

Jersey, l'île des voyageurs



Les Carteret sont l'une des plus vieilles familles jersiaises et c'est par tradition familiale que Philippe, né en 1733, choisit de faire carrière dans la Royal Navy.

En 1764, il est premier lieutenant sur la corvette *Tamar*, sous les ordres du capitaine John Byron. Le 3 juillet de la même année, la frégate *Dolphin* et le *Tamar* quittent Plymouth pour un voyage de circumnavigation. Les navigateurs empruntent une route désormais classique : Madère, le Cap Vert, Rio, la Patagonie. Six mois plus tard, ils débarquent à Port Egmont, à l'ouest des îles Falklands et en prennent possession au nom du roi George III. Par la suite, ils

franchissent aisément les eaux turbulentes du détroit de Magellan. Les équipages reviennent en Angleterre en mai 1766, après avoir acheté des cocos (réputés dans la prévention du scorbut) aux îles Marianne, des fruits et des légumes en Malaisie (toujours pour éviter le scorbut) et après une escale dans le port de Batavia (Djakarta). Pas de grandes découvertes au cours de ce premier tour du monde de Philippe de Carteret, mais énormément d'informations intéressantes du point de vue de la cartographie. Et peu de pertes humaines, ce qui est extrêmement rare dans ce type d'expéditions.

En août 1766, Carteret reprend la mer dans une expédition dirigée par Samuel Wallis. Il est promu capitaine et reçoit le commandement d'une corvette : le *Swallow*. Le *Dolphin* est du voyage et un troisième navire, le *Prince Frederick*, est affrété pour transporter le ravitaillement. Le Jersiais décrit ainsi le navire qu'on lui confie : « C'était un vieux bateau qui servait depuis trente ans. A mon avis, il ne convenait pas du tout à un voyage au long cours. » Il essaie bien d'en obtenir un autre, mais il n'a pas le choix : cela ou rien. En décembre, la flotte atteint le ●●●

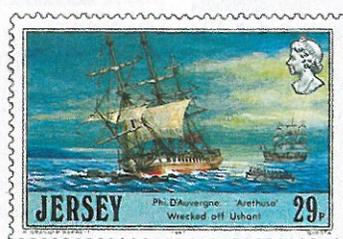
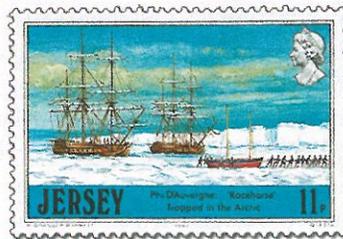
L'histoire n'en a pas fait une vedette, pourtant Philippe de Carteret, natif de l'île de Jersey (Grande-Bretagne), fut de ces voyageurs valeureux qui, au XVIII^e siècle, ont inlassablement construit l'empire maritime britannique. Ses deux voyages autour du monde, son repérage minutieux des îles du Pacifique, sa description de leur faune et de leur flore ont permis l'avènement d'un âge d'or qui verra la consécration de Bougainville, Cook et La Pérouse. D'autres « Jerseymen » ont parcouru les mers en quête d'aventure ou de découverte : on retiendra les noms de Philippe d'Auvergne et de William Mesny.



Le Jersiais décrit ainsi le navire qu'on lui confie : « c'était un vieux bateau qui servait depuis trente ans. A mon avis, il ne convenait pas du tout à un voyage au long cours »

Philippe d'Auvergne, le malchanceux

Originaires de Normandie, les d'Auvergne s'installent à Jersey au XIV^e siècle. La famille de Philippe vit à Saint-Héliér, son père est militaire. A 16 ans, il s'engage dans la Royal Navy. Deux ans plus tard, en 1751, il est nommé midship sur le *Flora*, qui fait route vers Cronstadt, commandé par Lord Howe, futur commandant de la flotte anglaise durant la guerre d'Indépendance américaine. Il embarque ensuite sur le *Racehorse* envoyé dans l'Arctique, à la recherche du passage Nord-Est. Chargé du maniement des instruments, il excelle dans cette mission. De fait, c'est la première fois qu'un bateau remonte si près du Pôle. Mais il est pris dans les glaces... ordre est donné de le quitter. En rentrant, Philippe est envoyé comme lieutenant dans la guerre d'Indépendance américaine. Chargé de patrouiller entre Long Island et le continent, il est surpris par une attaque française, doit débarquer hommes et armes et abandonner le navire. Un peu plus tard, au cours de cette guerre, l'*Arethusa* dont il est le premier lieutenant fait naufrage. L'équipage est fait prisonnier. Par un curieux concours de circonstances, durant sa détention, Philippe d'Auvergne devient l'héritier potentiel du duc de Bouillon, l'un des hommes les plus riches d'Europe. A sa libération, il reprend du service sur le *Rattlesnake* qui fait naufrage en accostant à Trinidad (océan Atlantique). Notre vaillant navigateur ne se démonte pas : il cartographie l'île et y passe quinze mois avant d'être secouru. Nous le retrouvons plus tard, lors de la première Coalition, chef d'un service secret du côté des Chouans. Entre temps, le duc de Bouillon est mort (1792) et Philippe d'Auvergne fait valoir ses droits sur l'héritage. Il vit sur un grand pied, certain de sa fortune future. De guerres en mésaventures, l'héritage revient finalement à un neveu du duc. Philippe d'Auvergne meurt ruiné en 1816.



●●● détroit de Magellan, le *Dolphin* qui est en meilleure forme a pris de l'avance. Une tempête épouvantable se lève et le *Swallow* est encore retardé. Plus tard, l'Amirauté britannique recevra cette lettre de Wallis : « Je suis désolé d'avoir à informer vos Seigneuries que nous avons eu la malchance de nous séparer du *Swallow* à notre arrivée dans les Mers du Sud, sous le Cap Pilar. Nous ne pouvons dire (brume épaisse, grand vent) s'il est passé ou s'il a été obligé de revenir vers le détroit de Magellan ».

Le *Swallow* ne retrouvera jamais les autres navires. L'équipage est épuisé, sous-alimenté car une bonne partie des vivres est restée sur les autres bateaux. Mais Carteret, qui n'a pas oublié les ordres, « découvrir des pays inconnus » décide de continuer son exploration du Pacifique avec son mauvais bateau. Il découvre d'abord un îlot volcanique qu'il nomme Pitcairn, du nom de l'homme d'équipage qui fut le premier à l'apercevoir. Inhabitée, Pitcairn servira de refuge, en 1790, aux mutins d'un navire de commerce britannique, le *Bounty*.

Sur un mauvais navire à la découverte de pays inconnus

Le *Swallow* tente ensuite d'accoster à l'île Egmont (îles de la Reine Charlotte) mais il est repoussé par ses habitants et repart bredouille. Enfin, il aborde dans l'île de Nouvelle-Bretagne (New Britain), reconnue par William Dampier en 1710. Carteret découvre que, contrairement à l'idée que l'on s'en faisait, il existe deux îles séparées par un détroit qu'il nomme « Saint George's Channel ». Le Nord de l'île prendra le nom de Nouvelle-Irlande (New Ireland). Son rapport dit : « J'ai pris possession de cette région, de ses îles et de ses ports au nom de Sa Majesté le Roi George. Nous avons cloué sur un grand arbre une planche recouverte d'une plaque de plomb sur laquelle étaient gravés « The English Union » ainsi que le nom du bateau et de son Commandant. »

Le bateau sillonne les mers, Carteret repère, note scrupuleusement. Mais depuis des semaines les fruits et les légumes manquent et le scorbut s'installe. Il faut trouver à manger,



William Mesny, le Chinois

William Mesny est né à Jersey en 1842. A onze ans, il est mousse et fait escale en Afrique, en Inde, en Australie. Mais son pays d'adoption sera la Chine. En décembre 1860, alors que son bateau relâche à Shanghai, le jeune marin déserte. La Chine est alors en train de vivre la fin de la seconde Guerre de l'opium contre les Anglais et les Français, et le début du mouvement révolutionnaire Taiping, contre la dynastie mandchoue. Les rebelles se battent sur les deux rives du Yang-Tseu-Kiang : la navigation y devient extrêmement périlleuse, le commerce est presque bloqué. Les bateaux qui réussissent à passer les zones dangereuses avec leur cargaison font d'énormes profits. Mesny y voit une occasion unique de gagner de l'argent. Il achète un bateau et fait du transport de sel, de soie, d'armes...

Après différentes péripéties, l'aventurier jersiais rejoint l'armée chinoise. Il est nommé colonel en 1869. Mais ce qui le passionne, c'est l'exploration. Parlant plusieurs dialectes – sans aucun accent – il n'hésite pas à se rendre dans des régions totalement inconnues

des Européens. Son intégration est telle qu'il est élevé au rang de mandarin dont il porte d'ailleurs la robe. Partout où il passe, il est considéré avec un immense respect. En 1885, il épouse Han, une jeune femme chinoise, dont il a deux enfants.

Au cours de ses nombreux voyages, il fait aussi un travail de botaniste et recense des plantes inconnues des Européens. Il devient membre de la Royal Geographical Society et de la Royal Historical Society. A Shanghai, il publie un hebdomadaire dans lequel il reproduit des articles tirés du *Jersey Observer* et écrit sa biographie qu'il titre « *Vie et aventures d'un pionnier britannique en Chine* ». Chinois dans l'âme, il garde pourtant la nationalité britannique. Il meurt à Han K'ou, grand port fluvial sur le Yang-Tseu-Kiang, en décembre 1919.



il faut débarquer les malades. On finit par arriver aux Célèbes où l'accueil est assez froid : les Hollandais ont fermé l'accès des îles aux épices. Idem à Batavia, mais là, on réussit quand même à se ravitailler et à effectuer les réparations nécessaires pour rentrer.

En novembre 1769, le *Swallow* passe le cap de Bonne-Espérance et remonte vers l'île d'Ascension. En route, il rencontre Antoine de Bougainville revenant de son tour du monde. Celui-ci donne des nouvelles du *Dolphin* : Wallis a exploré Tahiti et s'est lié d'amitié avec ses habitants, il a aussi découvert d'autres îles dans le Pacifique.

Pendant ce temps, James Cook s'appête à partir pour son premier voyage, les comptes rendus de Byron, Carteret et Wallis lui sont communiqués. Ils lui seront d'une grande aide. ■

Nicolas de Pellinec



Vous ne voyez rien ? Non ? Penchez-vous sur ses quatre coins et vous trouverez quatre fois la lettre « A ». En signe de protestation contre l'occupation allemande, l'artiste les plaça volontairement. Ils n'ont strictement rien à voir avec Jersey mais ont un rapport on ne peut plus direct avec le Führer. Les fameuses lettres correspondent en effet à l'abréviation des mots latins : « *Adolphus Advenit Ad Ades* », signifiant « Qu'Adolphe aille en enfer ». Joli tour de force que de faire utiliser par les Allemands un tel slogan en toute impunité. Bien évidemment, l'auteur ne révéla qu'à la fin de la guerre toute l'histoire de cette fort discrète mais excellente blague que personne n'avait repérée à l'époque. Décidément, Jersey regorge de personnalités qui ne sont pas que des voyageurs.

Des voyageurs au blagueur

Si les timbres de Jersey sont bien connus des thématistes et appréciés pour leur élégance, on oublie parfois que bien avant l'indépendance postale de 1969, l'île a émis des timbres lors de l'occupation allemande qui dura de 1940 à 1945. Bien entendu, elle ne fût pas du goût de ses habitants et tout particulièrement d'un dessinateur de timbres. Regardez attentivement ce timbre émis en 1941.

