

Bougainville-Lapérouse : deux voyages bien différents

Par Etienne Taillemite

Historien, spécialiste d'histoire maritime

Étienne Taillemite, est inspecteur général honoraire des archives de France. Il a consacré la plus grande partie de sa carrière à l'histoire maritime. Ancien président de la Commission française d'histoire maritime, il devient en 1986 président de l'Académie de marine. Il est l'auteur de nombreux articles, d'une édition des journaux du voyage de Bougainville (Imprimerie Nationale), d'un *Dictionnaire des marins français* (Tallandier), de *Marins français à la découverte du monde : de Jacques Cartier à Dumont d'Urville* (Fayard); *La Percée de l'Europe sur les océans, vers 1690-vers 1790* (PUS) ; *La Fayette* (Fayard)...

Une comparaison entre les conditions dans lesquelles furent organisés, préparés et conduits les voyages respectifs de Bougainville et de Lapérouse mérite d'être tentée car elle permet de mesurer les progrès réalisés en à peine une vingtaine d'années par la marine royale dans de nombreux domaines.

Bien des éléments distinguent et séparent ces deux expéditions et tout d'abord le contexte historico-géographique. En 1766, lorsque Bougainville quitta la France, l'Océan Pacifique demeure très mal exploré et d'immenses secteurs sont encore inconnus. Subsiste chez les meilleurs géographes l'existence d'un mythique continent austral généreusement doté de richesses fabuleuses et d'une population nombreuse. En 1785, au départ de Lapérouse, rien ne subsiste de ces illusions. Les trois voyages de Cook ont obtenu des acquis géographiques décisifs et fait faire à la géographie du Grand Océan d'énormes progrès mais « l'infatigable activité du capitaine Cook » comme dit Lapérouse, n'a pas résolu tous les problèmes et il subsiste encore des zones à explorer, ce qui justifie une nouvelle campagne.

La personnalité des deux officiers présente aussi de grandes différences. Parisien, bon mathématicien, auteur d'un *Traité de calcul intégral*, Bougainville n'était pas marin de formation. Officier de l'armée de Terre, aide de camp de Montcalm lors des dernières campagnes au Canada, il avait pris goût à la navigation au cours de deux traversées de l'Atlantique et acquis par la pratique des rudiments du métier auprès d'officiers de la marine royale comme Froger de la Rigaudière qui lui a promis de lui apprendre « autant de marine que faire se pourrait pendant le trajet ». Après ses campagnes canadiennes, il souhaite continuer à naviguer, monta une expédition aux îles Malouines dont il souhaitait faire une base pour un voyage d'exploration. Colonel de cavalerie, il obtiendra une commission temporaire de capitaine de vaisseau pour la campagne autour du monde et ne sera définitivement intégré dans le corps qu'à son retour en 1769.

Tout autre était le profil de Lapérouse, entré dans la marine dès sa prime jeunesse. Admis aux gardes de la marine à Brest à 15 ans en 1756 cet albigeois ne cessera de naviguer en paix et en guerre, exécutant de longues campagnes dans l'Atlantique pendant la guerre de Sept ans puis dans l'océan Indien et aux Antilles et jusqu'à la Baie d'Hudson pendant la guerre d'Amérique. Ainsi autant Bougainville, lorsqu'il part pour son voyage, ne dispose que d'une expérience maritime limitée, autant Lapérouse est un marin chevronné qui s'était distingué à la fois par ses qualités de marin, de chef aimé de ses équipages, de combattant et aussi d'excellent observateur des hommes et des réalités politiques et stratégiques, ce qui expliquait et justifiait le choix de Louis XVI.

Différence importante : le voyage de Bougainville ne provenait pas d'une initiative royale ni ministérielle, lui-même en avait conçu le projet qu'il avait soumis au Secrétaire d'État de la Marine Choiseul auprès duquel il disposait de protection et d'appui. Soucieux à la fois de compenser les pertes de territoires dues à la guerre de Sept ans et de redorer le blason de la Marine, Bougainville suggéra cette expédition de découvertes assortie de quelques arrières-pensées commerciales. Il rédigea lui-même les instructions relatives à ce voyage qui ne seront que très légèrement modifiées par le ministre. Il ne semble pas que Louis XV se soit intéressé en aucune manière à cette entreprise.

Tout est donc différent dans la conception et la préparation des deux périple. Celles du voyage de Bougainville furent tout à fait insuffisantes. Première expédition de ce genre organisée par les bureaux de la Marine, ceux-ci manquaient totalement d'expérience dans ce domaine et ne mesuraient ni les difficultés et ni les aléas. On commit au départ l'énorme erreur de jumeler deux opérations différentes : la remise aux autorités espagnoles des établissements commencés par Bougainville aux îles Malouines et un voyage de découverte de longue durée. Cette mauvaise conception pèsera lourdement sur le déroulement et sur les résultats. Bougainville entama la seconde partie de son programme, la plus importante, avec des équipages déjà fatigués par un an de navigation, donc en mauvaise condition pour entreprendre l'exploration de mers inconnues.

Deuxième erreur : le mauvais choix des navires affectés à l'expédition. Par une étrange aberration, on confia au navigateur deux navires totalement différents : une frégate neuve la *Boudeuse* et un ancien navire marchand transformé en transport, l'*Étoile*. Taillé pour la vitesse et le combat nécessitant un équipage nombreux ce qui limitait son autonomie, la frégate était totalement inadaptée à un voyage de découverte dont la durée ne pouvait être évaluée avec précision. L'*Étoile* au contraire, lourd navire de charge aux vastes cales était plus lent et moins manœuvrant, ce qui fera perdre un temps précieux lors de la traversée du Pacifique. Le fait qu'avec des navires aussi disparates, le voyage ait été un succès sur le plan de la navigation car il ne fut marqué par aucun incident grave, démontre qu'officiers et équipages firent preuve de qualités professionnelles remarquables puisqu'ils surmontèrent avec succès tous les obstacles.

Les difficultés provoquées par le mauvais choix des navires confiés à Bougainville servirent de leçon et les deux bâtiments affectés à l'expédition conduite par Lapérouse présentaient des caractéristiques assez semblables. À l'exemple de Cook, on choisit deux transports et non pas des navires de guerre. On prit enfin conscience du fait qu'il convenait de retenir des bâtiments assez spacieux pour d'une part assurer une large autonomie et d'autre part loger les savants embarqués et stocker les collections d'objets divers qu'ils devaient rapporter. Furent donc sélectionnées deux flûtes de 500 et 450 tonneaux, de *Portefaix* et l'*Autruche*, aussitôt rebaptisées de noms plus convenables pour une expédition scientifique. Le *Portefaix* devint la *Boussole* et l'*Autruche*, l'*Astrolabe*. L'une et l'autre firent l'objet d'aménagements spéciaux, ce qui n'avait pas été le cas lors des voyages précédents. Lapérouse disposa donc de deux navires assez homogènes et bien équipés en vue d'un long voyage dans des mers très différentes. On avait pris soin de doubler les coques en cuivre et on les avait même dotés sur la dunette d'un petit moulin à vent destiné à améliorer l'ordinaire des équipages en leur procurant de la farine fraîche et donc du bon pain.

Des différences importantes sont aussi à remarquer dans la composition des états-majors et des équipes scientifiques appelées à participer aux travaux. Bougainville, navigateur relativement novice fut bien secondé par une équipe excellente d'officiers constituée d'hommes d'origine et de formation différentes. Le ministre eut l'excellente idée de lui donner comme second Nicolas Duclos-Guyot, malouin, officier de la compagnie des Indes, qui naviguait depuis l'âge de 12 ans au commerce puis comme officier auxiliaire dans la marine royale pendant la guerre de Sept ans au cours de laquelle il avait fait la connaissance de Bougainville. C'était un excellent marin qui, selon une note des bureaux « peut être utile en toute occasion de paix et de guerre ». Cinq officiers provenant du grand corps, trois enseignes et deux gardes-marine avaient été retenus en raison de leurs talents pour les sciences de la navigation et on leur joignit un officier auxiliaire et trois volontaires dont les deux fils de Duclos-Guyot. Enfin la *Boudeuse* embarqua un passager assez exceptionnel : Charles Oton, prince d'Orange-Nassau-Siegen qui souhaitait s'initier à la Marine et au commerce international. L'*Étoile* était commandée par François Chenard de la Giraudais, malouin lui aussi, qui naviguait depuis son enfance à la pêche, au commerce et à la course et servit aussi comme officier auxiliaire pendant la guerre de Sept ans. Il eut pour second Jean-Louis Caro, officier de la Compagnie des Indes. Quatre officiers auxiliaires et deux volontaires complétaient cet état-major.

Pour la première fois en France, on décida de mettre en œuvre une pratique promise à un bel avenir : compléter le groupe des officiers par des savants civils. Trois personnes furent ainsi recrutées : un

astronome, un médecin naturaliste et un ingénieur cartographe. Pour ce choix, on avait consulté quelques personnalités éminentes. L'astronome Véron fut retenu sur la recommandation de Lalande, membre de l'Académie des sciences dont il avait été l'élève. Quant au médecin naturaliste Commerson, son embarquement avait été préconisé par Poissonnier-Desperrières, inspecteur général de la médecine et des hôpitaux de la Marine.

La préparation du voyage de Lapérouse se présente de manière tout à fait différente. Elle bénéficia des expériences passées et fut menée avec une telle méthode qu'elle servit de modèle à bien des voyages postérieurs. Première originalité : contrairement au précédent, le périple de Lapérouse fut issu de la volonté royale. Passionné de science et de géographie, Louis XVI, qui avait suivi avec vif intérêt les voyages de Cook, souhaitait qu'un officier français poursuive le travail d'exploration si bien avancé. Non content de prendre la décision initiale, le roi participa personnellement à la conception et à la préparation, annotant de sa main les instructions rédigées par le ministre, le maréchal de Castries, le Directeur des ports Fleurieu, ami personnel de Lapérouse, avec le concours de celui-ci. Autant les instructions remises à Bougainville étaient sommaires et incomplètes, autant celles de Lapérouse furent détaillées avec minutie, remplissant un gros volume et définissant la mission dans tous ses aspects, y compris humanitaires avec les conseils sur les procédés à utiliser pour les contacts avec les populations rencontrées. Ceux-ci étaient d'ailleurs beaucoup moins originaux qu'on l'a prétendu puisqu'on les trouve déjà largement exposés dans *l'Histoire des navigations aux terres australes* publiée en 1756 par le président de Brosses, mais ils montraient bien la nature variée des préoccupations du roi.

Sur le plan scientifique, la préparation fut aussi beaucoup plus précise et organisée puisqu'on eut recours, non seulement aux bureaux de la Marine mais aussi à plusieurs sociétés savantes en particulier l'Académie des Sciences, le Jardin du Roi et la société royale de médecine. Pour la première fois, semble-t-il, se produisit un essai de coopération internationale puisqu'à la suite du voyage à Londres de l'ingénieur Monneron, la Royale Society accepta de confier au marin français des instruments de navigation et des précieux chronomètres qui permirent enfin de perfectionner les calculs de longitude. Sa concrétisait ainsi une procédure promise à un riche avenir.

Lapérouse n'avait nul besoin d'être épaulé par un état-major plus riche d'expérience que lui-même. Les officiers qui devaient l'accompagner furent cependant soigneusement choisis. Pour commander l'*Astrolabe*, le ministre retint un jeune capitaine de vaisseau, Paul Fleuriot de Langle, ami personnel du chef de l'expédition avec lequel il avait navigué et combattu pendant la guerre d'Amérique. C'était un officier savant, membre de l'académie de Marine qui l'avait élu en raison de ses travaux sur les méthodes de calcul de la longitude. À la différence des états-majors de Bougainville, ceux de Lapérouse étaient composés presque uniquement d'officiers du grand corps. Sur la *Boussole* embarquaient ainsi un lieutenant de vaisseau, trois enseignes et deux gardes-marine, sur l'*Astrolabe* un lieutenant de vaisseau, trois enseignes et trois gardes. Un seul officier auxiliaire figurait au rôle de chacun des deux navires.

L'expérience assez décevante du voyage de Bougainville dans le domaine scientifique amena le roi et ses conseillers à confier à Lapérouse la direction d'une équipe beaucoup plus nombreuse et diversifiée puisqu'elle comptait quinze personnes : savants, techniciens et artistes. Embarquèrent ainsi sur la *Boussole* : deux ingénieurs, un astronome, deux physiciens, deux dessinateurs, un jardinier botaniste, un horloger, sur l'*Astrolabe* : un astronome, trois naturalistes ou botanistes, un dessinateur et un interprète de russe, Lesseps, puisqu'une escale était prévue au Kamtchatka. Même les aumôniers des deux navires avaient été choisis en raison de leurs compétences scientifiques. Ajoutons qu'outre un ensemble aussi complet que possible d'instruments de navigation, Lapérouse embarqua une véritable bibliothèque comprenant plus d'une centaine de volumes concernant les diverses disciplines, ce qui n'avait pas été le cas de Bougainville beaucoup moins bien pourvu. Entre les deux expéditions, il existait donc, quant à la préparation scientifique, une amélioration de grande ampleur. Lapérouse, à tous égards se trouvait beaucoup mieux outillé que son prédécesseur.

Une autre différence importante distingua les deux voyages : les itinéraires suivis. Celui de Bougainville appartient à la formule classique, depuis Magellan, des tours du monde que l'on a pu qualifier de linéaires en ce qu'ils ne s'écartaient guère d'une route déterminée, ce qui limitait sensiblement les possibilités d'exploration, surtout dans les immensités marines de l'océan Pacifique. Bougainville traversa donc celui-ci suivant un axe conditionné d'ailleurs, dès la sortie du détroit de Magellan, par le régime des vents et des courants, ce qui ne lui laissait aucune chance d'élucider le mystère du continent austral et ce qui explique aussi que le voyage n'ait abouti à aucune découverte géographique importante. Il faut remarquer qu'il en avait été de même des voyages anglais contemporains de John Byron et de Samuel Wallis qui s'étaient aussi révélés décevants. Traditionnel dans sa conception comme dans son déroulement, le périple de Bougainville appartenait donc à un modèle que l'on peut qualifier d'archaïque. Le novateur dans ce domaine fut James Cook qui, au cours de ses trois voyages axés sur le Pacifique rompit totalement avec les méthodes anciennes et procéda à des explorations systématiques de zones déterminées, ce qui lui permit de procéder à des découvertes bouleversant les connaissances en mettant fin au mythe du continent austral riche et peuplé. Piquant vers le sud, Cook constata l'existence de ce continent situé sous des latitudes telles qu'il n'était qu'un bloc de glace. Grâce à sa méthode nouvelle, Cook put aussi réussir de nombreuses découvertes en Nouvelle-Zélande où il précisa l'existence de deux îles, en Nouvelle-Calédonie, aux Nouvelles-Hébrides et sur la côte Est de l'Australie.

Suivant donc l'exemple du grand navigateur anglais, Lapérouse suivit un itinéraire complexe qui l'amena à traverser le Pacifique du nord au sud et d'est en ouest, en accordant une priorité aux régions septentrionales encore largement inconnues. Il remonta ainsi jusque sur les côtes de l'Alaska, explora celles de Californie et, après escale en Chine du sud et aux Philippines, gagna les mers du Japon, de Corée et de Tartarie où aucun européen n'avait pénétré avant lui. Redescendant ensuite vers le sud, Lapérouse arriva sur la côte orientale de l'Australie, sur le site futur de Sydney qu'il était le premier français à aborder comme il sera aussi le premier à reconnaître la côte occidentale de Nouvelle-Calédonie. On peut donc considérer que le voyage de Lapérouse fut le premier en France de conception moderne, rompant avec les conceptions et les pratiques du passé. A cet égard encore, il servira de modèle aux expéditions futures.

Il existe encore deux points de différence remarquables entre les deux expéditions : le coefficient de chance, évident pour Bougainville, désastreux pour Lapérouse, et le bilan général scientifique, littéraire et philosophique, les retombées, si l'on peut dire, de ces périple.

On n'a peut-être pas assez remarqué que, si le voyage de Bougainville fut une réussite sur le plan de la navigation puisque les deux navires rentrèrent à bon port après trente mois de mer avec des pertes humaines très réduites pour l'époque, ce succès fut dû pour une bonne part au fait que le commandant de la *Boudeuse* bénéficia tout au long du voyage d'une chance insolente qui lui permit de se tirer sans dommage de situations périlleuses qui auraient pu tourner à la catastrophe. Nous n'en citerons que deux exemples : lors du départ de Tahiti, le 15 avril 1768, la *Boudeuse* et l'*Étoile*, menacées d'un échouage qui aurait mis fin au voyage, en furent sauvées par une providentielle saute de vent qui les repoussa vers le large. « un zéphyr plus charmant mille fois que ceux qu'on fête à l'opéra, vint à notre secours ». Seconde chance, dans la nuit du 4 au 5 juin 1768, les deux navires arrivèrent à proximité de la Grande Barrière d'Australie dont personne en Europe ne connaissait l'existence. Cette fois, ce fut un clair de lune non moins providentiel qui permit aux hommes de veille d'apercevoir à temps les récifs sur lesquels la mer brisait avec violence, sauvant ainsi l'expédition d'un naufrage sur ces pâtés de coraux qui ont conservé le nom de Bougainville Reef. Bougainville était un navigateur heureux.

Si Lapérouse l'avait été aussi pendant toutes ses campagnes précédentes en paix comme en guerre, ce ne fut plus le cas pendant la dernière, marquée par trois drames dont le dernier mit une fin tragique à un voyage qui promettait d'être le plus réussi de tous ceux qui furent confiés à la marine royale avant la Révolution. Le premier eut lieu le 13 juillet 1786 sur les côtes d'Alaska à Lituya Bay que Lapérouse baptisa Baie des Français, où six officiers et treize hommes d'équipage périrent dans leurs chaloupes en faisant de l'hydrographie, victimes de leur témérité. C'était pour l'expédition une terrible perte physique et morale.

Le 11 décembre 1787, ce fut à Tutuila, aux îles Samoa, la deuxième épreuve entraînant la mort de Fleuriot de Langle, commandant de l'*Astrolabe* et de onze de ses compagnons, victimes de leur humanité en refusant, suivant les instructions royales, l'usage de la force pour répondre à une soudaine attaque des habitants. Enfin, en juin 1788, ce fut le drame final à Vanikoro. Pour une cruelle injustice du sort, Lapérouse, excellent marin, chef aimé et respecté de tous, fut poursuivi par une tenace malchance.

Il existe enfin des différences importantes aussi dans le bilan des deux expéditions et dans les résonances qu'elles ont connues dans la société de leur temps et au cours des périodes suivantes. Bilan décevant pour Bougainville dont le voyage n'a atteint aucun des buts qui lui avaient été assignés, ni sur le plan géographique, ni dans la collecte des objets de sciences naturelles confiée à Commerson mais cet échec fut provoqué en premier lieu par une mauvaise organisation, aussi par le manque de rigueur dans ses méthodes de travail du naturaliste et par la négligence du Jardin du Roi. Le fait que ni Véron ni Commerson ne rentrèrent en France puisqu'ils débarquèrent à l'île de France où ils moururent quelques années plus tard, ne permit pas d'exploiter leurs travaux comme ils l'auraient mérité. Mais si le voyage de la *Boudeuse* peut être considéré comme un relatif échec sur le plan scientifique, il eut en revanche, des retombées notables dans la littérature et le mouvement des idées. La publication en 1771 du *Voyage autour du monde* connut un bon succès auprès du public, succès durable puisque les rééditions seront nombreuses jusqu'à nos jours. S'il ne fut pas le seul navigateur à inspirer le mythe du « paradis des mers du sud », Bougainville contribua notablement à sa diffusion par sa description de Tahiti, dont il n'était pas le découvreur puisque Wallis y était passé quelques mois avant lui. Il relança ainsi le débat entamé depuis Montaigne sur la supériorité supposée de « l'homme naturel ». Il conservera dans la mémoire collective l'image du navigateur heureux car il avait su très habilement conforter cette vision par un ouvrage attestant de son talent littéraire mais occultant soigneusement les aspects les plus pénibles de son périple.

Lapérouse ne bénéficia pas, ici encore, de la même chance bien que les résultats de son expédition aient été infiniment plus importants et l'auraient été bien davantage sans la catastrophe finale. Victime de la conjoncture politique, à partir de l'année 1789 qui aurait dû être celle de son retour, qui, en dehors du roi lui-même, se souciait du sort du marin disparu ? Certes l'Assemblée nationale envoya d'Entrecasteaux à sa recherche mais l'insuccès de celui-ci sur ce point et la fin aussi tragique de ce nouveau voyage laissèrent indifférente une opinion attirée par bien d'autres préoccupations. Malgré la publication en 1797 par Milet-Mureau des portions rédigées de son récit, le souvenir de Lapérouse se perdit dans le grand tumulte révolutionnaire et impérial. Restée mystérieuse pendant près de quarante ans, élucidée définitivement par Dumont d'Urville en 1828, la disparition du marin ne fera l'objet de recherches sérieuses et méthodiques qu'à l'époque contemporaine avec les missions du commandant de Brossard en 1964. Les travaux poursuivis depuis cette époque par les équipes d'archéologues et de spécialistes de diverses disciplines scientifiques ont obtenu des résultats très intéressants en retrouvant des vestiges qui ont permis en particulier, de reconstituer les dernières étapes du voyage.

Il est possible aujourd'hui, grâce à toutes ces recherches, de remettre en perspective les deux expéditions. Infiniment mieux préparée et organisée, celle de Lapérouse, malgré un sort contraire, a apporté des résultats scientifiques et géographiques très supérieurs à celle de son prédécesseur. Lapérouse peut prendre rang parmi les marins qui ont le plus et le mieux contribué à l'exploration du Pacifique. Il est révélateur de cette réussite, le fait qu'elle servira de modèle aux voyages postérieurs, ceux de d'Entrecasteaux, de Baudin et, après l'interruption consécutive aux guerres de l'Empire, aux premiers grands périples scientifiques qui marqueront les débuts de la Restauration. Si Bougainville connut de son temps et par la suite un succès durable auprès d'un large public, Lapérouse ne sera mis que tardivement à sa juste place, l'une des toutes premières parmi les navigateurs français.

Si l'on a pu remarquer d'importantes différences entre les deux voyages, il faut aussi noter deux points de ressemblance. Le premier se situe sur le plan de l'état sanitaire des équipages. L'un et l'autre à cet égard furent des succès. Bougainville ne perdit que sept hommes sur plus de trois cents, ce qui était tout à fait remarquable à cette époque. Quant à Lapérouse, les pertes humaines ne furent dues qu'à des

accidents, aucune ne relevant des maladies encore si fréquentes à la mer. Les résultats prouvent les progrès relatifs alors obtenus par la médecine navale, dus au moins en partie aux soins apportés à la préparation des vivres et à l'emploi d'un certain nombre de produits antiscorbutiques.

Autre point de ressemblance qu'il importe de mettre en évidence : le charisme des chefs et la qualité professionnelle des équipages. Bougainville et Lapérouse possédaient l'un et l'autre l'art du commandement et cette autorité naturelle sur les hommes qui inspirait confiance et obéissance. Quant aux équipages, on ne peut qu'admirer leur compétence, mais aussi leur exceptionnelle endurance et leur capacité à maîtriser des conditions de vie physiques et psychologiques qui paraîtraient sans doute insupportables aux hommes d'aujourd'hui.