connaissance d'un de ses futurs matelots de la Curieuse, Albert Seyrolle, quartier maître manœuvrier embarqué en même temps que lui, sachant lire et écrire et qui sera le dessinateur de la carte des Kerguelen lors du second voyage de Rallier du Baty. A l'époque, une lettre suffisait pour être attaché à un capitaine au long cours pour un futur embarquement.

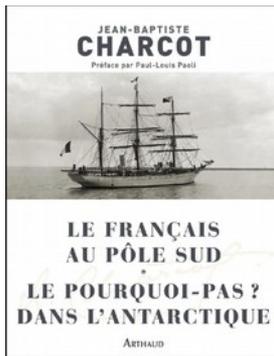
La première expédition antarctique sur le Français 1903-1905.

Il réussit à embarquer après quelques difficultés comme matelot sur le Français et part avec Charcot pour la première expédition française en Antarctique en 1903. Il publiera un carnet de bord « **Dans l'ombre de Charcot** ». Charcot l'apprécie et lui confie les relevés géodésiques afin de cartographier les endroits où séjourne l'expédition. Ce sera pour du Baty le déclic à ses nombreuses aventures. Il est de toutes les corvées, de toutes les sorties. Il apprend et est respecté des autres. Charcot écrit de lui : *Rallier du Baty est un être hybride tenant le milieu entre l'état major et le matelot. Il a su se faire apprécier aimer et estimer de tous et c'est peut être le plus beau compliment que l'on puisse lui faire. Il a prouvé à ses camarades qu'il était aussi robuste, hardi et bon matelots que le meilleur d'entre eux et a acquis, à la fois leur respect et leur affection. A nous autres, il a montré en même temps que son tact, son dévouement, son énergie et son savoir nous rendent de grands services pour nos observations scientifiques. C'est un beau caractère, sympathique à tous les points de vue. »*



Un jour, l'équipe qu'il dirige se perd dans la brume et n'est retrouvée que 48 heures plus tard, à moitié gelée (5).

Cette mésaventure se reproduira lors de la seconde expédition antarctique à bord du Pourquoi Pas ? où c'est Charcot qui faillit disparaître (6). L'expédition rentre de justesse à Buenos Aires avec une importante voie d'eau qui oblige Charcot à vendre le Français et à rentrer en France avec son équipage sur le paquebot Algérie. A son retour, du Baty sera décoré des palmes académiques et de la médaille d'honneur du Commerce, ainsi que tout l'équipage du Français.



Le Français réalisation B. Dulou

Du Baty décide de repartir au plus vite. Charcot fait construire le Pourquoi pas ? qui sera lancé le 18 mai 1908. Pendant ce temps, Rallier du Baty cherche des subventions et finit par trouver un harenguiier « Le cœur sacré de Jésus » à Boulogne qu'il fait retaper avec ses économies. Il le baptisera « JB Charcot » avec l'accord du docteur qui lui ouvre de nombreuses portes pour acquérir du matériel et des instruments (7).

La première expédition aux Kerguelen sur le JB Charcot 1907-1909.

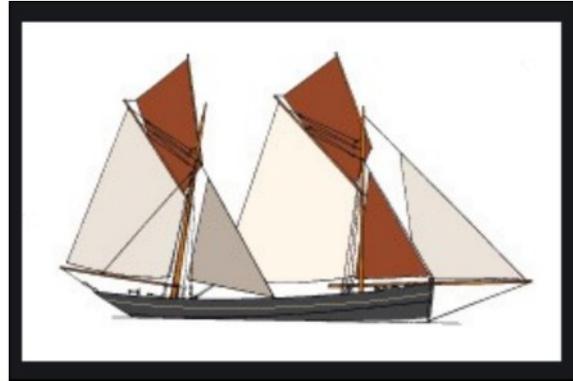
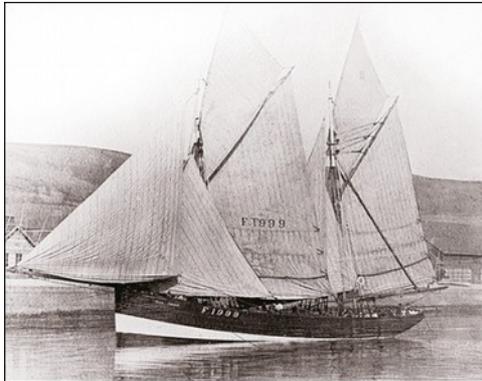
Un équipage est formé : Henri Rallier du Baty, capitaine au long cours sera le capitaine du JB Charcot, lui Raymond, le chef d'expédition et second ; ils ont 27 et 25 ans. Un bosco de 43 ans, Jean Bomptemps et trois matelots, Léon Agnès (22 ans), Eugène Larose (18 ans) et Louis Esnault (16 ans) cuisinier, seront du voyage. Celui-ci dure deux ans de septembre 1907 à juillet 1909, de Boulogne à Melbourne. Le chien du bord est un ancien cap-hornier, qui ayant été confié par Henri à un pêcheur de Boulogne lors d'une escale en Angleterre, est revenu de lui-même à bord du JB Charcot après un an de changement de maître.

Le voyage se déroule avec des péripéties de la marine à voile dignes du 18^{ème} siècle sur un petit bateau sans moteur, mais avec un équipage qui s'entend bien. Le matelot Larose embarquera d'ailleurs lors de la première escale en Angleterre qui faillit être fatale à l'expédition. Il est « donné » chaleureusement par un patron pêcheur français, c'est un gaillard bon à tout faire, solide, un peu rêveur, mais c'est un ogre : il mange plus que les cinq autres réunis ! Il est surnommé le moulin à biscuit tellement il croque les biscuits de mer avec méthode et applications. Heureusement, il trouvera toujours à bord, aux escales, puis aux Kerguelen de quoi satisfaire son féroce appétit.



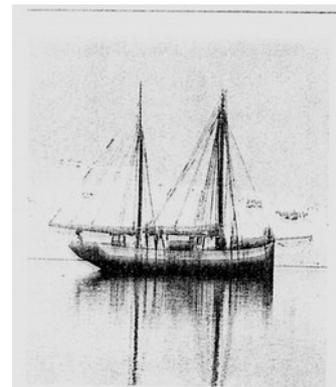
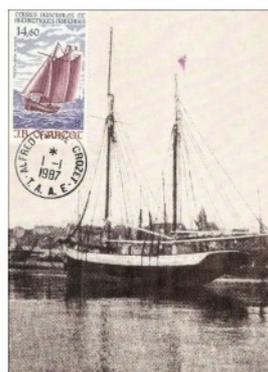
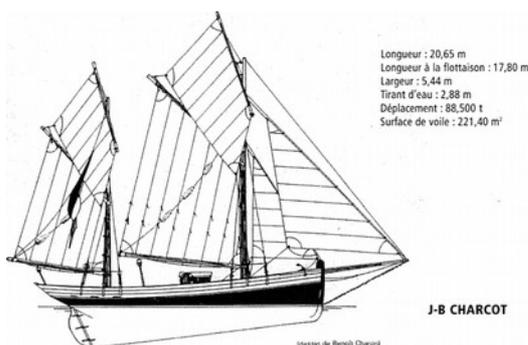
L'équipage du JB Charcot

Rio de Janeiro franchi, une tempête emporte le chat, puis c'est une longue escale à Tristan da Cunha, où la population reçoit l'équipage avec les égards dus à un si petit bateau qu'est le JB Charcot. Parmi celle-ci, se trouve des célébrités comme le matelot qui a tenu dans ses bras l'amiral Nelson à son décès à bord du Victory. Les harenguiers étaient de véritables navires hauturiers, décrits dans un article du Chasse-marée (8) où se trouve une photographie du Jean Charcot, père de Jean-Baptiste, page 30 de cet article.



L'expédition repart vers les Kerguelen le 27 janvier 1908 avec cinq moutons et trois cochons qui passeront par-dessus bord avec le chien lors d'un terrible cyclone dans l'Océan indien. Les Kerguelen sont atteintes le 4 mars et commence alors pour les frères du Baty un long séjour de découvertes, de relevés cartographiques (une péninsule porte leurs noms), mais surtout de chasse aux phoques et aux éléphants de mer car il faut payer l'expédition et l'équipage à son retour en Australie. Ce travail rude, pénible, est appris sur le tas avec entrain et confiance. Il leur faut également fabriquer leurs tonneaux démontés et transportés à bord du JB Charcot. Le mauvais temps des Kerguelen ne leur est pas épargné et les mois se succèdent, parfois sans pouvoir sortir pendant une semaine. Une autre fois la chasse est bonne mais les pétrels géants engloutissent en une nuit deux tonnes de lard qui attendaient d'être fondues en huile et qui leur avaient demandé une semaine de labeur. Bien que l'île principale soit inhabitée à leur arrivée, ils découvrent des endroits où des scientifiques allemands ont occupés une cabane (mission du Gauss en 1902), et dont les relevés cartographiques serviront pendant la seconde guerre mondiale aux corsaires de la Kriegsmarine (9),(10), puis une grotte aménagée par des naufragés au XIX^e siècle (11).

Enfin, après un an de solitude a lieu de la visite : un vapeur norvégien La Jeanne d'Arc vient installer une usine à Port Jeanne d'Arc pour la chasse à la baleine (12) et leur apporte du courrier vieux d'un an, mais o combien réconfortant pour les frères du Baty. L'équipage, quant à lui attendait avec impatience ...du tabac ! Puis c'est un phoquier de Marseille, le brick Carmen commandé par le capitaine d'Astrée qui leur amène quelques bons moments à passer entre compatriotes. La tache est rude et Henri tombe malade atteint d'une forme de scorbut. Après quinze mois passés à Kerguelen, le JB Charcot appareille pour Melbourne, le 19 juin 1909, laissant Henri du Baty à Port Jeanne d'Arc. Il rentrera en France sur le vapeur norvégien.



Le voyage de Raymond se terminera en Australie où sera vendu le bateau et sa cargaison d'huile afin de payer l'équipage et son retour en France en mai 1910. Henri et Raymond du Baty se retrouveront à Paris où ils furent honorés et considérés. Le prince Roland Bonaparte, Président de la société de Géographie les qualifia « d'aventuriers du 16^{ème} siècle égarés dans le vingtième ». Raymond du Baty publiera ses mémoires en anglais en 1911 traduites en français en 1991 ! (13).

Ce bel ouvrage contient tout ce qui est nécessaire aux aventuriers et découvreurs (plans, relevés, cartes) et une annexe archives réalisée par Benoît Heinermann faisant la biographie de Raymond du Baty. Les plans du JB Charcot y figurent page 223. Il portait les pavillons JPNC (code des pavillons 1901).



Réalisation B Dulou

La seconde expédition sur la curieuse 1912-1914.

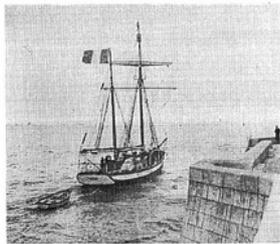
Mais Rallier du Baty veut rester fidèle à son rêve d'aventure, peut-être suivre les traces de Kerguelen (14). Il fait construire, en vendant ses biens, un dundée grée en ketch de 20,65 m et de 75 tonneaux à Boulogne /mer en 1910-1911. La Curieuse a un hunier carré qui sera démonté aux Kerguelen et sera retrouvé à Port Couvreur, mais surtout possède un moteur semi diesel de 40 HP. Le voyage prévu est digne des découvreurs passés. Cinq ans grâce à des subventions conséquentes, Charcot lui-même y participe et encourage son ancien élève : « **un tour du monde pour l'exploration des îles inhabitées de l'Océan indien et du pacifique hémisphère sud** ». Deux officiers secondent le capitaine du Baty : Jean Loranchet qui a obtenu son brevet de pilote avec du Baty à l'école Henri Farman de Toussus le Noble en 1912 et un lieutenant Georges Saint-Lanne- Grammont qui sera officier des montres et des cages à poules. L'équipage se compose des matelots Boudoux, André, Albert Seyrolle et du cuisinier Rabre.



Légende (traduite par l'auteur)
 Béral de Janzé (Béral)
 Journal (Béral) - 49 Impériale - 27 décembre 1912
 M. Le Capitaine au Long Cours R. Rallier du Baty
 Cdt. «La Curieuse»

Albert Seyrolle nous a laissé un journal de mer (15) qui permet à l' AMAPOF de reconstituer l'expédition que je vais vous résumer. Le voyage se déroule en plusieurs étapes du départ de Cherbourg le 18 septembre 1912, au Cap en juillet 1913.

Départ de Cherbourg le 18-09-1912



« Le dundee la Curieuse quittant Cherbourg le 18 septembre pour les mers du Sud »
(d'après "L'Illustration" - N°3631, p.206 - 28/9/1912)



Journal de mer

d'Albert SEYROLLE

Matelot à bord de la «Curieuse»
1912 - 1914

Lors de la 2ème Expédition
de Raymond RALLIER du BATY
à KERGUELEN



Publication AMAPOF

Il n'est pas dénué de cocasseries en tous genre dues essentiellement aux manques de connaissances culinaires des quatre matelots cuisiniers qui se succédèrent entre Madère, les Canaries, Dakar, l'île Fernando de Noronha, Rio de Janeiro et Buenos Aires, Tristan da Cunha, puis le Cap où les deux derniers restèrent à quai. Rallier du Baty embarque alors un mousse de 14 ans Max Christensen qui finit par faire l'affaire. Puis ce fut un long périple dans l'Océan indien avec de nouveau un cyclone qui faillit engloutir La Curieuse. Du Baty comptait s'arrêter aux îles Crozet, mais faute de cartes et mauvais temps oblige, ils rejoignirent les Kerguelen le 22 octobre 1913. Cinq habitants s'y trouvent : trois bergers français à Port Couvreur et deux gardiens norvégiens à Port Saint Jeanne d'Arc. Ce séjour va durer sept mois où Rallier du Baty et Loranchet cartographient les Kerguelen méthodiquement, baptisant les caps et même des amers remarquables à l'intérieur de l'île. On peut affirmer que c'est cette expédition qui permet à la France de posséder véritablement une carte à jour des Kerguelen et c'est le matelot Albert Seyrolle, dessinateur et hydrographe qui la fit à l'échelle 1/300 000. Elle est annexée à son journal de bord, minutieux et laborieux travail. L'intérieur de l'île fut cartographié plus tard par des explorateurs dignes des découvreurs précédents, le couple Gracie et René Delépine, puis Edgar Auber de la rue. La France n'y installera une base fixe qu'après la seconde guerre mondiale, Port aux Français (16). Du Baty et Loranchet parcourent les mille kilomètres de cote à pied et en doris ; celui-ci retourné, leur sert de tente pendant le mauvais temps qui ne manque pas de les importuner. L'île principale a les dimensions de la Corse La Curieuse attendait elle aussi pendant plusieurs semaines une accalmie pour se sortir d'un mouillage sur la cote occidentale de l'île principale qui n'avait jamais été cartographiée avant leur travail.

Les visites aux bergers puis aux gardiens ne manquèrent pas de succès, ces gens étant totalement isolés du reste du monde.



Plan des Kerguelen du matelot hydrographe
Albert Seyrolle



La Curieuse coque de moule nacrée
Réalisation B. Dulou

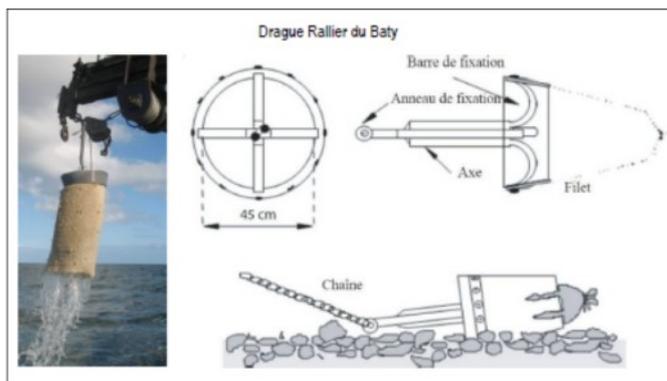


Détails du plan d'Albert Seyrolle

Enfin, en mai 1914, l'expédition due reprendre la mer, à la limite du délai fixé pour donner signe de vie, dans un pays doté de TSF, c'est-à-dire l'Australie. Après une escale aux îles Amsterdam puis Saint Paul, La Curieuse jeta l'ancre dans le petit port d'Albany. C'est en Tasmanie que l'expédition apprit la déclaration de guerre. Tous décidèrent de rejoindre la mère patrie et Rallier du Baty désarma La Curieuse en Australie, pensant que la guerre serait courte et qu'ils reviendraient terminer leur périple un jour ou l'autre, même si la loi française leur permettait de continuer. Le sort en décida autrement : les matelots Seyrolle et Boudoux perdirent la vie dans les sous-marins, Rallier du Baty et Loranchet furent affectés à la même escadrille d'hydravions comme officiers pilotes et se comportèrent héroïquement. Loranchet fut grièvement blessé et du Baty fut chargé d'organiser les escadrilles de l'aéronautique maritime, de la Mer du Nord aux confins de la Méditerranée orientale. Il devint l'officier de liaison des troupes américaines à leur débarquement en France dans le port de Nantes en 1917. Son frère Henri grièvement blessé en 1915, succomba à ses blessures quelques mois plus tard ce qui semble pour Raymond le point final à ses aventures. Il fonda une famille et s'installa près de Lorient. Toutefois, après la guerre, il reprit du service auprès de la grande pêche, pour y améliorer les techniques de prises. Aucun texte ne mentionne s'il rencontra Charcot avant le naufrage du Pourquoi pas ? On peut toutefois le penser puisque Charcot avait été élu Président du comité national des Pêches et de l'hydrographie en France et que du Baty était le délégué de l'office national des pêches.

Dans son livre l'œuf des mers, l'amiral Darrieus nous écrit, page 182, que le navire hôpital la Sainte Jeanne « embarque depuis plusieurs campagnes le délégué de l'Office National des pêches, qui cherche à découvrir les conditions de température, de salinité, de densité de l'eau favorables à la morue ... etc. Il est dit que ce personnage est le commandant Beaugé, ancien commandant du bateau avant le commandant Guyader. Ce marin devenu un véritable savant est l'auteur de nombreux rapports concernant ses travaux et a obtenu comme R Rallier du Baty la récompense suprême, la médaille de la société de géographie. Hors, le premier délégué des pêches à avoir embarqué sur la Sainte Jeanne de la Société des Œuvres de mer n'est autre que notre Capitaine au long cours R Rallier du Baty, de 1920 à 1925 où il effectue plusieurs campagnes sur celle-ci, a mis au point une drague qui porte son nom et qui est toujours utilisée en recherches sur le chalutage.

<https://www.youtube.com/watch?v=gf19UGpucz4>



Sainte Jeanne d'Arc réalisation B. Dulou
Don aux Œuvres de mer

Puis il prit le commandement d'un vapeur « La Tanche » sur lequel il sillonna les mers pour chercher en même temps que le Pourquoi pas, mais dans une autre zone, à améliorer les techniques de pêches.

. *La Tanche* est acquis par le secrétariat à la marine marchande afin d'être reversé à l'Office scientifique et technique des pêches maritimes. Il quitte Marseille pour Lorient le 1^{er} février 1920. Après une escale à Vigo le 18 février, il arrive en Bretagne le 20 février. Son espace intérieur est retravaillé dans l'arsenal de Lorient : les cales à poissons sont transformées en six pièces pouvant contenir des laboratoires et des soutes pour divers équipements².

Entre le 6 juin 1921 et le 1^{er} août 1928 le navire opère depuis Lorient pour des campagnes de recherche dans différents domaines. Un équipage de 18 hommes dont trois garde-pêche assurent ainsi pendant sept ans des missions dans le golfe de Gascogne et au large des côtes du Maroc. Il est sous le commandement de Raymond Rallier du Baty, puis de deux officiers des Équipages de la flotte, et est équipé de bouteilles à renversement avec thermomètres et de plusieurs dragues de prélèvement pouvant opérer jusqu'à une profondeur supérieure à 1 000 mètres. Tous les ans, à l'exception de 1925, le navire effectue une campagne de quatre mois sur la façade Atlantique⁵. Celles-ci portent sur la migration des thons et sur l'influence du bruit des hélices sur les poissons entre autres



Rallier du Baty disparut à 97 ans le 7 mai 1978, sans avoir pu satisfaire ses enfants et petits enfants avec ses mémoires.. En 1925, il acquiert à Locmiquélic l'île de l'ancien couvent des récollets, appelée Sainte-Catherine. Cette ville a donné son nom à un quai.

Son fils aîné, Henri fit don à l'AMAPOF de ses conférences sur la seconde expédition, annexées au document d'Albert Seyrolle (17).

Heureux bateaux de l'Aventure.

Après la grande guerre, la Curieuse reprit la mer. Rebaptisée « Ramona », elle fit le commerce du coprah à Tahiti où elle repose à un mille des passes de Papeete depuis 1938. Le JB Charcot fit le commerce entre la Réunion et Madagascar. Heureux « bateaux de l'Aventure », (18), ils furent fidèles à leurs destins et remplirent leurs missions dignes des meilleurs souvenirs.

Aujourd'hui une nouvelle Curieuse navigue à nouveau aux Kerguelen ; navire de servitude moderne, mise en vente dernièrement. La reconstruction de l'ancienne n'a pas pu avoir lieu malgré les appels aux dons d'une association, et à la publication de la monographie que Georges Mazin et Gilles Garidel ont consacrée à ce navire (19).

On la trouve à construire en boîte dans les magasins de modélisme

<https://www.youtube.com/watch?v=iJVvJbuEWJY>



Références bibliographiques

- 1 - Gille Millot : « JB Charcot et ses navires », le Chasse –Marée, juillet 1986, pp 28-53.
- 2 - Jack Grout : JB Charcot in « C'était au temps des yachtmen, histoire mondiale du yachting », Voiles Gallimard, 380 pages, pp 298-307.
- 3 - Jules Rouch : « L'Antarctique, voyage du Pourquoi Pas ? en 1909 », AMAPOF.
- 4 - Raymond Rallier du Baty : « Dans l'ombre de Charcot », éditions Arthaud, 1946.

- 5 – Eric de Goutel : Charcot in « Découvreurs et pionniers de notre temps », éditions Famot, 246 pages, pp 151-256.
- 6 – Clément Alzonne : « A la recherche de Charcot disparu : journal d'un officier du pourquoi Pas ? », 1978, in aventures et récits de la conquête des Pôles », Fernand Nathan, 234 pages, pp 91-107.
- 7 – J-B Charcot : Courrier entre JB Charcot et R. Rallier du Baty in « Aventures aux Kerguelen », 1991, éditions Maritimes et d'Outre-Mer, 248 pages, pp245-246.
- 8 – William Morgan : « Les harenguiers de Fécamp, le temps de la voile », le Chasse –Marée, mai 1988, pp 34-51.
- 9 – Gracie et René Delépine : « Les Allemands aux Kerguelen pendant la seconde Guerre mondiale », revue TAAF, n°26 1964.
- 10 - Jacques Nougier : « Les corsaires des Terres Australes », roman, éditions de la Dyle, 1999, 394 pages.
- 11 – Jean-Pierre Caillé : « Naufragés aux îles de la Désolation », le Chasse –Marée, mai 1988, pp 34-51.
- 12 – Edgar Auber de la Rue : « Aux îles Kerguelen : témoignage du passé », revue TAAF, n°50-51, 1970, pp 24-40.
- 13 – Raymond Rallier du Baty : « Aventures aux Kerguelen », éditions Maritimes et d'Outre-Mer, 1991, 248 pages, traduit de 15000 miles in a ketch, Nelson éditions 1910, par Renaud Delcourt.
- 14 – Alain Boulaire : « Kerguelen, le phénix des mers australes », France Empire, 225 pages.
- 15 – Albert Seyrolle : « Journal de mer : deuxième expédition de R. du Baty », publication AMAPOF 1998.
- 16 – Xavier Martin (Contre Amiral) : « La France réoccupe les Kerguelen », bulletin des Œuvres de mer, année 2002, pp 7-16.
- 17 – Raymond Rallier du Baty : « Le voyage interrompu de la Curieuse », conférences 1938-1939, in : journal d'Albert Seyrolle, pp 93-106, AMAPOF, 1998.
- 18 – Maurice Amiet : « Les bateaux de l'aventure », éditions de l'Estran 1986, tome 1, pp 67-68 et 79-80.
- 19 - Georges Mazin et Gilles Garidel, reconstruire La Curieuse, monographie, le Chasse – Marée, septembre 1994, page 64.

AMAPOF Amicale des Missions Polaires et Antarctiques françaises, 2 rue Stendhal, 45100 Orléans. Devenue **AMAEPF** site WEB : <http://www.amaepf.fr/>

TAAF Terres Australes et Antarctiques françaises, site www.taaf.fr.

Remerciements

A tous mes amis des terres Australes, le docteur Rigolle, le docteur Lionel Bourdon, professeur agrégé du Service de santé des Armées, le docteur Roman, le docteur Alain Queyroy (Décédé), qui m'adressèrent de Terre Adélie et des Kerguelen les ouvrages et rapports référencés 3, 10, 15, 17. Qu'ils soient remerciés et puissent conserver cette gentillesse et cette humanité que possèdent ceux atteints du Syndrome des Terres australes.

Bernard Dulou, docteur en sciences, décembre 2007.

MARQUES DE MEMOIRE Marcophilie Navale

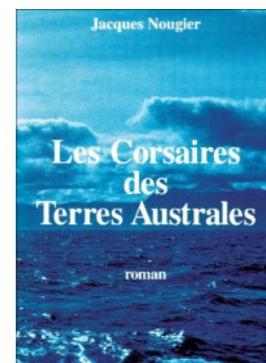
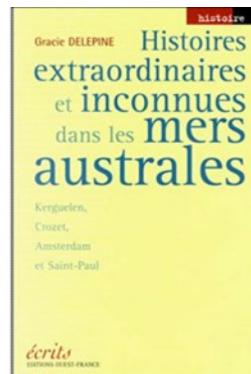
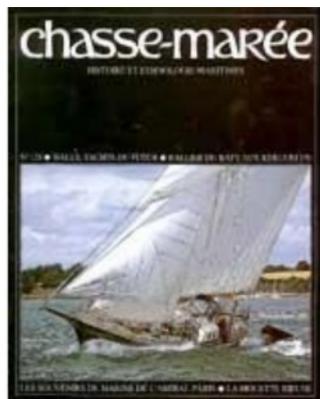
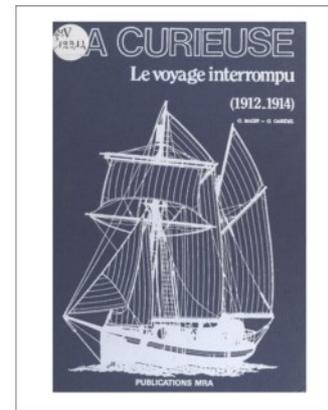
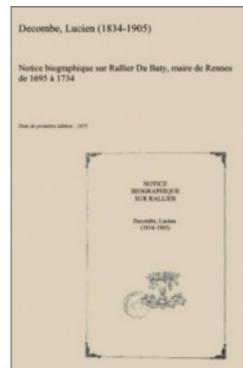
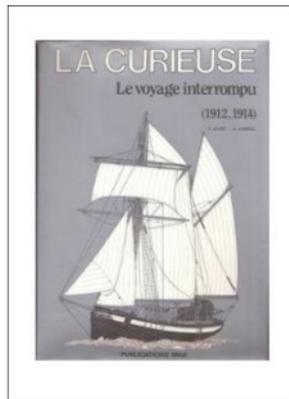
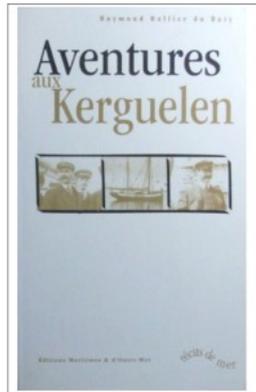
Timbres et enveloppes premier jour concernant les Iles Kerguelen provenant de la Marcophilie navale (Site Web) que nous remercions :



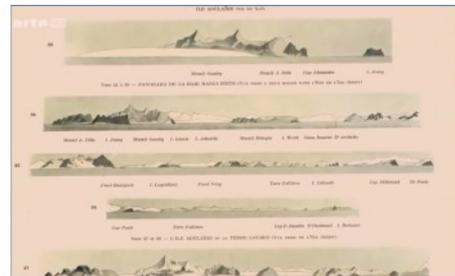
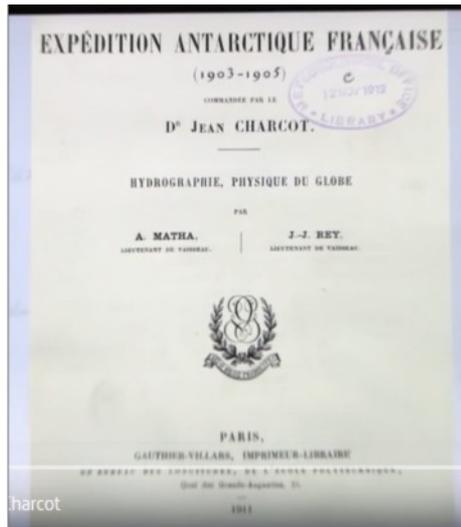


Autres ouvrages et publications

RALLIER DU BATY (R.). — Dans l'ombre de Jean Charcot. Notes transcrites et complétées par Pierre Navarre. Grenoble et Paris. Arthaud, édit. 1946, in-16, 141 pages (Don de l'éditeur).



JB Charcot a nommé un Ilot rocher Rallier du Baty lors de la première expédition antarctique française sur le Français (Ainsi qu'à chaque membre de l'expédition)



Un mont des Kerguelen porte le nom de son frère Henri

Le mont Rallier du Baty est une montagne de l'archipel des Kerguelen située dans le massif Rallier du Baty sur la péninsule Rallier du Baty et culminant à 1 166 m d'altitude

Une péninsule porte son nom à Kerguelen

Située au sud-ouest des Iles Kerguelen, la Péninsule Rallier du Baty offre des paysages spectaculaires uniques au monde, qui diffèrent du reste de l'archipel. Une chaîne de montagnes englacées borde l'ouest de la péninsule avec ses nombreux sommets dont les points culminants sont les Monts Henri (1262 m) et Raymond (1166 m) Rallier du Baty. Dans l'est de la péninsule, une érosion puissante a sculpté de larges vallées remblayées par d'abondants matériaux fluvio-glaciaires, qui constituent de larges plaines d'épandage très plates où la marche est aisée. Ces secteurs plats rendent encore plus spectaculaires les montagnes de toutes tailles qui en émergent, tels des inselbergs. Pour compléter le tableau, les rivages de la péninsule grouillent d'une abondante vie animale.



Un quai porte son nom à Locmiquélic



ANNEXE

Extraits de Marins français explorateurs de Lambert et Perchoc

Raymond Rallier du Baty

Dans l'ombre de Charcot

Raymond **Rallier du Baty** naît à Lorient en 1881 dans une famille de marins et ressent de bonne heure l'appel de la mer : à 18 ans, il a déjà doublé le cap Horn. Après ses études à l'école d'hydrographie de Nantes, il effectue son service sur le cuirassé *Brennus* puis fait des démarches pour participer comme élève à l'expédition antarctique du commandant Charcot. Il s'embarque en 1903 sur le *Français* qui explore pendant deux ans les abords de la Terre de Graham. En plus de ses tâches de matelot, Raymond assiste les savants du *Français* dans leurs travaux scientifiques. Charcot lui exprime sa gratitude en baptisant un îlot antarctique **Rallier du Baty**. Les notes personnelles de voyage de Raymond sont publiées en 1946 sous le titre *Dans l'ombre de Charcot* qui illustre la modestie qui l'a toujours caractérisé.

« Je veux découvrir quelque chose »

À son retour en 1905, il entre à la Compagnie Générale Transatlantique et passe son diplôme de capitaine au long cours. Raymond a alors 25 ans et partage avec son frère Henry le rêve d'organiser une expédition dans les mers australes. Les deux frères vendent une propriété familiale en Bretagne et, grâce à Charcot, obtiennent quelques subsides de la Société de géographie pour acquérir un vieil harenguier de 45 tonneaux et de 18 mètres, le *Sacré-Cœur-de-Jésus* ; réparé et transformé en ketch, ils le rebaptisent *J-B. Charcot*.

Avec un équipage de quatre matelots soigneusement choisis, ils appareillent en septembre 1907 et arrivent en mars 1908 à Kerguelen où ils stationnent pendant plus d'un an. L'archipel est situé dans une des régions les plus hostiles du globe. Même en été, le temps y est très instable et les coups de vent très violents. La pluie, la grêle et la neige apparaissent en quelques minutes après le beau temps. En hiver, les dépressions se succèdent toutes les 36 ou 48 heures. D'île en île, les explorateurs reconnaissent criques, caps, glaciers, fjords. Ils identifient « l'inextricable dentelle de rivages » et enrichissent les cartes de l'archipel alors encore très incomplètes. Pour se nourrir et s'assurer des subsides, ils se livrent à la chasse aux phoques avec des moyens rudimentaires et produisent l'huile

sur place. Au bout d'un an, Raymond décide de rentrer. Henry, terrassé par le scorbut est rapatrié par un baleinier norvégien. Raymond quitte Kerguelen en juin 1909 et atteint Melbourne en juillet. L'huile de phoque suffira tout juste à rémanérer l'équipage et le *J-B. Charcot* doit être vendu pour payer le voyage de retour en France.

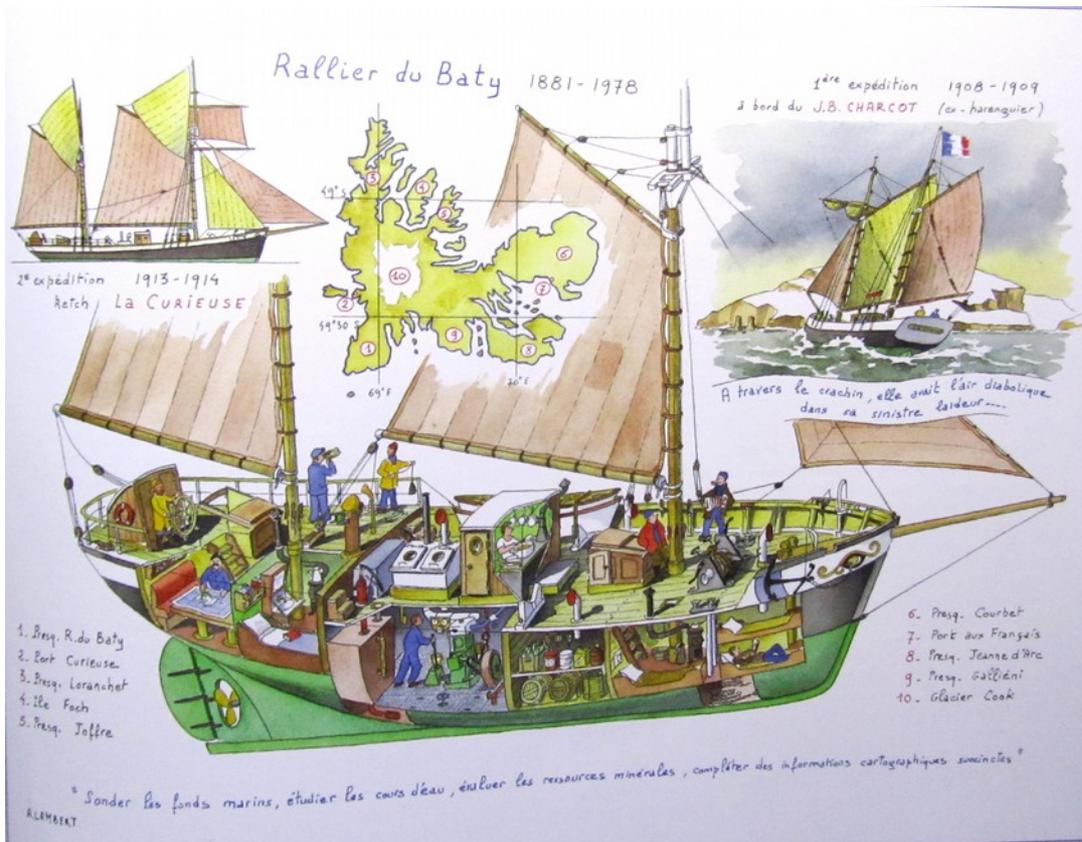
Le voyage interrompu

Raymond fait construire un bateau plus robuste : la *Curieuse* est un ketch de 16,5 mètres équipé d'un moteur auxiliaire qui facilitera le suivi du profil côtier, quels que soient les courants et surtout les vents violents. L'équipage est de 8 hommes. Son frère Henry, malade, ne peut l'accompagner. Parti en septembre 1912 de Cherbourg, Raymond atteint de nouveau Kerguelen en octobre 1913. Il réalise le tour complet de l'archipel pour en dresser une carte détaillée.

L'expédition est interrompue par le déclenchement de la Première Guerre mondiale. Raymond décide de rentrer en France pour défendre son pays. Deux membres de l'équipage et son frère Henry seront tués pendant le conflit. Raymond, engagé dans l'aviation navale, devient pilote d'hydravion. Après la guerre il rejoint l'Office scientifique et technique des pêches maritimes et effectue de nombreuses missions pour le compte de cet organisme en Atlantique et en Méditerranée. Il décide le 7 mai 1978 à Talant et est enterré à Locmiquélic, près de Lorient.

La toponymie laissée par Rallier du Baty

Rallier du Baty est à l'origine des noms de très nombreux sites de Kerguelen : il les baptise de ceux de grands hommes de son temps *Joffre*, *Fach*, *Gallieni*, *Pasteur*, *Clemenceau*... Il remercie ses mécènes : *Charcot*, la *Société de géographie* et même les plus modestes, le chenal *Clery* pour la belle-mère de Charcot qui lui avait fait don d'un sondeur. Il n'oublie pas ses compagnons de voyages : presqu'île *Loranchet*, île *Saint-Laune-Grémont*... et sa Bretagne natale avec le *golfe du Morbihan* au sud-est de Kerguelen. Son engagement dans l'aviation pendant la guerre lui fait honorer les anciens *Farman*, *Latham*, *Blériot* mais aussi ceux morts au combat, dont son frère *Henry*.



Ce document a été publié dans la revue ROSE des VENTS et est accessible en partie sur les sites Web l www.abbrosedesvents.com et Espace tradition école navale Dans la fenêtre Biographie/marins/Albert Seyrolle <http://ecole.nav.traditions.free.fr/>

Document mis à jour en octobre 2019

Présentation le 15 novembre 2019 au musée maritime de Toulon Aux amis du musée de la marine. B. Dulou, docteur en sciences