



Académie des sciences d'outre-mer

**Marc-Joseph Marion Dufresne : un marin malouin à la découverte des mers australes / Edward
Duyker
éd. Les portes du large, 2010
cote : 57.665**

L'auteur, Edward Duyker, Australien de père hollandais et de mère mauricienne, est un spécialiste reconnu des explorations françaises du Pacifique Sud auxquelles il a consacré ses travaux. Il est curieusement le premier biographe de Marion Dufresne en langue française, à part quelques pages de l'archiviste rennais Henri-François Buffet dans les Mémoires de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Bretagne en 1958 et quelques allusions ici et là souvent erronées. Il faut sans doute chercher les raisons de cette inattention historique envers un explorateur qui a laissé son nom à une île et qui mourut massacré en héros de l'exploration, dans l'éclat de ses contemporains Cook, Bougainville et Kerguelen, plutôt que dans son appartenance à la Compagnie des Indes et non à la marine royale.

Embarqué au commerce à 17 ans, Marc-Joseph Marion Dufresne commença une carrière naturelle de corsaire malouin, lieutenant puis capitaine à 21 ans, assez intrépide pour mériter un brevet de lieutenant de frégate en 1746. S'il participa occasionnellement à des titres divers à la bataille du cap Ortegale et à la Guerre de Sept ans, et s'il reçut en 1759 le grade intermédiaire de capitaine de brûlot adapté à sa qualité roturière d'officier « bleu », il fit carrière au sein de la *Compagnie des Indes* qui le nomma capitaine en 1756. Les privilèges de la compagnie étaient supprimés depuis 1769, quand Marion Dufresne se lança dans une expédition ambitieuse aux buts multiples, en direction des mers australes, qui le fit entrer trop modestement dans l'histoire. Ami et compagnon de longue date de Jean-Baptiste d'Après de Manneville, l'un des officiers les plus érudits et les plus novateurs en matière de navigation et de cartographie, Marion Dufresne avait acquis une solide expérience nautique alors qu'aboutissait la longue quête de la longitude par l'astronomie et les horloges et que l'octant améliorait déjà considérablement les mesures de la latitude. En ce temps d'expérimentations scientifiques enthousiastes, il avait eu en 1760 le privilège de conduire à bord de son *Comte d'Argenson* le chanoine Alexandre-Guy Pingré, correspondant de l'Académie des sciences, l'un des pionniers de l'aventure des longitudes, pour une mission astronomique dans l'océan Indien.

Le continent austral traînait en bas des mappemondes depuis l'*Antichtone* de la géographie grecque. La large *Terra Australis nundum cognita* de Ptolémée plaisait au siècle des lumières. Pourtant, l'ingénieur Frézier qui avait exploré les abords de la Terre de Feu, à bord d'un des premiers navires marchands de Saint-Malo aventurés dans le Pacifique en 1712-1715 ne laissait pas vraiment d'espoir. Jacob Roggeven avait pareillement suggéré en 1722 aux Hollandais qu'il n'existait pas de terre australe tempérée et que le froid et la glace polaires régnaient dans le grand Sud. Cette terre idéale était une obsession de l'Europe philosophique et savante. Pendant l'été 1738, deux frégates de la *Compagnie des Indes* sous le commandement de Bouvet de Lozier appareillèrent pour le Pacifique Sud, avec ordre de rechercher des relâches pour les navires de la Compagnie, et d'établir des relations confiantes avec les indigènes. Dans des conditions climatiques exceptionnellement mauvaises, les deux navires se heurtèrent à la banquise. Le premier jour de 1739, une terre inabordable sortit de la brume par 54° S. Elle semblait annoncer un continent stérile,



Académie des sciences d'outre-mer

et fut nommée *cap de la Circoncision*. C'était l'île Bouvet, l'un des rares accidents de l'Atlantique Sud, dont il ne put explorer les parages en raison des épouvantables conditions météorologiques. La déception causée par cette conclusion pessimiste fut immense, et on l'édulcora en accusant Bouvet de Lozier d'incapacité et de mensonge. Seul Philippe Buache, géographe du roi, prit au sérieux ces observations réalistes de paysages mortellement déserts. L'échec de Bouvet de Lozier découragea pendant une trentaine d'années les voyages vers le grand Sud, mais le mystère entretenu fut paradoxalement propice à son environnement romanesque. Contre les rapports navrés des marins, un large consensus savant s'établit en France et en Angleterre sur l'évidente existence d'une terre australe fréquentable par les commerçants, les scientifiques et les colons. A partir de 1770, une frénésie de voyages catastrophiques ne parvint pas vraiment à dégonfler un mythe confusément mêlé dans l'imaginaire avec le *Pays d'Ophir* de la Bible les *îles Salomon* découvertes en 1595 par Alvaro Mendaña, l'*Australia del Espiritu Santo* de Pedro-Fernandes de Queirós en 1606 et la *Terre de Gonneville* prétendument découverte quelque part en 1504 par un Honfleurais. Bougainville rentra à peine de son tour du monde, quand Surville, capitaine de la Compagnie des Indes, partit en 1769-1770 à la recherche de cette *Terre de Gonneville*. La moitié de son équipage fut décimée par le scorbut.

L'année suivante, Marion Dufresne piqua au sud avec le *Mascarin* et le *Marquis de Castries* commandé par Ambroise Le Jar du Clesmeur. Son second était Julien-Marie Crozet. Le prétexte de l'expédition d'exploration scientifique et commerciale était de ramener chez lui Aoturu, rapporté de Tahiti à titre d'échantillon par Bougainville. Coqueluche de la cour, son incapacité à apprendre un seul mot de français avait fini par agacer, et les philosophes dénonçaient cet exil forcé Aoturu venait d'arriver à l'île de France. (Maurice) quand Marion appareilla. Il allait malheureusement mourir de la variole un mois plus tard lors d'une escale sanitaire à Madagascar. En janvier 1772, dans la brume, le froid intense et les rafales de neige, une terre fantomatique fut nommée *Terre de l'Espérance*. C'était l'île Marion dans l'archipel du Prince-Edouard. Crozet prit difficilement pied sur l'île de la *Possession*, jugée inhabitable, dans l'archipel qui porte son nom. L'énorme mer de l'hiver antarctique commençait à se gonfler, et les navires prirent la fuite pour rentrer par la Terre de Van Diemen (Tasmanie). Une collision accidentelle avait endommagé gravement les mâtures des deux navires, et leurs réparations provisoires ne permettaient pas d'éviter la réfection complète du mât de misaine du *Marquis de Castries*. Parce que les naturels étaient hostiles, qu'elle manquait de source d'eau douce et de forêts propices au façonnage d'un mât, la Tasmanie fut abandonnée pour la Nouvelle Zélande.

Les deux navires arrivèrent en vue de l'île du Nord le 15 mars 1772. Un mois plus tard, ils mouillèrent à Kapowairua, la baie des Esprits, à l'extrémité nord de la terre dans des conditions nautiques difficiles voire dangereuses. Les relations avec les maoris furent mitigées, entre sympathie, bonne entente, tension, incidents, agressions et représailles mais les travaux sur la mâture se déroulèrent normalement grâce aux fûts de kauri trouvés en abondance. Pour des raisons liées à la violation d'un tapu pas encore élucidé, arbre sacré abattu ou plus probablement non respect d'un rituel, Marion et douze hommes occupés à une partie de pêche au filet furent massacrés à coups de massues, cuits et dévorés le 12 juin. Les confrontations sanglantes durèrent jusqu'à l'appareillage des deux navires le 13 juillet 1772 sous le commandement de Le Jar du Clesmeur. Il avait enterré la veille un acte de prise de possession de la France Australe dans l'îlot de Moturua. L'expédition rentra par Guam, caréna à Manille et arriva à l'île de France le 8 avril 1773. Le journal de Marion Dufresne disparut dans des conditions non élucidées.



Académie des sciences d'outre-mer

Un hommage tardif mais affirmé est rendu depuis 1995 à l'explorateur malouin par le navire océanographique polyvalent *Marion Dufresne*, de CMA-CGM, affrété conjointement par les TAAF et l'Institut Polaire Français pour assurer alternativement des missions océanographiques et le ravitaillement logistique des Terres Australes françaises.

François Bellec