

L'un des voyages de Lapérouse...

Le voyage de Lapérouse est une entreprise aussi exaltante que tragique.

Exaltante parce qu'elle résume les ambitions et les illusions du Siècle des Lumières qui s'achève. Tragique parce qu'elle se termine mal, aussi bien pour celui qui l'a conçue, Louis XVI, que pour ceux qui ont tenté de la réaliser, Lapérouse et ses équipiers.

La situation de la France à la fin du XVIIIe siècle est contrastée. Le Traité de Paris, en 1763, a entériné l'abandon du Canada et de l'Inde. Cette terrible défaite est à mettre sur le compte de la supériorité maritime de l'Angleterre.

Les Français comprennent enfin la nécessité d'une marine puissante susceptible de protéger leurs intérêts commerciaux dans le monde. Les Ministres de la Marine qui se succèdent, Choiseul, Sartine et Castries tentent de constituer une flotte efficace. Pendant trente ans, marins anglais et français, vont rivaliser sur toutes les mers du monde. La Révolution américaine apportera à la France une revanche militaire, modeste et très coûteuse.

### **Les préparatifs du voyage**

Le voyage de Lapérouse s'inscrit dans cette rivalité franco-britannique. Il est conçu par trois hommes, Louis XVI, le Duc de Castries Ministre de la Marine et Claret de Fleurieu, Directeur des ports et des arsenaux de la Marine. Le projet prend corps en 1783. Il répond d'abord à des impératifs commerciaux. Il faut contrer le commerce des fourrures que les Anglais pratiquent en Alaska avec la Chine. Par la même occasion on visitera la côte Nord-Ouest du continent américain déjà explorée par Cook et en particulier l'escale de Nootka, dans l'île de Vancouver.

On s'efforcera d'apprécier l'importance commerciale de la chasse à la baleine dans l'hémisphère Sud.

Fleurieu et Lapérouse, qui est rapidement associé au projet, orientent le voyage vers la découverte géographique et ethnographique. On prend des avis auprès des Sociétés savantes, Académie des Sciences, Académie de Marine, Jardin des plantes de Paris. On consulte Condorcet, Buffon et Jussieu. Un programme scientifique, parallèle aux programmes commercial et de découverte, s'élabore peu à peu.

On étudiera des problèmes de navigation astronomique, en particulier la détermination des longitudes avec les nouvelles montres marines, récemment mises au point à Londres par Harrison et à Paris par Berthoud.

L'exploration des terres nouvelles comportera une étude ethnographique, bien que ce terme ne soit pas employé à l'époque. On étudiera la végétation et la faune locale en dessinant les plantes, les insectes et les animaux inconnus. On tentera de rapporter des échantillons vivants en Europe.

Le Siècle des Lumières est influencé par les idées de Jean Jacques Rousseau.

L'homme à l'état de nature est un "bon sauvage" qu'il ne faudra pas corrompre par une conduite égoïste et immorale. On s'efforcera de lui apporter les bienfaits de la civilisation européenne, bien évidemment supérieure à la sienne. Les consignes de Louis XVI sont très précises à ce sujet : "S'il fallait malgré tout faire usage de la supériorité de nos armes pour se procurer nourriture et vivres, malgré l'opposition des autochtones, il ne faudra recourir aux armes qu'en dernière extrémité".

Le choix des hommes et du matériel occupera l'année 1784. On travaille dans le plus grand secret pour ne pas attirer l'attention des Anglais.

Le chef de l'expédition sera Jean François de Galaup, comte de Lapérouse, en raison de ses qualités de marin, de ses qualités humaines et de ses états de service.

Il est né au manoir du Gô, près d'Albi le 23 août 1741, dans une famille de noblesse terrienne. Il choisit d'être marin et entre à la Compagnie des Gardes de marine en 1756, à l'âge de quinze ans. En trente ans il franchit toutes les étapes d'une carrière d'officier, jusqu'au grade de capitaine de vaisseau en 1781.

Il navigue dans l'océan Indien entre l'île Maurice, appelée alors Ile de France, et les comptoirs des Indes. Il participe à la guerre d'Amérique en transportant Rochambeau de Boston à Brest. Son fait d'arme le plus remarquable se situe en 1783. Il commande alors une escadre qui s'empare, dans la baie d'Hudson, de deux forts anglais qui protègent le commerce des fourrures. Avec élégance il libère le commandant anglais et son état-major en l'autorisant à rentrer en Angleterre sur un des vaisseaux capturés. Sa vie privée est placée, comme cela est habituel à l'époque, sous le signe de l'obéissance à l'autorité paternelle. Il rencontre à l'île de France Eléonore Broudou et envisage de l'épouser. Son père s'oppose formellement à un mariage avec une roturière. Lapérouse pour la première fois désobéit. Ecoutez-le : "J'étouffais mes remords, je violais les lois divines et humaines. Je ne puis être qu'à Eléonore". Il va enlever Eléonore au couvent et l'épouse à Paris en présence d'un seul témoin.

Lapérouse propose comme capitaine du second bateau de l'expédition un de ses amis, le capitaine de vaisseau Paul Antoine, Vicomte Fleuriot de Langle. C'est un Breton, né en 1744. Il a navigué avec Lapérouse sur la Belle Poule et participé avec lui au raid dans la baie d'Hudson. Brillant mathématicien, il s'intéresse au calcul des longitudes par les distances lunaires et appartient à l'Académie de Marine.

Il est lui aussi jeune marié et a épousé à Brest, en 1783, Georgette de Kérouartz.

On décide d'inclure dans l'expédition des ingénieurs, des savants et des artistes. Paul Monneron et Sébastien Bernizet sont ingénieurs et doivent lever des plans. Lepaute d'Agelet et Monge sont tous deux professeurs de mathématiques à l'École militaire et s'occuperont des problèmes astronomiques. Il faudra rapidement débarquer Monge, victime du mal de mer. Lepaute d'Agelet se verra confier pour l'expédition un quart de cercle de Langlois par Cassini, directeur de l'Observatoire de Paris. Il veillera particulièrement au contrôle du fonctionnement des nouvelles montres marines. Lamanon est naturaliste, mais de caractère difficile, il entrera en opposition avec Lapérouse qui le déplacera sur le second navire. Adeptes fougues des idées de Jean Jacques Rousseau il sera une des premières victimes des "bons sauvages". Dufresne est le second naturaliste. Admis en surnombre, nourri comme les matelots, il finit par craquer et demande à être débarqué à Macao où il négocie la vente des fourrures achetées en Alaska. Lamartinière a fait ses études de médecine à Montpellier. C'est un savant botaniste, collaborateur de Jussieu. Lui aussi entre rapidement en conflit avec Lapérouse qui l'envoie sur le deuxième bateau préférant garder avec lui le jeune Jean Nicolas Collignon, jardinier botaniste autre collaborateur de Jussieu. C'est lui qui prendra en charge le transport des graines apportées d'Europe pour les indigènes et la conservation des plantes nouvelles.

Les artistes de l'expédition ne sont pas moins remarquables. Gaspard Duché de Vancy est peintre et élève de Vien. Il a réalisé une œuvre de portraitiste et de paysagiste à Naples et à Rome. Il est vraisemblable que la plus grande partie de ses dessins seront perdus dans le naufrage. Prévost, dit le Jeune, est dessinateur de botanique, tandis que son oncle Guillaume Prévost doit dessiner animaux et insectes.

Parmi les autres passagers, Barthélémy de Lesseps, né à Sète, a vécu en Russie où son père est diplomate. Il servira d'interprète au Kamtchatka.

Parmi les officiers il faut citer les deux frères Marchainville, fils de Jean Joseph de la Borde, banquier de Marie Antoinette. Ils ont été embarqués sur les recommandations de la Reine et servent l'un comme officier major et l'autre comme garde de marine. Avec les officiers, chirurgiens et savants l'équipage des deux vaisseaux comporte chacun une centaine de marins, le plus souvent bretons.

Le choix des vaisseaux et leur armement sont réalisés avec le plus grand soin à Brest. On choisit deux gabares ou flûtes, Le Portefaix et l'Autruche, rebaptisées l'Astrolabe et La Boussole. Ces deux trois mats mesurent environ 40 mètres de long, 8 mètres de large et 6 mètres de tirant d'eau. Ils possèdent tous deux un entrepont. On décide de doubler l'épaisseur des parties vives et de les mailleter avec des clous à tête triangulaire ou hexagonale absolument jointive pour s'opposer aux tarets des mers chaudes. On dispose sur chaque vaisseau une cucurbite destinée à la distillation de l'eau de mer et des moulins à grain pour obtenir de la farine.

Dans chaque vaisseau on trouve un grand et un petit canot ainsi qu'une biscayenne. L'armement est important, avec trois jeux de voile, 14 ancres, 12 canons et 8 pierriers. Les vivres représentent environ 900 tonneaux, réduits à 700, soit 350 tonneaux sur chaque navire. On dispose de farine, de grain de blé noir et de froment, de pois secs et de fèves. Le scorbut, maladie nouvelle des voyages au long cours était encore mal comprise. Lapérouse, en imitant Cook, impose la consommation régulière de choux salé, d'oseille confite et de choucroute, réputés aliments antiscorbutiques. Les bateaux transportent des vivres frais sous forme de bétail vivant, comme des porcs et des moutons attachés aux canons ou même des vaches gardées au pied des mats. On mesure l'encombrement et les conditions d'hygiène qui règnent sur les bateaux !

En plus de cela il faut embarquer de nombreux cadeaux pour les indigènes, des clous, du cuivre, du plomb des haches, des marteaux, des scies, des miroirs et cinquante casques de dragons !

Ainsi chargés les bateaux sont lents et peu manœuvrants.

## **Le voyage**

Les deux frégates quittent Brest le premier Août 1785 en direction du cap Horn. Le 30 août elles font escale à Ténériffe et abordent le continent américain le 9 novembre après 96 jours de navigation. Elles mouillent devant l'île Sainte-Catherine. Elles reprennent la mer dix jours plus tard, après avoir acheté des vivres frais, bœufs, cochons, volailles et fait une ample provision d'oranges et de citrons. La descente vers le Cap Horn est facile avec de nombreux calmes plats qui permettent aux officiers de chasser les oiseaux de mer, albatros de petite et de grande taille et pétrels que les cuisiniers s'efforcent d'accommoder à la sauce piquante. Le 24 février 1786 on accoste sur la côte chilienne dans la baie de La Conception. La nouvelle ville est située à l'ouest de la rivière Saint Pierre, contrairement à l'ancienne détruite par un tremblement de terre en 1751. Le port est entouré de vignes et de riches pâturages à bovins. La ville, résidence d'un gouverneur militaire, est le siège d'un évêché. Le territoire indien, mal contrôlé par les autorités espagnoles, commence au sud de la rivière Biobio. Les marins français dressent une tente sur le rivage et donnent une fête en l'honneur des autorités locales et de la population. Duché de Vancy, peintre du bord réalise un lavis d'encre de Chine où l'on peut observer la parure des femmes du pays, jupes à fleurs plissées, bas de laine rayés

et mantilles qui entourent les épaules. Après le bal public une deuxième soirée réunit les deux équipages au grand complet. Officiers, savants et matelots mangent côte à côte, et boivent une barrique de vin à la santé du Roi et au succès de l'expédition.

Les astronomes ont installé un observatoire de campagne à terre et vérifient longitude et latitude du lieu ainsi que le fonctionnement des montres marines. Le 19 mars les frégates appareillent en direction de l'île de Pâques qu'elles atteignent le 8 avril. Les Français sont les quatrièmes visiteurs européens, après Cook en 1777. Ils sont impressionnés par la pauvreté de la population qui circule nue et par la promptitude des indigènes à voler tout ce qui leur tombe sous la main. L'absence d'arbres est impressionnante et les cultures se limitent à des patates, des bananes et de la canne à sucre. Les dessinateurs ne manquent pas l'occasion de croquer les célèbres statues.

La traversée de l'île de Pâques aux îles Sandwich, actuelles Hawaï, dure 18 jours. Les Français atterrissent sur l'île d'Owhynée, surmontée de montagnes enneigées. Lapérouse, comme Cook quelques années auparavant, est séduit par le paysage qui s'offre à lui. Laissons-lui la parole "Il faut être marin et réduit, comme nous à une bouteille d'eau par jour, pour se faire une idée des sensations que nous éprouvions : les arbres qui couronnaient les montagnes, la verdure, les bananiers autour des habitations, tout produisait sur nos sens une charge inexprimable". De nombreuses pirogues à balancier suivent les bateaux. On leur lance un cordage mais la vitesse du bateau est trop importante et la pirogue se remplit d'eau, obligeant ses occupants à se jeter à l'eau à la recherche des cochons de lait qu'ils comptaient vendre aux Français. Après les avoir récupérés ils vident leur pirogue et reprennent leur place le long du bord. Le débarquement à terre s'effectue sous la protection de soldats en armes qui délimitent un espace de sécurité. Deux chefs indiens font un discours de réception dans une langue inconnue et offrent un cochon aux marins qui leur distribuent des médailles, des haches et des morceaux de fer. Lapérouse s'interdit de prendre possession des lieux au nom du Roi, jugeant ridicules les usages anciens des européens et leur prétention à s'imposer avec des fusils et des canons à une population présente ici depuis des siècles. "Les navigateurs modernes, dit-il, n'ont pour objet, en décrivant les mœurs des peuples nouveaux que de compléter l'histoire de l'homme". Les Français quittent les îles Sandwich le 1er juin 1786. La navigation vers la côte Nord-Ouest du continent américain est difficile. L'humidité et le froid pénètrent les hardes des matelots malgré l'installation de braseros dans l'entrepont. Pour soutenir la santé de l'équipage on procède à une distribution d'infusions de quinquina.

L'atterrissage s'effectue au pied du Mont Saint Elie dans l'actuelle Colombie britannique. L'arrivée en Alaska débute par une catastrophe, la première du voyage. Les Français repèrent une baie bien protégée bordée de glaciers dont les blocs de glace se détachent pour tomber dans la mer. Ils la prénomment "Le Port des Français". Le 13 juillet 1786, alors que les frégates mouillent à l'entrée de la baie, on décide d'envoyer deux biscayennes, sous les ordres de Descures et d'un des frères Marchainville pour sonder la passe. Les officiers ont reçu l'ordre formel de ne pas franchir la passe en présence de brisants. La première biscayenne pénètre dans la baie sans difficulté. Lorsque la seconde aborde la passe un violent courant se développe et le jusant provoque de terribles brisants qui l'engloutissent avec son équipage. Marchainville, qui commande la première biscayenne, se porte imprudemment à son secours et subit le même sort. Vingt et un membres d'équipage vont périr dans ce désastre, dont les deux frères Marchainville. Malgré tout les Français sont décidés à rencontrer la population locale pour entreprendre le commerce des fourrures de loutre, un des buts du voyage. Les échanges avec les

indigènes s'effectuent autour des navires en évitant de les faire monter à bord dans la crainte de rapines. Lapérouse note "quand ils prenaient un air riant et doux j'étais sûr qu'ils avaient volé quelque chose". Les Français descendent à terre et visitent les huttes des indiens Tlingit. Dans chaque hutte vivent une vingtaine d'indigènes. L'odeur est épouvantable, due en partie aux saumons et aux flétans qui sèchent au plafond. La rencontre avec les habitants du pays est l'objet d'un savoureux commentaire de Lapérouse "Les indigènes sont aussi grossiers et barbares que leur sol est rocailleux et agreste. La démocratie parfaite dans laquelle ils vivent excluant toute subordination, fait qu'ils se livrent sans crainte à leurs passions de vengeance et de haine... Je suis témoin des injustices, de la fourberie de ces peuples qu'on nous peint si bons parce qu'ils sont très près de la nature... Les philosophes auront beau se récrier contre ce tableau, ils font leur livre au coin du feu et je voyage depuis trente ans". La description des indiens est à l'image du jugement que l'on porte sur eux. Les hommes se percent le cartilage du nez et les oreilles pour y attacher des ornements. Leurs dents sont limées jusqu'à la gencive et ils se peignent le visage et le reste du corps d'ocre, de noir de fumée et s'enduisent d'huile de loup marin. Leurs cheveux sont longs et tressés et une simple peau couvre leurs épaules. Les chefs portent une chemise de peau d'original tannée, bordée d'une frange de sabots de daim. Les femmes ont la lèvre fendue sur toute la longueur pour recevoir une écuelle de bois. Lapérouse remarque leur similitude avec les habitants de l'intérieur du Canada.

En août les frégates quittent le Port des Français, actuellement appelé Lituya Bay, en direction du Sud-Est. Elles atteignent Monterey en septembre. Le Présidio, siège du gouvernement espagnol est installé à la Pointe des Pins. Un lieutenant-colonel, résidant à Monterey gouverne la Nouvelle et l'Ancienne Californie. Les Espagnols disposent d'environ 300 soldats et sont aidés par des religieux répartis en 25 missions ou paroisses. En Nouvelle Californie, les missions sont franciscaines. Celle de Carmel, appelée San Carlos Borromea, prend en charge environ 700 indiens qui vivent dans une cinquantaine de cabanes. Lapérouse et ses officiers sont reçus à la mission de Carmel le 18 septembre 1786. La communauté indienne est strictement encadrée et les hommes travaillent aux champs 7 heures par jour, entrecoupées de deux brèves interruptions consacrées aux repas et aux prières. Les punitions corporelles sont administrées aux hommes et aux femmes. Les Indiens sont assignés à résidence et toute tentative de retour dans leur tribu est réprimée par l'armée. Lapérouse conclut sobrement : "Le régime des Missions n'est pas propre à les faire sortir de leur ignorance et tout y est combiné pour les récompenses de l'autre vie ».

Le 24 septembre les frégates appareillent en direction de Macao. La traversée de l'océan Pacifique se déroule sans incident dans une mer vide à l'exception d'un rocher baptisé Ile Necker. Pourtant alors qu'ils naviguent plein Ouest, par une nuit superbe de pleine lune, les veilleurs ont la chance d'apercevoir, à temps pour virer de bord, des brisants et des bancs de sable que l'on baptise La Basse des Français.

Le 1er janvier 1787 les frégates arrivent à Macao. Elles mouillent devant la ville au milieu de bateaux de pêche et de navires de commerce européens. Les Français dénombrent une quarantaine de voiliers appartenant à des nationalités diverses, dont 30 bateaux anglais. La réception par le Gouverneur portugais, Alexis de Lomos est chaleureuse d'autant plus que Lapérouse était venu ici douze ans auparavant et avait rencontré la femme du gouverneur. L'enclave de Macao est tolérée par les Chinois qui sont des commerçants difficiles. Les Européens vendent des draps anglais, du coton du Bengale, du poivre et quelques objets manufacturés comme des miroirs et des montres suisses.

Au cours de cette escale Lapérouse confie la vente des peaux de loutres à un des savants de l'expédition (Dufresne) qui a demandé à être débarqué. La vente rapportera 10 000 piastres qui seront distribuées aux matelots des deux frégates. L'étape suivante, le 28 février, est Manille. Les bateaux mouillent à Cavite où la réception par les autorités espagnoles est excellente. Lapérouse, en homme des Lumières, stigmatise l'œuvre colonisatrice des Espagnols. Le gouvernement bride la liberté du commerce et confisque à son profit la culture et la vente du tabac très prisé par la population. Quant à l'emprise religieuse, Lapérouse la juge "plus apte à façonner des chrétiens et des saints que des citoyens". Pendant l'escale il peut entrer en rapport avec M. de la Croix de Castries, commandant de la frégate "La Subtile". Il reçoit ainsi des nouvelles d'Europe et quelques soldats supplémentaires pour renforcer ses effectifs.

L'étape suivante lui fait longer la Corée et se rapprocher du Japon, mais la brume qui entoure ces îles l'oblige à se diriger vers le continent et la Tartarie des Mandchous. La navigation est très ralentie par la brume et Lapérouse n'atteint le continent qu'après 75 jours de navigation. Il baptise la baie où il mouille du nom de Ternay. La campagne mandchoue lui paraît luxuriante, bordée de forêts de bouleaux et de saules. Dans les rivières et en mer la pêche est abondante en saumons, morues et grondins. Les Français abordent l'île de Sakhaline le 12 juillet 1787. Les habitants de l'île, assez pauvres, portent des chapeaux pointus et mangent avec des baguettes comme les chinois. La navigation vers le Nord, entre la Mandchourie et l'île de Sakhaline les conduit dans une baie, baptisée de Castries où ils vont mouiller pendant quelques jours. On installe un observatoire astronomique en terre pour vérifier le bon fonctionnement des horloges marines. L'horloge n°19 fonctionne parfaitement. Malheureusement la maladresse d'un charpentier qui abat un arbre sur la tente brise la lunette du quart de cercle.

Devant l'impossibilité apparente de contourner l'île de Sakhaline par le Nord les Français franchissent au Sud le détroit qui sépare cette île de celle d'Hokkaido au Japon et qui porte maintenant le nom de Lapérouse. Les frégates remontent au Nord vers le Kamtchatka en longeant les îles Kouriles. Elles mouillent en septembre dans la baie d'Awaska, devant le port Saint Pierre et Saint Paul. Les Français sont accueillis par M. Coslof, gouverneur russe du Kamtchatka. Les rapports avec les Russes sont facilités par la présence du jeune Lesseps qui sert d'interprète. Les visiteurs ont la joie de recevoir enfin des nouvelles de leur famille et Lapérouse apprend sa nomination au grade de chef d'escadre. Au cours de la réception offerte aux marins, des femmes kamtchatkades interprètent une danse frénétique qui se termine à terre, dans une bonne odeur de poisson et d'huile. On explique aux Français qu'il s'agit d'une chasse à l'ours. Comme le pays est dominé par un volcan, les naturalistes et les astronomes de l'expédition avec l'aide d'une petite escouade de cosaques, tentent d'en faire l'ascension. Ils doivent renoncer à leur projet devant l'importance d'une chute de neige. Lapérouse, quant à lui, découvre les bains de vapeur d'eau chaude, distraction préférée des Kamtchatkades. Les visiteurs prennent conscience de l'importance du commerce de peaux de loutres pratiqué par les Russes avec les Chinois.

A la fin du mois de septembre Lapérouse quitte le Kamtchatka après avoir fait d'importantes provisions d'eau, de bois, de poisson et de bœuf. Il laisse derrière lui le jeune Lesseps, avec la mission de transmettre à l'Amirauté le journal du voyage. Lesseps quittera le Kamtchatka en octobre pour traverser la Sibérie et la Russie dans un voyage homérique qu'il relatera dans un livre à son retour en France.

La descente des frégates vers le Sud-Ouest va durer deux mois. Les vivres vont s'amenuiser dangereusement. Heureusement des périodes de calme plat vont permettre

de pêcher la bonite et de chasser les oiseaux de mer comme des goelites noires et blanches que l'on prépare en salmis malgré leur épouvantable goût de poisson. L'équateur est franchi pour la troisième fois le 21 septembre.

Le 6 décembre apparaissent enfin les Iles des Navigateurs, appelées maintenant Iles Samoa. Les Français mouillent devant l'île de Tutuila. L'habituel ballet des pirogues commence autour des vaisseaux. Les indigènes proposent des cochons de lait et des fruits que l'on achète avec de la verroterie. A la pointe du jour une centaine de pirogues entourent les frégates. Les Français font une première descente à terre pour faire de l'eau. Arrivés sur la plage, les matelots sont protégés par une double haie de soldats en armes. Un premier incident survient alors qu'un indien tente de monter dans une chaloupe. Il faut le rejeter à l'eau en tirant des coups de fusil en l'air. Lapérouse tente de s'approcher du village où des huttes bien rangées entourent une pelouse. Il observe que les indigènes sont de grande taille, avec un teint basané et qu'ils sont couverts de cicatrices suggérant de récents combats. Lapérouse, avec son habituelle prudence ou méfiance, résume la situation : "Tout cela nous avertissait, malgré les Académies qui couronnent les paradoxes des philosophes que l'homme presque sauvage est un être plus méchant que les loups et les tigres des forêts". Prudemment il ordonne le repli à bord et appareille avant la nuit.

De Langle de son côté avait visité une autre baie, voisine de la première, où coule une belle cascade. Il propose d'y revenir le lendemain pour compléter les provisions d'eau. Lapérouse est réticent mais de Langle finit par obtenir gain de cause en reprochant à son ami son refus, susceptible dit-il, d'aggraver le scorbut de l'équipage. Il est convaincu contrairement à Lapérouse, que l'eau polluée du bord favorise le scorbut. Le lendemain deux chaloupes et deux canots, soit une soixantaine d'hommes, se dirigent vers l'anse relevée la veille. La marée est basse et les chaloupes doivent emprunter un étroit chenal entre des bancs de sable. Les deux chaloupes jettent des grappins à quelque distance du rivage que les soldats rejoignent en pénétrant dans l'eau. Les deux canots restent à distance du rivage. De nombreux indigènes accourent sur la plage, formant une foule d'un millier d'individus. Une escorte de soldats en armes fait une haie entre le rivage et la cascade. On remplit les barriques rapidement et de Langle, inquiet de l'affluence décide de rembarquer mais la marée basse empêche de rejoindre les bateaux. Les premières pierres lancées par les indigènes contraignent les marins à tirer en l'air. Les jets de pierres redoublent et des soldats touchés à la tête tombent à l'eau. C'est la curée. De Langle est renversé et massacré. Un certain nombre de marins s'enfuient à la nage vers les canots ainsi que deux officiers messieurs Boutin et Colinet. Les indigènes, occupés à massacrer les marins blessés et à détruire les chaloupes, ne tentent pas de les poursuivre. Douze hommes, dont le vicomte de Langle et le savant Lamanon ont péri. Pour Lapérouse la perte est immense "J'ai perdu en lui un ami bien plus qu'un commandant". Ce drame devait radicalement modifier l'opinion des Français et surtout celle de Lapérouse sur les rapports avec les indigènes : " La raison et le bon sens disent qu'on a le droit d'employer la force contre l'homme dont l'intention bien connue serait d'être votre assassin".

Les frégates mettent le cap sur l'Australie, appelée alors Nouvelle Hollande.

Le 23 janvier 1788, les marins de la première flotte anglaise qui mouille à Botany Bay ont la surprise de voir apparaître les deux bateaux de Lapérouse. Les Anglais préfèrent mouiller plus au Nord, à Port Jackson où ils envisagent d'installer une colonie pénitentiaire. Les Français restent six semaines à Botany Bay. Ils sont épuisés, souvent atteints de scorbut bien que La Pérouse écrive au Ministre de la Marine "Nous sommes arrivés en Nouvelle Hollande sans un seul malade dans les deux bâtiments" Plus sincère,

il écrira à un de ses amis : “Les fatigues d’un tel voyage ne peuvent être exprimées. Tu me prendras à mon retour pour un vieillard de cent ans. Je n’ai plus ni dents ni cheveux et je crois que je ne tarderai pas à radoter”.

Les marins des deux flottes entretiennent des rapports cordiaux. Le 1er février 1788 les lieutenants King et Dawes de la première flotte rendent visite aux Français et sont reçus sur La Boussole. Lapérouse les informe qu’il doit repousser des offres d’embarquements provenant de forçats en rupture de ban. Les Français ont établi un camp fortifié en terre avec une palissade de bois, deux petits canons et une tente pour les instruments astronomiques et les horloges marines. Le capitaine Clonnard, envoyé par Lapérouse était allé rendre visite au gouverneur Philip, chef de la flotte anglaise et lui avait remis des lettres et des paquets destinés à l’ambassadeur de France à la Cour de Saint Jacques. Le 11 mars les Français appareillent de Botany Bay.

La Boussole et l’Astrolabe étaient attendus en France fin 88 ou début 89.

Malgré les troubles qui agitent Paris, Fleurieu devenu Ministre de la Marine, s’inquiète du sort de son ami. Se fondant sur la lettre qui lui est adressée de Botany Bay le 7 février il envisage un accident aux îles Salomon ou dans l’Archipel de la Louisiade : “Il est probable qu’il a échoué à quelqu’une des îles qu’il a dû visiter et que des débris des bâtiments il est occupé d’en construire un nouveau”. Il envisage une expédition de recherche à partir de Botany Bay en faisant route vers les Iles des Amis (Tonga). Louis XVI et Fleurieu s’adressent aux Anglais et aux Espagnols qui ont envoyé récemment une expédition du même type que celle de Lapérouse. En janvier 1791 Mirabeau, président de l’Assemblée constituante propose d’armer une expédition de secours. L’Assemblée vote un décret attribuant 10 000 francs et une pension à celui qui apporterait un renseignement déterminant concernant Lapérouse.

On décide que la solde des marins sera payée jusqu’à leur retour et l’on vote la publication aux frais de la Nation du journal adressé par Lapérouse à l’Amirauté. On choisit Bruny d’Entrecasteaux pour diriger l’expédition de secours, avec deux vaisseaux aux noms évocateurs de La Recherche et L’Espérance. Ce sont deux gabares de 500 tonneaux assez voisines des vaisseaux de Lapérouse. Ils transportent eux aussi des savants susceptibles de reprendre le programme de Lapérouse au point où il s’est interrompu. Mais les conditions ont totalement changé. D’Entrecasteaux est un homme malade qui décèdera en 1793 en cours de voyage. L’équipage des deux vaisseaux est déchiré par des querelles politiques. Malgré tout d’Entrecasteaux prend la route du cap de Bonne Espérance et gagne les îles de France et de Bourbon puis le Sud de l’Australie. Après avoir travaillé sur des relevés hydrographiques en Tasmanie, il visite Tonga Tabu et Anamuka où il ne trouve aucune trace de Lapérouse. Il décide alors de faire route vers la Nouvelle Calédonie puis vers l’île de Santa Cruz aux Salomon du Sud. Il aperçoit l’île de Santa Cruz et deux autres îles désignées sous le nom d’île de Lord Edgcombe et d’Ourry de Carteret. Une autre île, à l’Est des deux autres, est baptisée île de la Recherche. Le vent faible et la mer houleuse l’empêchent d’aborder. C’est l’île de Vanikoro. Trente ans plus tard on apprendra que sur cette île, en 1793, vivaient encore vraisemblablement des rescapés du naufrage. Le 20 juillet 1793 d’Entrecasteaux décède et son second conduit les bâtiments à Batavia où ils seront saisis et les équipages internés. Les soldes des marins de Lapérouse seront payées jusqu’en 1793. Son épouse reçoit peu de chose. Le bénéfice du livre du Voyage, publié par Milet-Mureau en 1798 est minime. On lui versera en 1804, trois ans avant sa mort, une pension de 2400 francs.

## La découverte des épaves

Après un intervalle de trente-huit ans, l'affaire Lapérouse rebondit en 1826.

Un Irlandais, Peter Dillon, qui boulingue dans les mers du Sud, fait escale à Tikopia, une île de Santa Cruz. Il achète à un indigène une garde d'épée de style Louis XVI. On lui apprend qu'elle provient d'une île voisine, nommée Mannicolo où les indigènes exhibent de nombreux objets européens de ce type. Dillon comprend qu'il s'agit de vestiges du naufrage de Lapérouse. Il ne peut aborder l'île immédiatement mais revient en 1827 avec un bateau confié par l'East India Company. Il passe un mois à Mannicolo où il achète d'autres objets aux natifs de l'île en glanant des renseignements sur le naufrage. Revenu en Europe il est reçu par Charles X qui lui fait obtenir la prime de 10 000 francs et une pension de 4000 francs promises par son frère Louis XVI à qui découvrirait la trace de Lapérouse.

Un deuxième marin s'intéresse au même moment au naufrage. Jules Sébastien César Dumont d'Urville est lieutenant de vaisseau dans la Marine royale. Il s'est signalé en découvrant la Vénus de Milo. En 1825 il propose à l'Amirauté un voyage de découverte en Mélanésie. A Hobart, en 1827, il prend connaissance de la découverte de Dillon. Il rejoint Tikopia avec son vaisseau qu'il a fait baptiser l'Astrolabe. Il espérait y rencontrer Dillon qui a déjà quitté l'île. Il mouille à son tour à Vanikoro, interroge les indigènes qui lui montrent un des sites du naufrage. Il découvre à cet endroit, désigné sous le terme de la Fausse Passe, les restes d'un grand bâtiment gisant par quatre mètres de fond. Il remonte à la surface des ancres, des canons et des pierriers. Il quitte l'île en érigeant un premier monument en souvenir du naufrage.

Un second marin de la Marine royale Léogarant de Trémolin, arrivera à Vanikoro en 1828 avec le vaisseau La Bayonnaise. Il se procure, lui aussi, des vestiges du naufrage.

En 1828, les récits des indigènes recueillis par les trois marins Dillon, Dumont d'Urville et Léogarant de Trémolin sont assez décousus. Il semble qu'au cours d'une nuit d'ouragan, deux vaisseaux aient fait naufrage sur l'île. L'un d'entre eux s'est échoué sur la barrière de corail au site dit de la Fausse Passe. Un certain nombre de marins ont pu rejoindre la terre et construire un camp avec une palissade, puis un bateau avec lequel un certain nombre d'entre eux ont quitté l'île. Ils ont laissé derrière eux deux des leurs qui ont vécu très longtemps sur l'île, vraisemblablement jusqu'en 1817 pour l'un d'entre eux.

Le deuxième vaisseau a coulé corps et bien sur la barrière de corail. Dumont d'Urville espérait que le numéro d'un canon repêché permettrait de préciser quel était le bateau échoué sur la Fausse Passe. Malheureusement, à son retour, on se rend compte que les livres d'armement ont été perdus à Brest. On ne disposait donc d'aucun argument sérieux pour identifier le bateau de la Fausse Passe et le site du deuxième naufrage était inconnu.

Les campagnes de plongée ne reprennent qu'en 1958 sur l'initiative du Commissaire Résident de France aux Nouvelles Hébrides, Pierre Anthonioz. Un bateau nommé Don Quijote et transportant des plongeurs, en particulier Reece Discombe, entreprend de plonger sur le site de la Fausse Passe. Les méthodes sont expéditives et l'on fait sauter la barrière de corail à la dynamite. On met en évidence un amoncellement d'objets qui semblent reposer sur le fond d'une cale centrale où étaient entreposées des objets lourds. En 1959, Maurice de Brossard, alors commandant de la Marine Nationale en Nouvelle Calédonie, inquiet de l'amateurisme des méthodes de plongée, obtient de sa hiérarchie

l'autorisation de reprendre les recherches d'une manière plus orthodoxe avec la participation de Haroun Tazieff.

Un nouveau monument à la mémoire de Lapérouse et de ses équipages est officiellement inauguré en 1959 à Païou.

La découverte du deuxième site de naufrage se produit au début des années soixante. Elle est l'œuvre de deux pilliers d'épave, employés à la Kauri Timber Company, Thomas Masee et Gédéon Neu. Ces deux hommes plongent sur un site situé à l'est de la Fausse Passe qu'ils ont découvert d'une manière très originale. Ils ont observé "un bout de métal", qui est en fait une partie du quart de cercle de Langlois, fichée dans le corail. En plongeant ils récupèrent des objets non ferreux qu'ils vendent à Calcutta. Quand les deux compères estiment la moisson suffisante ils avertissent Reece Discombe qui transmet l'information à la Marine Nationale.

Maurice de Brossard, devenu chef du service historique de la Marine, dirige personnellement une expédition sur le nouveau site baptisé La Faille. Plusieurs missions se succèdent avec des moyens plus importants et mieux adaptés. On utilise un catamaran pourvu d'un treuil, un marteau piqueur pour attaquer le corail et une caméra sous-marine. Les objets récupérés sont nombreux. Parmi eux une cloche de fronteau avant, la plaque du quart de cercle de Langlois qui avait été confié à Lepaute d'Agelet par Cassini. Il semble donc que le vaisseau de La Faille soit La Boussole.

Les campagnes de plongée, interrompues en 1964, reprennent en 1981. Elles sont maintenant conduites par des plongeurs bénévoles de l'Association Salomon de Nouvelle Calédonie épaulés par des scientifiques australiens et, à partir de 1989, par des plongeurs du Département des Recherches Archéologiques Subaquatiques et Sous-Marines (DRASSM). Les méthodes sont évidemment de plus en plus sophistiquées avec utilisation d'engins de plongée. Les campagnes de plongée concernent les deux sites de La Fausse Passe et de La Faille. Des recherches archéologiques sont conduites à terre pour tenter de localiser le camp des Français, c'est-à-dire le campement terrestre des marins survivants du naufrage. La campagne de plongée sur La Faille débute en 1981. Le site de La Faille, situé sur le pourtour extérieur du platier corallien, est une saignée d'environ 45 mètres de long sur 5 mètres de large. La profondeur de La Faille est initialement comprise entre 11 et 13 mètres. Elle augmente considérablement au-delà de 80 mètres par un véritable mur vertical. Les plongeurs tendent au fond de La Faille un câble d'acier gainé, marqué tous les trois mètres et servant de guide. La Faille, est bordée par un mur de corail qui empêche la pénétration de la lumière et gêne son développement. Par ailleurs les murs de La Faille tendent à se rapprocher pour l'occlure. La recherche est très fructueuse. La présence de verrerie, avec un service à liqueur intact et de la porcelaine chinoise sont évidemment très impressionnantes. On identifie ainsi des porcelaines achetées à Macao et destinées à l'Ordre de Saint Augustin dont fait partie l'abbé Monges, membre de l'expédition, et de la vaisselle destinée à Fleuriot de Langle et son épouse provenant des fours de Jingdezhen en Chine. Une cuillère en argent, aux armes de Fleuriot de Langle est aussi retrouvée. On sait qu'après le décès d'un officier ses affaires personnelles sont conservées sur le navire du chef d'escadre avant d'être remises à la famille.

Les instruments de navigation apportent des arguments décisifs à l'identification du vaisseau de La Faille. Un compas de relèvement, signé Gregory à Londres, évoque les instruments que Monneron est allé acheter dans cette ville avant le départ. La découverte déterminante, au fond de La Faille, est un sextant signé Mercier. Ce sextant est mentionné dans l'inventaire du matériel de La Boussole.

Deux découvertes ont passionné les chercheurs. La première concerne la position du bateau dans La Faille. Le safran, découvert dans la zone des 11 mètres, a sans doute été arraché par la violence du choc avec le corail. La présence de deux fémelots en fer dans la zone des 8 mètres et la richesse des objets dans le fond de La Faille suggèrent que le bâtiment s'est encastré par la poupe, ce qui suppose qu'il avait pu virer de bord au dernier moment.

En 2003 dans la zone des 11 mètres on met en évidence un squelette en bon état de conservation. Il est adressé à l'Institut de Recherche Criminelle de la Gendarmerie Nationale (IRCGN) et au Laboratoire d'Anthropologie des Populations du Passé (LAPP). L'inconnu âgé de 30 à 32 ans a une ossature fine, des dents en excellent état. Il s'agit vraisemblablement d'un officier ou d'un savant. On évoque la possibilité qu'il s'agisse de Jacques Joseph Le Corre, second chirurgien du navire.

Les fouilles sur La Fausse Passe (1999-2005), apportent, elles aussi, des renseignements complémentaires à ceux déjà relevés par Dumont d'Urville et ses successeurs.

On trouve dans ce qui devait être la cale des lingots de fonte de fer servant de lest, une crépine d'une pompe de cale, des rouleaux de plomb et même un bougeoir qui servait peut-être aux soutiers à s'éclairer dans les fonds du bateau. Un canon, chargé est remonté à la surface.

Les fouilles à terre ont débuté d'une manière sauvage au cours du XXe siècle. Le laboratoire d'archéologie de l'Orstom les reprend en 1999. Les objets retrouvés dans le camp des Français sont recouverts d'une couche d'alluvion d'un mètre environ. On retrouve de la porcelaine chinoise, des instruments de navigation, la roue dentée d'une horloge de Berthoud et un coulisseau de bronze d'un quart de cercle. Ces éléments évoquent la présence d'un scientifique. Des pierres à fusil, sans érosion marine sont aussi retrouvées. Ces éléments ne sont pas en contradiction avec les souvenirs des indigènes. Cependant on n'a trouvé aucune trace de la construction d'une chaloupe.

L'importance et la durée, plus de quarante ans, de ces recherches étonnent. Le naufrage de Lapérouse occupe une place particulière, mythique, dans l'histoire de la Marine nationale. Les recherches archéologiques sous-marines, épaulées par des techniques sophistiquées pour cataloguer les objets récupérés en mer, passionnent les chercheurs. Les circonstances du voyage enfin, sont loin d'être totalement élucidées. Quel a été le trajet des frégates de Botany Bay à Vanikoro ? Quel a été le sort de l'éventuelle chaloupe mise à l'eau par les marins survivants ?

Vous le voyez, le voyage de Lapérouse continue !

R. Dumas, *Le voyage de Lapérouse*, Bull. Acad. Sc. Lettr. Montp., tome 40 (2009), p. 117-128