Publié le 4 novembre 2022.
Dernière modification : 3 juin 2025.
www.entreprises-coloniales.fr

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES ÎLES KERGUELEN, SAINT-PAUL ET AMSTERDAM

René-Marie-Émile BOSSIÈRE, fondateur

Né au Havre le 5 février 1857.
Fils d'*Émile* Toussaint Bossière, dernier armateur français à la pêche à la baleine, et d'Anne Léonie Marie Tierce.
Marié à Paris VIIIe, le 26 nov. 1917, avec Marie Claire Bossière.

Bachelier ès lettres et ès sciences. Licencié en droit.
Armateur au Havre (1880).
Secrétaire général de la Société havraise d'études diverses.
Secrétaire général de la Société de géographie commerciale du Havre.
Concessionnaire des îles Kerguelen avec titre de résident de France (31 juillet 1893).

Chevalier de la Légion d'honneur du 12 août 1923 : médaille d'or pour sa participation à l'Exposition nationale coloniale de Marseille et membre du jury de la Classe 3.
Décédé le 11 janvier 1941.

Henry Pierre-Marie-Émile BOSSIÈRE, fondateur

Né le 25 juin 1859 au Havre.
Frère cadet de René.
Bachelier es-sciences.

Directeur propriétaire du *Courrier maritime de France*.
Président du conseil d'administration de la Société des Pêches Australes.
Chevalier de la Légion d'honneur du 29 juillet 1928, parrainé par le capitaine de vaisseau Somborn : vice-président du Syndicat de la presse maritime depuis1907. Services très distingués dans la Presse maritime et organisation de la chasse sur éléphants de mer et de la baleine aux Iles Kerguelen.
Deux explorations aux îles Kerguelen;
Voyages au Chili, au Pérou, aux États-Unis et au Canada.

Décédé le 11 juillet 1941.

ANTÉCÉDENTS

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 28 février 1893)

Le ministre de la marine vient d'être avisé par télégramme de la reprise de possession des îles Kerguelen par le transport-aviso l'*Eure*, commandé par le capitaine de frégate Lieutard. Découvert en 1772 par M. de Kerguelen qui est mort vice-amiral de France, l'archipel qui porte son nom a été annexé à notre domaine colonial par ce célèbre navigateur, mais nous n'y avons jamais fait acte de colonisation. En 1776, Cook y relâcha ; depuis il a été visité par le capitaine de vaisseau anglais sir Georges Nares, aujourd'hui vice-amiral, dans la campagne scientifique du *Challenger* ; enfin, c'est là que la mission scientifique allemande s'installa, en 1874, pour observer le passage de Venus. Ces îles sont situées dans les parages peu hospitaliers de l'océan Pacifique austral. Elles n'ajouteront pas grand chose à la valeur de nos possessions coloniales.

L'ARCHIPEL DES ILES KERGUELEN

(*La Justice*, 29 décembre 1900)
(*Paris*, 4 janvier 1901)

On sait que ce vaste archipel qui touche aux régions antarctiques, a été concédé temporairement par la France à M. René Bossière et que le gouvernement français vient d'y envoyer une mission scientifique à bord de la « Sélica » qui quittait dernièrement le port d'Anvers avec toute une mission franco-belge qui a pour but d'aller y élever Les moutons sur une vaste échelle.

L'île principale, avec ses 700 milles de côte, ses 15 presqu'îles, ses six grandes baies ou sounds et ses 70 havres profonds, dont le plus important est le Royal-Sound, avec ses montagnes et ses terrasses superposées qui vont quelquefois jusqu'à vingt, est vraiment belle et imposante.

En dehors du port Christmas, exposé aux vents, il y a de nombreux et excellents mouillages, comme celui de la baie de Cumberland, par exemple et enfin la température, pour être plus froide que dans notre hémisphère, puisque les îles Kerguelen sont à peu près situées à la-latitude de la Picardie en France, n'est cependant jamais rigoureuse.

C'est ainsi qu'en décembre, on a relevé de 3,3° à 14,4° au-dessus de zéro.

L'eau est excellente dans tout l'archipel ; il y a beaucoup de tourbe et même des charbons d'affleurement d'assez mauvaise qualité dans les ports du Nord.

Beaucoup d'oiseaux avec leurs œufs, de poissons, de coquillages dont les pêcheurs de phoques se nourrissent amplement et surtout les fameux choux de Kerguelen (pringlia), qui constituent une nourriture de premier ordre.

On prend à la main des espèces de pigeon, les chomis, tant que l'on en veut pour sa nourriture, ce qui n'est pas à dédaigner.

Enfin, ce qui est vraiment intéressant dans cette tentative de colonisation, c'est qu'en dehors de la pêche aux phoques, on est certain de pouvoir faire l'élevage du mouton et du mérinos sur une très grande échelle.

Le contre-amiral Layrie, qui. connaît bien la question, nous montre comment déjà, en 1885, aux îles Malouines, on élevait plus de 500.000 moutons qui avaient fourni déjà en 1881, 1.100 tonneaux de laine à l'exportation, et il .ajoute : « En résumé, considérée au point de vue de l'habitation et de la colonisation, notre possession de Kerguelen présente un climat froid mais supportable, un sol humide mais susceptible

d'assèchement, des garanties certaines au point de vue du combustible que fournit la tourbe, des probabilités considérables en faveur de l'élevage du bétail, très grandes en ce qui concerne certaines cultures maraîchères, une vie animale relativement étendue sous le rapport de la chasse et de la pêche, des ressources inépuisables d'alimentation en coquillages et en choux de Kerguelen. »

Ceci confirme exactement mes propres données et je suis persuadé que l'expédition de la « Selika » part avec les meilleures chances de succès.

L'ARTICLE DU JOUR

LES ARGONAUTES DES KERGUÉLEN

(*La Politique coloniale*, 1er juillet 1908)

(*De la République française*) :

Qu'adviendra-t-il de la tentative des frères Bossière et du capitaine Rallier du Baty pour coloniser l'archipel des Kerguélen ? L'avenir nous le dira. Encore est-il qu'il nous faut applaudir à l'initiative des courageux Français qui voguent en ce moment, sur le « Jean-Charcot », à destination des mers australes.

Le « Jean-Charcot » est un simple lougre de pêche jaugeant dans les 70 tonneaux et monté par quatre hommes d'équipage. Se lancer sur cette coque de noix à travers l'Atlantique jusqu'au 49° de latitude Sud et au 67° de longitude Est n'est pas le fait de marins ordinaires. Mais le capitaine Rallier du Baty a de qui tenir : un de ses ancêtres marqua dans les annales de la navigation ; lui-même prit part à l'expédition du docteur Charcot dans les mers australes. C'est au cours de cette expédition que l'idée lui vint de coloniser les Kerguélen où le « Français » avait fait escale. Et, à la vérité, l'idée n'était point neuve ; beaucoup l'avaient déjà eue avant lui, entre autres les frères Bossière, du Havre, qui, dès 1893, peu après la prise de possession officielle par la France des îles Kerguélen, avaient demandé et obtenu la concession de ces îles, mais n'avaient pu, par suite de circonstances trop longues à expliquer ici, mener l'affaire à bonne fin. Ils n'avaient pourtant pas abdiqué tout espoir de la reprendre et, l'occasion s'offrant à eux d'associer leurs efforts à ceux du capitaine Rallier du Baty, ils la saisirent avec empressement. À l'heure où j'écris, le « Jean-Charcot », si la mer lui a été clémente, doit être mouillé dans l'un des ports naturels des Kerguélen, à Shon-Wetter ou dans la Baie-Christmas : l'archipel a reçu ses premiers colons.

Il les aura attendus plus d'un siècle. L' « inventeur » et le parrain des Kerguélen fut, on le sait, un officier breton de la marine royale, le chevalier Yves-Joseph de Kerguélen - Trémarec, qui, chargé par Louis XV d'explorer les parages du grand continent qu'on supposait exister dans les mers australes, aborda, le 13 février 1772, sur ses flûtes « Fortune » et « Gros-Ventre », dans l'archipel qui a conservé son nom.

Quatre ans plus tard, Cook visitait à son tour l'archipel ; Ross y touchait en 1840. D'autres navires, tant anglais qu'allemands, parmi lesquels le « Challenger », l' « Arkona » et la « Gazelle », y faisaient des séjours plus ou moins longs. Notre souveraineté sur l'archipel était restée jusqu'alors toute nominale. Le 2 janvier 1892, enfin, l' « Eure », commandée par le capitaine de frégate Lieutard, prenait officiellement possession des Kerguélen au nom de la France, qui les concédait, le 31 juillet 1893, pour une durée de cinquante ans, à la maison Bossière, du Havre.

Cette concession était à peine accordée que la Chambre fut saisie d'un projet de loi tendant à faire des îles Kerguélen un lieu de déportation. Le projet ne put être voté en temps utile. Désireux de s'entourer de tous les renseignements nécessaires, le gouvernement français avait chargé d'une mission officielle MM. Bonnier et Pérez, qui devaient prendre passage à bord de la « Sélika », le navire affrété par M. de Gervache

pour sa nouvelle expédition antarctique. L'insuffisance des soutes à charbon de la « Sélika » obligea M. de Gerlache à rebrousser chemin et l'expédition fut ajournée au printemps de 1902. Par parenthèses, c'est à ce contretemps que les frères Bossière attribuent l'échec de leur seconde tentative de colonisation. Nullement découragé par la perte du navire et du matériel d'exploitation envoyé par sa maison aux Kerguélen, celui des frères Bossière qui dirigeait l'expédition de 1894, s'était, en attendant la formation d'une nouvelle société, engagé dans une « estance » [estancia] de la République Argentine « pour y apprendre les méthodes d'élevage du mouton » qu'il voulait tenter dans l'archipel ; peu après, il se rendait en Patagonie, pour y continuer ses études sur l'élevage et acheter les quelques centaines d'animaux que devait venir charger aux îles Malouines la « Fanny » affrétée à cet effet par lui et son frère. Rendez-vous avait été pris aux Kerguélen avec M. de Gerlache et la « Sélika ».

« Pourquoi faut-il, dit dans sa « Notice sur les îles Kerguélen » M. René Bossière, que M. de Gerlache, craignant de manquer de charbon, ait renoncé à suivre jusqu'à Kerguélen et ait changé sa destination ? Cela suffit à faire tout avorter... Les capitalistes qui devaient nous aider se retiraient brusquement... Par suite, après trois mois passés à parcourir la Patagonie et à y étudier les industries que je pensais créer à Kerguélen, je me trouvais débarquer aux îles Malouines sans ressources et sans nouvelles. »

*
* *

Tout n'est pas rose, on le voit, dans le métier de colonisateur. Il n'en faut que savoir meilleur gré aux frères Bossière, après tant et de si pénibles déconvenues, de n'avoir pas définitivement abandonné la partie. Les Kerguélen, si la malchance qui semble peser sur elles peut enfin être conjurée, si un effort sérieux est fait tant de la part de ses nouveaux colons que du gouvernement français, sont appelées à devenir plus et mieux qu'un simple centre d'élevage. N'en croyons pas les rapports officiels. On y lit :

(« Colonies françaises, chap. Kerguélen ») :

« Battue sans relâche par les rafales des grands vents d'Ouest soufflant en tempête la majeure partie de l'année, isolée au milieu d'une mer démontée venant se briser en lames énormes contre des rochers basaltiques, perdue au milieu du brouillard et des averses glacées tombant à courts intervalles, telle s'offre aux yeux du marin l'île Kerguélen. Il n'est, pas absolument impossible d'y habiter ; mais, Kerguélen se trouvant pour le moment en dehors de toutes routes maritimes, il n'y a aucun intérêt à la coloniser ».

La « Commonwealth » australienne n'est point de cet avis qui, il y a quelques années, frappée des avantages que présenteraient les Kerguélen comme « position d'importance pour la protection du commerce britannique », demandait au gouvernement métropolitain d'intervenir afin de négocier avec la France l'achat de ces îles. Admirez aussi la formule : « Il n'est pas absolument impossible d'y habiter ». La vérité est qu'en dépit de leur situation excentrique, les Kerguélen sont parfaitement habitables. Si le thermomètre, en été, y marque rarement plus de 15 degrés, en revanche, l'hiver, il ne descend guère au-dessous de zéro. C'est la pluie et le brouillard plutôt qui donnent aux Kerguélen leur aspect désolé. On a pu les comparer assez justement à nos côtes de Bretagne. L'instabilité du régime atmosphérique y est la même ; le beau temps y alterne, en vingt-quatre heures, avec des bourrasques et des averses. Ne faisons état ni des sources de pétrole, ni des mines de fer, mais, si la baleine tend à disparaître, à défaut de baleine on y trouve du moins encore des quantités de phoques et de morses ou éléphants de mer. M. Bull, sur son baleinier à vapeur « Antartic », tua pour sa part, dans une campagne de 47 jours (19 décembre 1894-4 février 1895), 1.600 de ces animaux, lesquels lui fournirent deux tiers de cargaison, soit environ 100 tonneaux d'huile.

M. Bull croyait d'ailleurs — et il n'avait pas tort — que s'il avait prolongé son séjour aux Kerguélen jusqu'à la saison d'hiver de l'hémisphère austral, il n'eût pas manqué de trouver des cétacés aux abords de l'archipel. Moyennant la création d'une cale et d'un dépôt de charbon, il pourrait donc se former là un centre de pêche analogue à celui qui s'est formé aux îles Saint-Pierre-et-Miquelon, devenues le rendez-vous, le port de ravitaillement et de relâche de notre flottille morutière. Ce serait pour nous un Terre-Neuve baleinier. Le point de vue, d'ailleurs, n'est pas particulier à M. Bull : c'était aussi celui de M. de Mahy et d'un géographe éminent, M. Paul Thirion ; enfin, l'opinion du docteur Jean Charcot, qui visita les Kerguélen en 1904, n'est pas moins favorable à ces îles : « Elles sont, dit-il, admirablement situées pour y installer des usines et des pêcheries. »

L'expérience tentée en ce moment même par les frères Bossière et le capitaine Rallier du Baty, ces aéronautes des Kerguélen, comme les a appelés M. Paul d'Ivoi, nous apprendra si ces vues optimistes sont justifiées.

Charles Le Goffic.

FORMATION DE LA SOCIÉTÉ (1912)

APPELS DE FONDS
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 6 novembre 1912)

Compagnie générale des îles Kerguelen, Saint-Paul et Amsterdam. Versement des 3 derniers quarts, soit 375 fr. par action, avant le 20 novembre, à la Banque Barrié, Chalot et Cie, rue de la Paix, au Havre. — *Petites Affiches*, 31 octobre 1912.

CONSTITUTION
Compagnie générale des îles Kerguelen, Saint-Paul et Amsterdam
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 23 novembre 1912)

Au capital de 800.000 fr. divisé en 1.600 actions de 500 fr., dont 1.000 d'apport, attribuées à la Sté concessionnaire des îles Kerguelen. Siège social à Saint-Mandé, 28, rue de l'Étang. Conseil d'administration : MM. F. Dewulf [1], H. Bossière, E. Canu [2], P. Gauthier [3], A. Couvreux [4] et R. Bossière. Statuts déposés chez Me Panhard, notaire à Paris, et extrait publié dans la *Gazette du Palais* du 21 novembre 1912.

AEC 1922-401 — Cie générale des îles Kerguelen, St-Paul et Amsterdam,

---

[1] *Frédéric*, Louis, Victor Dewulf (Dunkerque 1854-Dunkerque, 23 mars 1920) : marié à Louise-Sophie-Marie Verbiest. Dont Louis et Pierre (ci-dessous) et cinq filles (d'après avis de décès de la veuve dans *La Croix du Nord*, 12 décembre 1931, contredisant en tous points la descendance que leur prête un célèbre site amateur de généalogie). D'une dynastie de transitaires. Administrateur de la Compagnie franco-indo-chinoise (1912), de la succursale dunkerquoise de la Banque de France et de la Banque Peyt,(déc. 1919). Scrutateur à l'assemblée de la Kotto en oct. 1913. Président du Comité de défense des intérêts du port de Dunkerque, vice-président du Comité des employeurs et de la main-d'œuvre des ports de France.

[2] Eugène Canu (Trith-Saint-Léger-11 sept. 1864-Boulogne-sur-Mer, 5 janvier 1952) : fils de Jean-Baptiste Canu, fabricant de clous, et d'Aglaé Lemaire. Docteur ès sciences naturelles de la faculté des sciences de Paris. Directeur de la station aquacole de Boulogne, armateur à la pêche, créateur de l'École des pêches de Boulogne (1897), membre du conseil consultatif (1895), puis supérieur des pêches maritimes (1908). Président du Syndicat des armateurs de pêche (1916-1919). Conseiller d'arrondissement, conseiller général (1919). Officier de la Légion d'honneur (1920).

[3] *Paul* Hippolyte Gauthier (Vienne, Isère, 17 mai 1866-Paris XVIIe, 22 mai 1943) : fils d'Eugène Félix Gauthier, propriétaire, et de Jeanne Antoinette Émilie de Miol Favard. Marié à Marseille, en 1891, avec Lise-Henriette Dor. École navale, lieutenant de vaisseau, mis en congé le 1er octobre 1898 pour exercer les fonctions de commandant du port de Bizerte (où il fit, sans nul doute, la connaissance de Couvreux). Administrateur de la poussive Société minière et métallurgique « L'Auvergne » (déc. 1898), des Cuivres de France — dans les deux cas avec Mayol de Lupé —, de l'Auto-Tourisme (déc. 1906), commissaire aux comptes de La Résidée (produits chimiques)(août 1909), administrateur délégué de la Société minière et métallurgique de l'Orb (Hérault)(1909-*ca* 1940), administrateur du Tramway du Mont Blanc (avec Emm. Couvreux), du Matériel électrique (1911)(même adresse), de la Compagnie des minerais de France (nov. 1911), de la Société Adria (Société pour la fabrication de peinture pour le bâtiment, la marine et l'industrie)(oct. 1912), de la Minière du Roussillon (1919)(infortunée filiale de L'Orb), de la Société Emidecau (pour la construction de matériel mécanique et hydraulique à haute pression), belle affaire créée par Émile Decauville (mars 1920), des Pêches australes et de la Société des mines de Valaury (1925).

Domiciles : Paris, 5, rue Cambon et Ville-d'Avray, rue Jouet-Lucot, 9 ; puis Paris, rue Blanche, 4 (siège de la Minière et Métallurgique d'Auvergne) et enfin boulevard des Batignolles, 84.

Chevalier de la Légion d'honneur du 30 décembre 1906.

[4] Abel Couvreux (Viroflay, 1852-Neuilly, 1922) : entrepreneur, administrateur délégué de la Compagnie du port de Bizerte. Voir encadré. .

103, rue de Miromesnil, PARIS (8e).
(Direction de l'exploit. : 4, place Jules-Ferry, LE HAVRE).
Capital. — Sté an., f. en 1912, 800.000 fr. en 1.600 actions de 500 fr. lib.
Objet. — Entreprise de colonisation.
Imp. — Huiles, laines .
Conseil. — MM. René E. Bossière, présid.-admin.-dél. ; Henry E. Bossière, Abel Couvreux, Pierre Dewulf [5], Paul Gauthier, admin.

LÉGION D'HONNEUR
Ministère des colonies
(*Journal officiel de la République française*, 16 août 1923, p. 8157)

Chevaliers

Bossière (René-Marie-Émile), président-administrateur délégué de la Compagnie générale des îles Kerguelen, Saint-Paul et Amsterdam. Médaille d'or. Membre du jury de la classe 3. Services exceptionnels rendus à l'occasion de l'exposition nationale coloniale de Marseille.

AEC 1926/499 — Cie générale des Iles Kerguelen, St-Paul et Amsterdam,
Direction : 4, place Jules-Ferry, LE HAVRE.
Télég. : Kerguel-Le Havre. — R. C. Le Havre 767 B.
Siège social : 103, rue de Miromesnil, Parls (8e).
Capital. — Société anon., fondée en 1912, 800.000 fr. en 1.600 actions de 500 fr. libérées. — Dividendes des derniers exercices : 5 p. 100, 10 p. 100, 10 p. 100.
Objet. — Exploitation des concessions des îles Kerguelen, St-Paul et Amsterdam.
Imp. — Huile de phoques et de baleines, fanons de baleines, laine.
Exp. —Matériaux et provisions pour les établissements (fûts, fil de fer pour clôtures, matériel divers, etc.).
Conseil. — MM. René E. Bossière, présid., admin.-délégué ; Henry E. Bossière, Emm. Couvreux [6], Paul Gauthier, administrateurs.

Compagnie générale des îles Kerguelen, Saint-Paul et Amsterdam
(*La Journée industrielle*, 4 septembre 1926)

L'assemblée ordinaire tenue le 2 courant a approuvé les comptes de l'exercice 1925 et fixé le dividende à 15 %, soit 76 fr.

Compagnie générale des îles Kerguelen, Saint-Paul et Amsterdam
(*La Journée industrielle*, 5 novembre 1927)

---

[5] Pierre Dewulf (Dunkerque, 21 octobre 1891-Vannes, 8 février 1985) : fils de Frédéric (ci-dessus). Marié à Mont-Saint-Aignan, le 15 juillet 1918, avec Geneviève Claeyssens, de Lille. Successeur de son père, administrateur de la Compagnie franco-indochinoise et de l'Union dunkerquoise immobilière (1922). Membre de la chambre de commerce de Dunkerque. Président de la section du centre français du patronat chrétien de Dunkerque. Chevalier de Saint Grégoire le Grand.
[6] Emmanuel Couvreux (1884-1976) : fils d'Abel (ci-dessus).

L'assemblée ordinaire, tenue le 25 octobre, a approuvé les comptes de l'exercice 1926-27 et décidé qu'il serait distribué un intérêt statutaire de 5 % et un dividende supplémentaire de 10 %, soit au total 15 %, sous déduction des impôts.

M. Henry Bossière, administrateur sortant, a été réélu.

La Langouste française
(*La Journée industrielle*, 16 décembre 1928)

……

Le capital est de 2.500.000 francs, représenté par 4.000 actions privilégiées et 1.000 actions ordinaires de 500 francs chacune ; ces dernières ont été allouées à la Compagnie générale des îles Kerguelen, Saint-Paul et Amsterdam, à Paris, 103, rue de Miromesnil.

……

Compagnie générale des îles Kerguelen, Saint-Paul et Amsterdam
(*La Journée industrielle*, 15 décembre 1929)

L'assemblée ordinaire, tenue le 19 novembre, a approuvé les comptes de l'exercice clos le 30 septembre 1929 se soldant par un bénéfice net de 309.663 fr. 60, auquel vient s'ajouter le report bénéficiaire antérieur de 126.781 fr. 90.

Les actionnaires ont voté la distribution de l'intérêt statutaire de 5 % et un dividende supplémentaire de 10 % : au total 15 % brut.

M. Emmanuel Couvreux, administrateur sortant, a été réélu.

Compagnie générale des îles Kerguelen, Saint-Paul et Amsterdam
(*La Journée industrielle*, 18 décembre 1930)

Une récente assemblée extraordinaire a régularisé la double augmentation du capital, porté de 800.000 à 2.500.000 fr. : 1° par la création de 1.085 actions de 500 francs attribuées en rémunération d'apport-fusion à la société des Pêches Australes ; 2° par l'émission, à 700 fr., de 2.315 actions de 500 fr. nominal.

En conséquence, la société anonyme des Pêches Australes, au capital de 1.600.000 fr. et dont le siège était à Paris, 103, rue de Miromesnil, s'est trouvée dissoute. M. Paul Gauthier a été nommé liquidateur.

Compagnie générale des îles Kerguelen, Saint-Paul et Amsterdam
(*L'Information financière, économique et politique*, 21 janvier 1931)

La Société procédé à la remise gratuite de 1.002 actions de la Société Pêches Australes, à raison de 5 actions Pêches Australes pour 8 actions anciennes Compagnie Générale des îles Kerguelen, contre remise du coupon n° 8.

Compagnie générale des îles Kerguelen, Saint-Paul et Amsterdam
(*La Journée industrielle*, 25 février 1933)

Une récente assemblée extraordinaire a décidé la continuation de la société.

POSTÉRITÉ

RELAIS STRATÉGIQUE ENTRE L'AFRIQUE ET L'AUSTRALIE, LES ILES KERGUELEN ONT ÉTÉ CONSERVÉES A LA FRANCE GRÂCE À LA PERSPICACITÉ ET À OBSTINATION DES FRÈRES BOSSIÈRE

(*La Croix*, 30 août 1951)

À l'heure où la France s'intéresse officiellement aux îles de Kerguelen, archipel de plus de 300 îles, il est juste de rendre hommage à la mémoire de deux grands Français qui ont consacré leur vie entière à la cause des Kerguelen, René et Henry Bossière.

Tous deux sont morts en 1941, aux jours les plus sombres de l'occupation allemande. Il convient, aujourd'hui, de les tirer de l'oubli, eux qui ont combattu sans cesse pour conserver à la France une parcelle non négligeable de son patrimoine.

Deux grands explorateurs

René et Henry Bossière sont nés respectivement en 1857 et en 1859. Leur père, Émile Bossière (1826-1925), du Havre, ancien vice-président du Comité des armateurs de France, fut le dernier armateur français qui ait armé pour la pêche à la baleine. Armateurs comme leur père, ils furent, dès leur jeunesse, passionnés par les grandes aventures. En 1881, puis en 1883, on les retrouve dans le détroit de Magellan « d'où nous étions revenus enthousiasmés ».

C'est de cette époque que date leur intérêt pour les îles de Kerguelen. En 1892, Henry, de passage à Londres, lit dans un journal australien un article dans lequel il était dit que la France « ne s'occupant pas des îles Kerguelen, l'Angleterre allait en prendre possession ». Flairant un danger, il rentra aussitôt en France et se mit en devoir d'avertir le gouvernement. Celui-ci prit la chose au sérieux. Il dépêcha aux Kerguelen un navire de guerre, l'aviso *Eure,* sous les ordres du commandant Lieutard.

Après cent vingt ans d'oubli, le pavillon tricolore fut hissé sur cette terre encore inconnue et on y installa deux dépôts de vivres.

Henry Bossière. encouragé, voulut aller plus loin. Son frère publia une notice sur les îles Kerguelen (couronnée par F Académie des sciences en 1908) et tous deux demandèrent au gouvernement français une aide matérielle pour aller occuper Kerguelen. Il leur fut répondu qu'ils ne pouvaient compter sur aucun secours financier mais que la concession des îles leur était accordée avec tout l'appui moral possible.

Le 31 juillet 1893, à Marly. le président Carnot signait un décret concédant à Henry Bossière l'exploitation des îles Kerguelen, Saint-Paul et Amsterdam pour une durée de cinquante ans, avec le titre de résident de France.

Ce résultat une fois obtenu, ils achetèrent une goélette, baptisée *Kerguelen,* sur laquelle René s'embarqua avec vingt-quatre hommes d'équipage, tous Français.

Une série de difficultés s'abattirent sur nos deux explorateurs. Après relâche aux Canaries et à Pernambuco. une insurrection de l'équipage, favorisée par l'absence d'un consul français en cette ville contraignit René à se défaire de ses hommes et à recruter un nouvel équipage étranger. À peine repartis, la fièvre jaune provoqua la mort d'un de ses meilleurs compagnons qui devait être l'un des directeurs de l'exploitation. Deux jours après ce décès survint une grave avarie au beaupré du navire, due, semble-t-il, à un acte de sabotage d'un marin de l'ancien équipage. Une relâche à Buenos-Ayres s'imposa. Les frais de réparation et de séjour devinrent catastrophiques. À Buenos-Ayres il fallut vendre le navire, puis le matériel et René passa là les trois années les plus dures

de son existence, travaillant pour gagner sa vie dans une « distancia ». Il y apprit l'élevage du mouton qu'il comptait faire plus tard à Kerguelen.

Entre-temps, en 1900, Henry avait remonté une expédition. Deux navires allaient partir, *La Selika*, un yacht magnifique de 400 tonneaux, et *La Fanny*, trois-mâts construit pour les pêches de Terre-Neuve, sous les ordres de M. de Gerlache, l'explorateur belge bien connu. René fut averti par télégramme. Il quitta aussitôt Buenos-Ayres, parcourut toute la Patagonie, arriva à Punta-Arenas de Magellan. traversa la Terre de Feu pour aboutir enfin aux Malouines, où *La Fanny* devait venir prendre les moutons qu'il avait rassemblés pour les transporter à Kerguelen.

Échecs...

Hélas ! après trois mois de séjour, il apprit que M. de Gervache ayant trouvé que les soutes de La Sélika ne contenaient pas la quantité de charbon qu'il pensait nécessaire, et ayant craint la saison trop avancée avait, en cours de route, renoncé à poursuivre son voyage.

De retour en France, il essaya avec son frère de monter une nouvelle expédition. Malheureusement, ces échecs successifs, qui leur avaient coûté fort cher, avaient jeté sur leurs projets un discrédit. Ils ne trouvèrent pas de concours suffisants et jugèrent même nécessaire de liquider *La Fanny* et son matériel. Entre temps, une publication de René Bossière, sur l'existence de la baleine franche dans l'Antarctique, fut à nouveau récompensée par l'Académie des sciences. Ne pouvant repartir, ils favorisèrent quelques expéditions. Le célèbre commandant Charcot, leur ami, leur indiqua l'un de ses anciens marins, Rallier du Baty. Avec son frère Raymond, et 6 hommes d'équipage sur un petit bateau pêcheur de Boulogne, il vécut un an et demi à Kerguelen. Presque au même moment, d'accord avec eux, *Le Carmen*, un brick-goélette avec 22 hommes d'équipage partit de Marseille en juin 1908 pour la pêche des phoques.

Un important traité fut conclu vers cette époque par René Bossière avec la Norvège, aux termes duquel les Norvégiens fondèrent une Société pour la pêche à la baleine à Kerguelen, où ils créèrent la ville de Port-Jeanne-d'Arc.

Mais tous ces arrangements en vue de la pêche au phoque ou à la baleine ne pouvaient suffire à calmer leurs légitimes ambitions.

Retour à Kerguelen

En novembre 1908, Henry Bossière embarqua pour Kerguelen. Il en revint avec une importante documentation et une impression très favorable. Les années qui suivirent se passèrent à organiser diverses expéditions. On retrouve René Bossière aux îles, en 1913. C'est lui qui portait le titre de résident de France, et il disposait d'un cachet postal spécial qui était apposé sur les timbres du courrier expédié de Kerguelen, pour la joie des philatélistes.

Henry, quoique ayant la soixantaine, le suit en 1924 à bord de l'*Austral*. Lorsque tous deux sont en France, ils suscitent d'autres départs : M. et Mme Auber de la Rue, en 1907 et 1913 ; M. Peau, conservateur adjoint au Muséum du Havre, qu'ils font charger de mission par le ministère. Ou bien, ils font des conférences scientifiques : Henry Bossière. à la Sorbonne, René Bossière à la Société géographique.

Ces deux hommes ont été des voyageurs et des savants, en même temps que des Français passionnés de gloire pour leur pays. S'ils ont tenté de faire fructifier leur concession, c'est beaucoup plus par désir d'introduire la civilisation ou d'améliorer l'économie française. C'est peut-être pour cela qu'ils furent souvent victimes de financiers âpres au gain et presque toujours ignorants des véritables conditions matérielles de réussite.

Tous deux furent nommés chevaliers de la Légion d'honneur, mais on peut déplorer que le gouvernement français qui, aujourd'hui, dépense des millions pour Kerguelen, n'ait jamais consenti à leur fournir un appui financier. Le capital d'énergie de ces deux

hommes entièrement consacrés à la cause des Kerguelen a été ainsi dépensé, voire dilapidé, sans que les résultats fussent jamais a la hauteur des sacrifices consentis. Et pourtant, toute leur fortune personnelle y fut engloutie !

Associés toute leur vie par un idéal commun, ils sont morts presque ensemble, en 1941, René le 11 janvier, et Henry le 11 juillet.

Ce dernier, qui était fixé depuis longtemps à Paris, comme courtier maritime, est le fondateur du *Courrier maritime de France*. Il était, en outre, vice-président du Syndicat de la presse maritime.

Disparaissant en pleine occupation allemande, ils avaient bien des raisons de craindre que leurs efforts antérieurs soient à jamais ruinés ou, ce qui est pire, ne servent les ambitieux desseins d'un pays qui n'a jamais caché l'intérêt qu'il portait depuis longtemps aux Kerguelen.

Un oubli réparé

Il n'est pas normal que les récents articles parus sur les Kerguelen n'aient pas même mentionné leur nom. Les Français sont oublieux, mais ils ne sont pas ingrats. Ils doivent garder le souvenir de leurs pionniers. Qu'on le veuille ou non, c'est grâce à Henry Bossière qu'en 1893, la France a de nouveau établi ses droits sur les îles Kerguelen, à une heure où d'autres pays étaient prêts à se jeter sur cette proie. Ces rivaux dissimulèrent mal leur amertume : c'est, qu'en effet, les Kerguelen, placées à égale distance de l'Australie et du cap de Bonne-Espérance. revêtent aujourd'hui une importance stratégique de premier ordre. C'est bien l'avis de l'administrateur en chef des colonies Sicaud, chef de l'expédition officielle de 1949, qui écrivait récemment (*Revue de la France libre*, janvier 1951) : « On sait que dans un monde ou les menaces de conflit se font de jour en jour plus graves, plus nombreuses, les Kerguelen présentent un intérêt stratégique certain. Placées sur la route la plus courte allant du Cap à l'Australie, situées à égale distance de l'une et de l'autre, elles occupent une position-clé sur cette route qui, en cas de conflit, serait la route obligée — le canal de Suez pouvant être rendu impraticable — du Sud-Est asiatique et de l'Australie vers l'Europe. Elles possèdent une rade splendide, plus grande que la rade de Brest, la baie de Morbihan, bien abritée, et offrant des mouillages sûrs. Elles offrent aussi la seule possibilité, dans cette partie du monde, d'installer une base aérienne ou, plus vraisemblablement, une hydro-base. Toutes ces raisons commandèrent l'occupation permanente, la poursuite des recherches et des études, et éventuellement l'aménagement et l'exploitation économique. »

Ces lignes, que René et Henry Bossière n'ont pas lues, sont, en définitive, leur meilleure récompense. Peut-être pourrait-on souhaiter, en outre, que l'on restitue leurs noms, effacés sur les nouvelles cartes des Kerguelen.

Y. J. B.

Yann Libessart est le représentant de l'État dans les îles Kerguelen,
où vivent beaucoup de palmipèdes et quelques humains.
4 août 2008
kerguelen.blogs.liberation.fr/libessart/2008/08/mmoires-doutre.html?

Toujours en croisière sur l'*Oceanic Viking*, le patrouilleur des douanes australiennes. […] J'avais eu la chance d'aller […] visiter furtivement [Port Couvreux] en hélicoptère […] mais pour la plupart des promeneurs éconduits, il n'y aura pas d'autre occasion de découvrir les ruines de [cette] mythique station […] où quelques intrépides compatriotes payèrent de leur vie l'entêtement des frères Bossière il y a presque un siècle.

C'est en effet en 1912 que les deux frangins, auxquels l'État français a délégué l'exercice de sa souveraineté, créent la Compagnie Générale des îles Kerguelen, Saint-Paul et Amsterdam. Dans la foulée, ils font l'acquisition du *Sunrise,* puis du *Jacques*, deux […] trois-mâts, fins comme *l'Oiseau*, le deuxième bateau à avoir débarqué des hommes sur l'archipel en 1774. […]

Au cours de la visite initiatique sur son domaine en 1909, Henry Bossière, venu avec les baleiniers norvégiens du *Jeanne d'Arc*, a repéré une anse abritée et lui a donné le nom de son ami Abel Couvreux, également administrateur de sa société. C'est là que le *Yves de Kerguelen* a rendez-vous avec son frère *Jacques*, qui s'est arrêté prendre 1.500 moutons aux Malouines. […]

Quand le *Jacques* arrive […] en août 1913 après une navigation laborieuse, son équipier est parti depuis deux semaines, lassé d'attendre. Les bêtes sont débarquées difficilement et seulement 800 survivants sont confiés aux bons soins de trois courageux bergers : l'Uruguayen Alfred Alaverry, l'Ardéchois Abel Champalbert et le Bourguignon Bernard Joly, les premiers colons de la France australe.

Mais […] les trois gaillards […] sont récupérés en février 1915 par le *Isle of Kerguelen*, qui n'est autre que le *Yves-de-Kerguelen* entre-temps racheté et […] rebaptisé par les Anglais. […]

À partir de 1920, la reprise de la production d'huile de phoque à Port-Jeanne-d'Arc par la société Irvin & Johnson permet [aux frères Bossière] de renflouer les caisses. Alaverry revient s'installer à Port-Couvreux dès novembre 1922 […] avec un autre compagnon, Paul Aubé, et un nouveau cheptel d'ovins et de cochons, aucun des animaux qu'il avait laissés sur place n'ayant survécu. Après une relève en mars 1924 par un troisième larron, Joseph Jégu, le hameau est intégralement déserté pendant l'hiver austral 1925. Puisque seul l'abattage des éléphants est rentable, inutile de rester pendant qu'ils sont en mer.

Grâce aux royalties de ce commerce macabre, Henry Bossière fonde en 1925 la compagnie Pêches Australes et affrète un cargo de la Compagnie Générale Transatlantique, *le Lozère*, à bord duquel il vient lui-même réinstaller les trois bergers en octobre de la même année. Les deux premières campagnes s'avèrent lucratives mais, bientôt, les îles de la Désolation vont réclamer le prix du sang […].

En octobre 1927 […], trois agents de police du Havre, Léon Ménager, Pierre Petit et Georges Le Galloudec, décid[ent] de rompre la monotonie de leurs patrouilles cyclistes pour [s'installer sur l'île avec] leurs épouses. Joseph Jégu est seul à les accueillir. Alaverry était remonté sur le Lozère en mars 1926 et Joseph Laroche, qui avait remplacé Paul Aubé, s'était noyé le 16 avril 1927 après que sa barque eut été emportée par les redoutables courants côtiers. Durant quelques semaines, l'enthousiasme des pionniers, la présence de femmes et de deux jeunes enfants, ainsi que la reprise de l'élevage ravivent […] la bergerie endeuillée.

Mais le 1er décembre, les Normands sont piégés par une tempête de neige et s'égarent dans les montagnes qu'ils connaissent encore peu. Au bout de trois jours d'errance, Petit et Ménager rentrent, épuisés mais sains et saufs. Le corps gelé de Le Galloudec ne sera retrouvé que trois semaines plus tard vers Port Kirk et inhumé le soir de Noël dans une ambiance de plomb.

Les ennuis ne font que commencer. Le 12 février 1928, le *Lozère* s'abîme sur un récif et sombre dans le détroit de la Gazelle, perdant les 1.220 tonnes d'huile produites au cours de l'été. Les naufragés se rassemblent à Port-Couvreux jusqu'à ce que le vapeur *Kildalkey* les rapatrie le mois suivant. La veuve Le Galloudec et sa fille, madame Ménager, ainsi que Joseph Jégu jettent l'éponge […].

Les Bossière, eux, ne renoncent toujours pas et achètent deux nouvelles embarcations : l'*Austral*, destiné au transport des passagers et des marchandises entre les Terres australes et le continent, et *l'Alberta*, son annexe censée demeurer aux Kerguelen, qu'ils renomment l'*Espérance* en symbole de leur inébranlable optimisme.

Quand ces vapeurs atteignent Port-Couvreux en novembre 1928, deux nouveaux colons, Léon Le Bail et Jean Berlier, retrouvent Pierre Petit, son épouse, Léon Ménager et sa fille Léone. Un éminent géologue, Edgar Aubert de la Rüe, y réside également pendant un trimestre avec sa femme Andrée afin de prospecter le potentiel minier de l'archipel. Tombé amoureux du site, il y reviendra à plusieurs reprises jusqu'en 1952, faisant ainsi le lien avec l'administration actuelle des TAAF.

Une petite communauté se reforme donc et reprend espoir, à tel point que Ménager retourne chercher sa femme au cours de l'hiver 1929 ainsi que Joseph Lemartret et Amboise Clausier, des Dinannais en quête de dépaysement. Le couple Petit, Berlier et Le Bail repartent en février 1930 avec 900 tonnes d'huile et 130 kg de laine, signe que l'affaire semble enfin fonctionner. Edgar Aubert de la Rüe,

Mais quand *l'Austral* mouille à Port-Couvreux en décembre 1930, Lemartret et Clausier reposent déjà au cimetière, emportés par le scorbut. Lorsque le 28 mars 1931, le capitaine reçoit l'ordre de se rendre d'urgence dans le cratère de Saint-Paul où le béribéri fait des ravages parmi les langoustiers, la famille Ménager s'agenouille une dernière fois devant les sépultures de leurs compagnons d'infortune et abandonne à tout jamais cet endroit maudit. Le scandale des « oubliés de Saint-Paul » défraie ensuite la chronique et entraîne la faillite de toute l'industrie australe, plongeant Henry et René Bossière dans le discrédit et le désespoir jusqu'à leur mort en 1941, à six mois d'intervalle.

Que reste-t-il aujourd'hui de leur utopie civilisatrice ? Des bâtiments en bois vermoulu que le service du patrimoine des TAAF a isolé en 2005 sous une opaque couche de bardage blanc, des vieux fours et chaudrons mangés par la rouille, une barque abandonnée et des croix lugubres témoignant du projet fou qui coûta la vie à de braves garçons victimes de leur témérité crédule. L'unique espèce à avoir colonisé durablement l'écosystème subantarctique depuis Port-Couvreux est le carabe Oopterus soledadinus, insecte prédateur qui continue de faire des ravages parmi les insectes endémiques.

Dans le golfe du Morbihan, sur le rivage de l'île du Chat, l'épave échouée de l'Espérance, redevenue l'Alberta, rappelle la vanité de ceux qui ont cru transformer un territoire hostile en îlot de prospérité. […].

• La majorité des informations provient du très documenté ouvrage *Histoire postale des TAAF,* de P. Couesnon et A. Guyader. Les clichés de Port Couvreux ont été fournis par Florent Valtrid.