

Département d'histoire  
Faculté des lettres et sciences humaines  
Université de Sherbrooke

La bonne entente en haute mer : impact de la mission scientifique sur les relations sociales  
dans l'expédition de Nicolas Baudin (1800-1804)

Mémoire

par

Jessica Morais

Mémoire présenté pour obtenir  
La Maîtrise ès arts (Histoire)

Université de Sherbrooke

Avril 2016

## Table des matières

Remerciements.....	iii
Introduction.....	1
Mise en contexte et sujet d'étude.....	1
Historiographie .....	7
Problématique et hypothèse .....	12
Sources et méthodologie.....	15
Chapitre 1 Les tâches d'une expédition scientifique .....	20
1.1. En mer.....	21
1.2. À terre .....	28
Chapitre 2 La discorde à bord.....	39
2.1. Les troubles hiérarchiques .....	40
2.1.1. Le manque d'un second .....	40
2.1.2. Des missions mal effectuées .....	42
2.1.3. L'insubordination.....	44
2.2. Communication et espionnage.....	49
2.3. Les querelles physiques .....	51
2.3.1. L'ivresse.....	53
2.3.2. L'insubordination.....	55
2.3.3. L'incompétence.....	57
2.3.4. La personnalité.....	58
2.3.5. L'honneur.....	59
Chapitre 3 L'amitié .....	62
3.1. L'aventure entre amis .....	63
3.1.1. Saint-Cricq .....	63
3.1.2. Riedlé, Levillain et Maugé : les camarades de Baudin.....	68
3.1.3. Gicquel et Beautemps-Beaupré : des relations professionnelles .....	72
3.2. Des amitiés qui se développent en mer.....	79
3.2.1. Le botaniste Leschenault.....	80
3.2.2. Bougainville.....	85

3.2.3. Séparations et retrouvailles .....	87
3.3. Les gestes d'entraide .....	90
3.3.1. L'aide médicale .....	90
3.3.2. Le soutien amical .....	92
3.3.3. L'aide diplomatique .....	94
Conclusion .....	101
Annexe A .....	109
1. Tableau des officiers et aspirants de l'expédition Baudin .....	109
2. Tableau des scientifiques et artistes de l'expédition .....	111
Annexe B .....	113
1. Carte détaillant le trajet de l'expédition .....	113
2. Carte détaillant le trajet de l'expédition en Nouvelle-Hollande .....	114
Annexe C .....	115
1. Schéma détaillant la hiérarchie navale telle qu'appliquée pour l'expédition Baudin (en date du 19 octobre 1800) .....	115
2. Schéma détaillant les groupes d'amitiés et d'animosités qui divisaient les hommes de <i>Géographe</i> lors du duel entre Rosard et Le Bas .....	116
Sources et bibliographie .....	117
1. Sources .....	117
2. Bibliographie .....	119

## Remerciements<sup>1</sup>

**Christine,**

Amiral<sup>2</sup> de ce projet,

C'est toi qui m'as permis de rendre cette expédition une réalité.

Notre correspondance outre-mer<sup>3</sup> m'a donné le courage de persévérer :

Sans toi, je me serais probablement mutiné contre moi-même,

Et me serais retrouvée sur une île perdue à boire du lait de coco en compagnie du cochon marron<sup>4</sup>.

*Merci d'avoir été la meilleure conseillère qu'une jeune capitaine<sup>5</sup> pouvait demander.*

À mes collègues explorateurs,

Vous nommer tous serait ardu<sup>6</sup>,

Mais vos contributions à cette campagne sont toutes sauf négligeables.

Je tiens particulièrement à saluer **Christine Labrie** et **Dhyana Robert** :

Sans votre précieuse aide et soutien moral,

*Je n'ose pas imaginer où en serait mon navire...<sup>7</sup>*

Aux professeurs, administrateurs et employés des universités **Bishop's<sup>8</sup>** et de

**Sherbrooke<sup>9</sup>,**

Armateurs de ce vaisseau,

C'est vous qui avez permis le financement<sup>10</sup> et la formulation de cette entreprise ambitieuse :

Sans votre soutien, les tempêtes financières auraient pu être trop difficiles à traverser.

À mes parents, **Sandra** et **Stéphane,**

Les aspirants fiables qui mériteraient toujours plus de reconnaissance,

Et à **Kevin**, mon second officier sur lequel je pouvais toujours compter :

---

<sup>1</sup> J'ai décidé de remercier quelques personnes qui m'ont aidé tout au long de ce voyage dans un « poème » (il est à noter que je ne cherche pas à offenser de véritables poètes avec ces remerciements).

<sup>2</sup> Directrice, superviseure, conseillère, orienteur, motivatrice, amie-pour-la-vie, et bien plus.

<sup>3</sup> Nos mille-et-une rencontres, vidéo-conférences en décalage horaire, appels à des heures extraordinaires, courriels incalculables et soirées de fous rires.

<sup>4</sup> Les inspirantes aventures du cochon marron vont comme suit : « Une truie appartenant à l'état-major s'est jetée à la mer et est allée habiter l'île van Diémen » (Archives nationales de France (dorénavant ANF) Étienne Giraud, du 22 au 23 pluviôse X, 11-12 février 1802) et « Le 23 pluviôse: je fus avec plusieurs officiers & aspirants du bord faire la chasse au cochon marron, deux de nous le virent & le tirèrent, sans lui faire de mal » (Désiré Breton).

<sup>5</sup> Étudiante à la maîtrise (qui n'est pas humble).

<sup>6</sup> Je peux encore essayer : tous ceux du local de recherche (Sébastien, Virginie, Catherine, François—je te compte quand même) pour m'avoir enduré et avoir dansé avec moi, ainsi que tous les « Maîtriseux » vous savez qui vous êtes car vos caricatures ont longtemps été affichés sur le tableau vert du local voisin.

<sup>7</sup> Il serait une version plus colorée mais tout aussi terrifiante du vaisseau fantôme du Hollandais volant.

<sup>8</sup> Je pense notamment à Diane Mills, Lee Ann, le généreux étudiant qui m'a prêté 2\$ dans la bibliothèque pour imprimer mon formulaire du CRSH, et surtout les professeurs Cristian Berco, Julie Allard, David Webster, Micheal Childs, Louis-George Harvey et bien d'autres que je ne peux nommer.

<sup>9</sup> En particulier à mes évaluateurs Léon Robichaud et Geneviève Dumas

<sup>10</sup> À coups de lettres de recommandations, demandes de subventions et *pep-talks*.

Merci de votre patience dans mes moments de doute,  
De votre persistance dans mes eaux troubles et mes mers mortes;  
C'est grâce à votre soutien exceptionnel que je suis arrivée à bon port  
Une fois cette expédition de longue haleine achevée.  
*Ich liebe dish.*



*Le Géographe et Le Naturaliste*

## Introduction

### Mise en contexte et sujet d'étude

Le Siècle des Lumières a été témoin des premiers voyages d'exploration maritime à caractère scientifique, qui ont ensuite continué au 19<sup>e</sup> siècle. Avec ces voyages, il ne s'agissait plus seulement de découvrir des territoires pour les déclarer possessions royales, comme l'avaient fait les explorateurs du 15<sup>e</sup> au 17<sup>e</sup> siècle, mais de cartographier le plus précisément possible des endroits peu connus dont tout fascinait les Européens : la faune, la flore, les sols, sans oublier les habitants. C'est la soif de connaissances des Lumières qui a incité certains États à financer des expéditions scientifiques autour du monde, chose faite pour la France sous Louis XV, mais particulièrement Louis XVI, qui aimait tout du monde naval<sup>1</sup>. Comme le décrit François Moureau, cette période d'effervescence intellectuelle était le contexte idéal pour qu'émerge ce type d'expéditions d'envergure :

La notion d'expédition scientifique maritime est une création du XVIII<sup>e</sup> siècle européen, même si les voyages de découverte en ont formé le moule dès le XV<sup>e</sup> siècle. Mais il fallut attendre le siècle des Lumières et ses ambitions "encyclopédiques" pour que, des deux côtés de la Manche au moins, le projet de ces voyages au long cours, où marins, soldats et savants cohabitaient sur quelques pieds carrés mouvants, devînt une réalité scientifique à coloration discrètement impériale<sup>2</sup>.

En effet les intérêts des Anglais et Français dans ce type de voyages n'étaient pas purement scientifiques, même si ceux de l'expédition de Nicolas Baudin l'étaient beaucoup plus. Avec les voyages de circumnavigation de James Cook et de Louis-Antoine de Bougainville, trouver de nouveaux territoires à revendiquer pour leurs pays

---

<sup>1</sup> Voir Etienne Taillemite, *Louis XVI, ou, Le navigateur immobile*, Paris, Payot, 2002, 265 p.

<sup>2</sup> François Moureau, « Philosophes et marins français dans la Mer du Sud avant Baudin: l'exemple de Bougainville et de ses compagnons », *Australian Journal of French Studies*, vol. XLI, n° 2, (May-August 2004), p. 15.

respectifs était encore l'enjeu central, surtout dans un contexte d'après-guerre défavorable pour la France, qui cherchait à redorer le blason de sa marine et à compenser la perte de la Nouvelle-France<sup>3</sup>. Mais à la fin du 18<sup>e</sup> siècle, les voyages d'exploration deviennent plus que jamais orientés vers des objectifs concernant l'histoire naturelle, parce que les gouvernements, conseillés par les savants, y voyaient un potentiel pour apprendre à contrôler le monde naturel, offrant des possibilités pour le progrès de l'homme civilisé et donc pour leur prestige national<sup>4</sup>. Il y eut aussi à cette époque quelques rares expéditions scientifiques privées, dont une des plus connues fut celle d'Alexander von Humboldt, mais les coûts associés à celles-ci, dont celui de l'armement d'un navire, a découragé les entrepreneurs privés qui n'avaient pas de moyens financiers comparables à ceux d'États comme la France.

La nature scientifique de ces expéditions provenait des missions qui leur étaient confiées, qui peuvent être classées comme suit, conformément à la grille suggérée par Kury Lorelai : « la diffusion des valeurs 'civilisées', l'exploration de territoires peu connus, l'évaluation des richesses naturelles locales, de même que l'enrichissement des établissements scientifiques français », surtout par la collecte d'objets d'histoire naturelle<sup>5</sup>. Ce qui fait d'un voyage d'exploration une expédition scientifique est non seulement la présence à bord des navires de scientifiques capables d'accomplir les objectifs qui leur sont donnés, mais aussi celle d'un commandant qui peut mener un voyage maritime de long cours tout en s'y connaissant assez en histoire naturelle pour assurer le bon déroulement des travaux scientifiques. Les gentilshommes de la fin du 18<sup>e</sup>

---

<sup>3</sup> Michel Mollat et Étienne Taillemite, dir., *L'Importance de l'exploration maritime au siècle des Lumières : à propos du voyage de Bougainville: table ronde*, Paris, Éditions du Centre national de la recherche scientifique, 1982, p. 17-39.

<sup>4</sup> Kury Lorelai, *Histoire naturelle et voyages scientifiques (1780-1830)*, [s.l.], L'Harmattan, 2001, p. 53.

<sup>5</sup> *Ibid.*, p. 155.

siècle, dont plusieurs étaient des officiers de marine, embrassaient généralement les goûts associés aux Lumières, qui incluaient l’histoire naturelle et surtout la botanique<sup>6</sup>. Baudin était un officier de la marine française et marchande, qui s’était intéressé à la botanique lorsqu’il avait rapatrié des plantes pour les jardins impériaux de Schönbrunn, au service de l’Autriche. Sa réputation de voyageur-botaniste est reconnue plus tard en France pour le bon état de sa cargaison botanique rapportée avec la *Belle Angélique* (1796-1798), ce qui faisait de lui un excellent choix pour le commandement d’une expédition scientifique d’envergure<sup>7</sup>.

Un des défis majeurs pour les chefs de ces voyages était de travailler avec les naturalistes, qui prenaient beaucoup plus de place au début du 19<sup>e</sup> siècle : « Depuis le voyage de La Pérouse et d’Entrecasteaux l’on constate des frictions entre les naturalistes et les officiers des équipages, les premiers se plaignant de la durée excessive des séjours sur mer et demandant à passer davantage de temps dans chaque endroit visité<sup>8</sup>. » Les naturalistes cherchent en effet à maximiser leur temps à terre par rapport à celui « perdu » en mer, qui représente l’une des nombreuses contraintes que le trajet maritime impose aux scientifiques. D’autres problèmes rendaient en effet difficile le temps passé sur les navires, dont le manque d’espace à bord pour travailler et pour entasser les objets d’histoire naturelle collectés, la mauvaise qualité de la nourriture servie et le haut risque de contracter des maladies mortelles, pour ne nommer que ceux-ci.

Pour situer l’expédition de Baudin dans le temps et l’espace, il faut d’abord considérer l’obsession européenne pour les Terres Australes, soit le mythe d’un

---

<sup>6</sup> P.-M. Niaussat, « Lapérouse et les sciences naturelles », dans *Bicentenaire du voyage de Lapérouse : actes du Colloque d’Albi, mars 1985*, Albi, Association Lapérouse Albi France, 1988, p. 200.

<sup>7</sup> Frank Horner, *La reconnaissance française: l’expédition Baudin en Australie (1801-1803)*, traduit par Martine Marin, [s.l.], L’Harmattan, 2006, p. 44 et 48.

<sup>8</sup> Lorelai, *Histoire naturelle et voyages scientifiques*, p. 133-134.



supercontinent dans l'hémisphère sud qui incite les explorateurs à parcourir les îles du Pacifique à sa recherche. Comme l'explique Jean Merrien, expert du monde maritime, les marins et voyageurs de l'époque moderne « savent qu'ils ne connaissent pas toutes les terres, puisqu'ils en découvrent parfois de nouvelles, et qu'ils entendent les « naturels » affirmer qu'il en existe d'autres<sup>9</sup>. » Même après que l'existence du supercontinent austral ait été démentie, principalement grâce aux voyages de Cook, il restait à cartographier plus précisément cette partie du globe, et surtout l'actuelle Australie, alors appelée la Nouvelle-Hollande, ce que les Français ne voulaient pas laisser aux Anglais. Après la perte de l'expédition de La Pérouse (1785-1788), seule l'expédition d'Entrecasteaux (1791-1794) fut envoyée par le gouvernement français pendant la Révolution, et ce, avec l'objectif premier de trouver La Pérouse. Pendant ce temps, les Anglais établirent une colonie pénitentiaire au Port Jackson, aujourd'hui Sydney, et exploraient de plus en plus les côtes de la Nouvelle-Hollande, ce qui ne laissa pas indifférent Napoléon Bonaparte, alors Premier Consul depuis quelques mois. C'est donc dans un contexte de missions françaises peu fructueuses dans le Pacifique et de guerre avec les Anglais que le commandant Baudin prépare ce qui sera son dernier voyage, une expédition principalement scientifique, mais aussi un peu politique<sup>10</sup>.

L'expédition a vu de nombreux officiers, marins et savants travailler ensemble afin de permettre à leur patrie des avancées significatives en histoire naturelle et d'augmenter les connaissances sur la Nouvelle-Hollande. Ce mémoire prend témoignage

---

<sup>9</sup> Les marins croyaient bien des légendes (comme les îles flottantes et les monstres marins), ce qui rend les géographes et explorateurs méfiants par rapport à leurs histoires. De plus, sans les instruments de navigation précis des 18<sup>e</sup> et 19<sup>e</sup> siècles, le positionnement exact des côtes et des territoires était pratiquement impossible. Jean Merrien, *La mer mystérieuse : Mythes, croyances et récits fabuleux*, [s.l.], Royer (Collection Mythothèque), 2004, p. 27-28.

<sup>10</sup> Horner, *La reconnaissance française*, p. 74.

de l'expédition Baudin dans le but justement d'analyser le poids des contraintes apportées par la mission d'exploration scientifique sur la vie à bord des navires, qui était déjà largement régulée par rapport à la vie sur terre. Malgré toutes les découvertes faites par l'expédition<sup>11</sup>, celle-ci demeure méconnue du grand public et est parfois absente des synthèses sur les voyages d'exploration. Une majorité d'historiens affirment que cet oubli serait dû en partie<sup>12</sup> à la mauvaise réputation du commandant établie par ses officiers et scientifiques à leur retour, et plus particulièrement par François Péron, l'auteur principal du rapport officiel de l'expédition<sup>13</sup>.

L'expédition quitta Le Havre le 19 octobre 1800 avec deux navires, le *Géographe*, une corvette commandée par Baudin, et son vaisseau de conserve, la gabare le *Naturaliste*, dont le capitaine était Emmanuel Hamelin. À bord du premier se trouvait un total de 118 personnes, alors que le *Naturaliste* en avait 120, sans compter les nombreux passagers clandestins ainsi que deux hommes devant être transportés à l'île de France, aujourd'hui l'Île Maurice. Parmi l'état-major, on compte les deux capitaines, 12 officiers de grade, depuis l'enseigne jusqu'au lieutenant de vaisseau, et deux médecins, en plus de deux autres officiers de santé ne faisant pas partie de ce groupe. Il y a aussi 15 aspirants (qui sont des jeunes officiers de marine en formation) au moment du départ, mais suite à la défection de six d'entre eux, trois marins furent promus à ce titre. Dans la grande catégorie des « scientifiques », on compte deux géographes, deux astronomes, deux

---

<sup>11</sup> L'expédition Baudin ramena plus de 100 000 spécimens d'animaux, dont 2 500 nouvelles espèces en zoologie, soit « plus de dix fois ce qui avait été recensé lors du second voyage de Cook ». *Ibid.*, p. 22.

<sup>12</sup> Ils blâment aussi le contexte historique des guerres napoléoniennes pour cet oubli collectif. Margaret Sankey, Peter Cowley et Jean Fornasiero, « The Baudin Expedition in Review: Old Quarrels and New Approaches », *Australian Journal of French Studies*, vol. XLI, n° 2, (May-August 2004), p. 4.

<sup>13</sup> Le second volume a été rédigé par Louis Freycinet. François Péron et al., *Voyage de découvertes aux terres australes, exécuté sur les corvettes le Géographe, le Naturaliste et la goëlette le Casuarina, pendant les années 1800, 1801, 1802, 1803 et 1804 ... [Historique] rédigé par M. F. Péron, ... [et continué par M. Louis Freycinet, ... - Navigation et géographie... rédigé par M. Louis Freycinet, ...]* Paris, Impr. impériale, 1807, <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k74602q>

minéralogistes, deux botanistes et un assistant, un jardinier et quatre assistants, deux zoologistes et leurs trois assistants, ainsi que trois artistes, en plus des deux canonniers qui deviendront les artistes officiels une fois les autres débarqués à l'île de France.

Le premier arrêt de l'expédition se fit aux îles Canaries du 2 au 14 novembre, principalement pour acheter du vin et d'autres provisions, avant de repartir pour l'île de France, où ils arrivèrent le 16 mars 1801. Un des moments les plus décisifs de l'expédition se produisit sur cette île, lorsque 10 des 22 scientifiques et artistes, ainsi que quatre officiers et six aspirants, décidèrent de ne pas continuer le voyage vers la Nouvelle-Hollande. Même si quelques-uns étaient réellement malades et incapables de poursuivre l'expédition, la majorité des hommes prétextant la maladie<sup>14</sup> refusaient de rembarquer pour diverses raisons, comme le savant André Michaux, qui voulait se rendre à Madagascar, ou Bory de Saint-Vincent, qui comme peut-être plusieurs autres<sup>15</sup>, ne voulaient plus naviguer sous les ordres de Baudin. Les navires reprirent la mer le 25 avril et arrivèrent en Nouvelle-Hollande le 27 mai, où ils commencèrent la reconnaissance de la partie ouest de l'île avant d'être séparés lors d'une tempête le 10 juin. Les équipages se retrouvent enfin le 21 septembre à Kupang, ville de Timor où ils font relâche jusqu'au 13 novembre. Après avoir perdu plusieurs hommes de maladies tropicales et de la dysenterie qu'ils ont contractée dans ce port, l'expédition reprend la mer pour se rendre en Tasmanie (alors appelée la terre ou l'île de Van Diémen), tout en continuant de perdre des naturalistes. Les navires sont de nouveau séparés le 8 mars 1802 et ne sont pas réunis

---

<sup>14</sup> Le prétexte médical était utilisé pour prendre congé de l'expédition sans avoir de sanctions associées au désistement volontaire, qui n'était pas toléré pour les officiers de marine. Horner, *La reconnaissance française*, p. 140.

<sup>15</sup> La majorité des scientifiques et officiers débarqués à l'île de France n'ont pas laissé de documents écrits expliquant pourquoi ils quittaient l'expédition. Comme Baudin était probablement heureux d'être débarrassé de scientifiques et d'aspirants qu'il croyait avoir en trop, il ne contesta pas leur fausse hospitalisation même s'il savait qu'ils étaient en bonne santé. *Ibid.*, p. 140.

avant le 3 juillet à Sydney, qui est alors connu sous le nom de Port Jackson. Pendant leur séparation, le *Géographe* parcourt la côte sud de la Nouvelle-Hollande et y rencontre l'explorateur anglais Matthew Flinders de l'*Investigator* à Encounter Bay, nommé ainsi par Flinders pour commémorer cet événement. À Port Jackson, Baudin acheta une goélette nommée le *Casuarina*, pour permettre au *Naturaliste* de regagner la France plus tôt (soit le 7 juin, 1803) avec l'essentiel de la cargaison d'objets d'histoire naturelle. Entre le 18 novembre 1802 et le 7 juillet 1803, les deux navires restants parcourent les côtes sud et ouest de l'Australie, s'interrompant seulement au mois de mai pour relâcher à Timor. Épuisé et malade, Baudin décide alors de mettre fin à la mission de reconnaissance, au bonheur de la majorité des passagers, et fait cap vers l'île de France, où il meurt le 16 septembre. Le *Géographe* revint à son tour en Europe le 24 mars 1804, commandé par Pierre Milius. Au final, les scientifiques, officiers et marins auront à cohabiter pendant plus de 40 mois, nous livrant un vécu substantiel à analyser.

## Historiographie

Le champ historique dans lequel cette étude se situe est celui de l'histoire maritime, qui en France se divise en deux sections majeures. La première est « l'histoire maritime » et la seconde, « l'histoire navale ». Cette dernière est définie comme étant l'histoire « de la marine militaire et, plus largement, de la guerre sur mer<sup>16</sup>. » L'histoire de la marine française s'est développée plus rapidement que l'histoire maritime<sup>17</sup>, comme le montre le bilan historiographique *L'histoire maritime en France*<sup>18</sup>,

---

<sup>16</sup> Olivier Pétré-Grenouilleau, « L'histoire maritime en France: du bilan aux perspectives ? », *Histoire, économie et société*, vol. 20, n° 1 (2001), p. 38.

<sup>17</sup> *Ibid.*, p. 39-40.

<sup>18</sup> Hervé Coutau-Bégarie, *L'histoire maritime en France*, Paris, Economica, 1997, p. 63.

proposé par Hervé Coutau-Bégarie. C'est principalement grâce à Étienne Taillemite<sup>19</sup>, Jean Meyer<sup>20</sup> et à leurs groupes de recherches respectifs que l'histoire navale française s'est aussi bien développée par rapport à l'histoire maritime<sup>21</sup>, mais la division entre les deux champs n'est pas toujours claire. Le voyage d'exploration scientifique, même lorsqu'il est subventionné par l'État et compte parmi ses membres des officiers de marine, n'avait pas nécessairement de missions d'ordre naval<sup>22</sup>. C'est pourquoi les expéditions peuvent être étudiées tant de l'angle de l'histoire navale que maritime. Plusieurs historiens ont étudié le sujet sous l'étiquette de l'histoire navale, puisque les documents laissés par les hommes à bord se retrouvaient dans les archives de la Marine française. L'historiographie navale est donc utile pour comprendre l'implication de la marine dans l'organisation de l'expédition de Baudin, mais aussi la hiérarchie navale que les officiers de l'expédition devaient respecter.

La définition de l'histoire maritime, elle, demeure vague; même Coutau-Bégarie indique qu'elle est constituée « du reste » du champ, c'est-à-dire de tout ce qui n'est pas inclus en histoire navale<sup>23</sup>. On peut relever ici une grande variété de sujets, tels que l'histoire de la marine marchande, l'impact du commerce maritime sur l'économie

---

<sup>19</sup> Taillemite était un historien de la marine spécialisé dans les voyages d'exploration et Inspecteur général honoraire des Archives de France, reconnu surtout pour ses inventaires d'archives de la marine et des colonies. Réputé pour ses biographies de La Fayette (1989), Louis XVI (2002) et Bougainville (2012), il a aussi publié *L'Histoire ignorée de la Marine française* et *Dictionnaire des marins français* (1982).

<sup>20</sup> Meyer est professeur à l'Université Paris Sorbonne et l'un des anciens directeurs du Laboratoire d'Histoire et d'Archéologie Maritime (branche du Centre national de la recherche scientifique). Il se spécialise en histoire la France et des marines de l'Europe. Il est l'auteur de livres tels que *L'Europe des Lumières* (1989), *L'Empire des mers, des galions aux clipper* (1990) et *État, Marine et Société* (1995).

<sup>21</sup> Pétré-Grenouilleau, « L'histoire maritime en France », p. 42.

<sup>22</sup> Leurs missions sont multiples, incluant des objectifs scientifiques, mais aussi politiques. De plus, la marine est une organisation qui relie la connaissance scientifique au progrès technologique, rendant son étude au Siècle des Lumières d'autant plus intéressante. Jean Bérenger et Jean Meyer, *La France dans le monde au XVIIIe siècle*, Paris, SEDES, 1993, p. 287.

<sup>23</sup> Coutau-Bégarie, *L'histoire maritime en France*, p. 63.

européenne<sup>24</sup>, et l'identité maritime, développée dans le cas français par Alain Cabantous<sup>25</sup>, pour ne donner que quelques exemples concernant le 18<sup>e</sup> siècle. L'histoire maritime est surtout nécessaire pour comprendre le quotidien vécu à bord des navires en haute mer. Du côté anglo-saxon, on compte le livre de Marcus Rediker, qui utilise une variété de sources judiciaires et privées pour dresser un portrait de la vie quotidienne de pirates et marchands<sup>26</sup>, alors que N.A.M. Rodger utilise des sources de la marine anglaise, laissant surtout entrevoir le déroulement des journées typiques en mer<sup>27</sup>. Les études de Delphine Tempère<sup>28</sup> et Pablo E. Pérez-Mallaína<sup>29</sup> s'inspirent également de nombreuses sources pour démontrer à quoi ressemblaient la vie et la mort à bord des navires espagnols des 16<sup>e</sup> et 17<sup>e</sup> siècles.

Les monographies sur l'histoire des explorateurs et de l'exploration maritime abondent<sup>30</sup>. Parmi les nombreuses synthèses sur les voyages d'exploration français, on compte celle de Danielle Clode<sup>31</sup>, qui recense les voyages après celui de La Pérouse d'un point de vue plus scientifique, et l'ouvrage d'Étienne Taillemite<sup>32</sup> qui couvre pour sa part

---

<sup>24</sup> Liliane Hilaire-Pérez, *L'expérience de la mer, les Européens et les espaces maritimes au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Seli Arslan, 1996, 383 p.

<sup>25</sup> Alain Cabantous, *Les citoyens du large: les identités maritimes en France (XVII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles)*, Paris, Éditions Aubier, 1995, 279 p.

<sup>26</sup> Marcus Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea Sea: Merchant Seamen, Pirates and the Anglo-American Maritime World, 1700-1750*, Cambridge, Cambridge University Press, 1989, p. 5-7.

<sup>27</sup> Le livre de Rodger est un excellent exemple d'une étude sociale faite sur le quotidien des gens de mer, surtout du point de vue méthodologique. N.A.M. Rodger, *The Wooden World: An Anatomy of the Georgian Navy*, Londres, Fontana, 1988, 445 p.

<sup>28</sup> Delphine Tempère, *Vivre et mourir sur les navires du Siècle d'Or*, Paris, Presses Universitaires de Paris-Sorbonne, 2009, 394 p.

<sup>29</sup> Pablo E. Pérez-Mallaína, *Spain's men of the sea: daily life on the Indies fleets in the sixteenth century*, traduit par Carla Rahn Phillips, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 2005, 318 p.

<sup>30</sup> Coutau-Bégarie, *L'histoire maritime en France*, p. 100.

<sup>31</sup> Danielle Clode, *Expéditions dans les mers du Sud*, traduit par Patricia Komarower, Paris, Édition Autrement, 2011, 380 p.

<sup>32</sup> Etienne Taillemite, *Marins français à la découverte du monde: de Jacques Cartier à Dumont d'Urville*, Paris, Fayard, 1999, 725 p.

trois siècles d'exploration maritime. Dans le chapitre « La découverte au temps des Lumières », il écrit :

S'il existait beaucoup d'éléments positifs dans ces progrès techniques et humains, une pratique nouvelle allait aussi provoquer des difficultés et des conflits qui empoisonneraient l'atmosphère lors de certains voyages : l'embarquement de savants, naturalistes, astronomes, géographes et artistes peintres ou dessinateurs, toutes des personnes qui n'étaient évidemment pas habituées aux conditions spartiates de la vie à bord et dont les travaux se révélaient souvent peu compatibles avec les nécessités de la navigation<sup>33</sup>.

Taillemite est l'un des seuls à avoir écrit sur le quotidien tel qu'affecté par la présence de savants à bord des navires d'exploration, et ce, sans se référer à une expédition particulière. En quelques pages, il aborde la personnalité du chef d'expédition, l'espace trop grand pris par les savants, les conflits entre les scientifiques (leurs intérêts variant, surtout entre les naturalistes qui souhaitent rester à terre et les hydrographes qui voulaient passer rapidement à un autre endroit), et enfin les différends philosophiques et politiques entre marins et savants<sup>34</sup>. Ces aspects du quotidien des scientifiques en mer sont donc rarement évoqués sans être attachés à une expédition particulière, comme celle de Baudin.

Les écrits les plus récents sur l'expédition de Baudin proviennent surtout d'historiens ou de littéraires australiens<sup>35</sup>, qui s'y intéressent pour son rôle dans leur histoire nationale. L'article « The Baudin Expedition in Review: Old Quarrels and New Approaches », écrit par des spécialistes australiens de l'expédition, fait état de l'évolution historiographique du sujet en utilisant la réputation du commandant Baudin comme le fil thématique reliant les textes présentés<sup>36</sup>. La controverse entourant le commandant est l'aspect de l'expédition qui a fait couler le plus d'encre, puisque deux siècles après le

---

<sup>33</sup>Taillemite, *Marins français à la découverte du monde*, p. 207.

<sup>34</sup>*Ibid.*, p. 207-209.

<sup>35</sup>Tels que Frank Horner, John West-Sooby et Margaret Sankey.

<sup>36</sup>Sankey, Cowley et Fornasiero, « The Baudin Expedition in Review », p. 4-14.

fastidieux voyage, l'expédition est toujours connue pour la haine que les hommes de Baudin lui vouaient, alors que les historiens veulent démontrer que tout n'était pas si simple à bord des deux vaisseaux. Il a depuis été prouvé que la réputation du commandant Baudin a été initialement ternie par les propos et les écrits de certains officiers et scientifiques à leurs retours en France. Selon Jean Fornasiero et John West-Sooby, le zoologiste Bory de Saint-Vincent et l'officier Pierre-Guillaume Gicquel, qui ont quitté l'expédition à son premier arrêt à l'île de France, furent les premiers à propager une mauvaise image de Baudin en France, et ce, afin de justifier leur retrait prématuré du voyage<sup>37</sup>. Le commandant étant mort lors du voyage du retour, celui-ci devint un bouc émissaire parfait pour les survivants voulant protéger leurs carrières d'un gouvernement mécontent de l'expédition, qui avait pourtant accompli ce qu'on avait demandé d'elle. Celui qui réussit à clarifier plusieurs mythes persistants la concernant, incluant ceux sur l'incompétence de Baudin, est Frank Horner, dont le livre *La Reconnaissance française: l'expédition Baudin en Australie (1801-1803)* demeure depuis sa publication « the essential reference for scholars working on the expedition<sup>38</sup> ».

Dans la vague de publications qui accompagna les célébrations du bicentenaire de l'expédition au début des années 2000, plusieurs sujets autres que la réputation de Baudin ont fait l'objet de scrutin académique. Une des directions prises par plusieurs spécialistes est d'étudier la contribution scientifique de l'expédition, qui est pertinente pour ce mémoire. Par exemple, certains groupes de passagers ont été étudiés en détail, comme les

---

<sup>37</sup> Jean Fornasiero et Colette Mrowa-Hopkins, dir., *Explorations and encounters in French*, Adelaide, University of Adelaide Press, 2010, p. 142.

<sup>38</sup> Sankey, Cowley et Fornasiero, « The Baudin Expedition in Review », p. 6.



quatre médecins de l'expédition<sup>39</sup>, ainsi que les botanistes et zoologistes<sup>40</sup>, non seulement à des fins biographiques, mais aussi pour éclairer le rôle de ces individus dans l'expédition et dans son héritage. L'interaction des équipages avec les indigènes australiens a aussi attiré l'attention de nombreux chercheurs qui ont, entre autres, étudié le travail anthropologique de François Péron<sup>41</sup> ainsi que les descriptions des indigènes faites par les membres de l'expédition<sup>42</sup>. Un des ouvrages les plus récents paru sur l'expédition en général est *Le voyage aux Terres australes du commandant Nicolas Baudin : Genèse et préambule (1798-1800)*<sup>43</sup>, écrit par Michel Jangoux, qui porte sur les deux années précédant le voyage de Baudin et qui aide à comprendre les motifs d'embarquement de plusieurs membres de l'expédition, surtout ceux qui se connaissaient avant le départ. Cette étude, même si elle n'est pas la première à étudier l'impact du caractère scientifique de l'expédition de Baudin sur les relations sociales vécues lors du voyage, vise à contribuer au sujet en offrant une approche thématique plutôt que chronologique aux événements marquants la sociabilité des participants.

## **Problématique et hypothèse**

Dans le contexte du navire, défini ici comme un microcosme, comment la société bigarrée qui s'y voyait confinée vivait-elle la traversée? Comment les contraintes propres à la nature scientifique de l'expédition (la présence de scientifiques, l'espace restreint,

---

<sup>39</sup> Jane Southwood et Donald Simpson, « Baudin's Doctors: French Medical Scientists in Australian Waters, 1801-1803 » dans 'The Baudin expedition 1800-1804: Texts, Contexts and Subtexts', no. spécial de *Australian Journal of French Studies*, vol. XLI, n° 2, (May-August 2004), p. 152-164.

<sup>40</sup> Michel Jangoux, « Les zoologistes et botanistes qui accompagnèrent le capitaine Baudin aux Terres australes », *Australian Journal of French Studies*, vol. XLI, n° 2, (May-August 2004), p. 61.

<sup>41</sup> Stephanie Anderson, « French Anthropology in Australia, the first fieldwork report: François Péron's 'Maria Island – Anthropological observations' », *Aboriginal History*, vol. 25 (2001), p. 228-242.

<sup>42</sup> Shino Konishi, « Depicting Sexuality: A Case Study of the Baudin Expedition's Aboriginal Ethnography », dans 'The Baudin expedition 1800-1804: Texts, Contexts and Subtexts', no. spécial de *Australian Journal of French Studies*, vol. XLI, n° 2, (May-August 2004), p. 98-116.

<sup>43</sup> Michel Jangoux, *Le voyage aux Terres australes du commandant Nicolas Baudin : Genèse et préambule (1798-1800)*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2013, 466 p.

etc.), mais aussi au voyage maritime en général (la peur, les maladies, les accidents, etc.) agissaient-elles sur les motivations et les attentes initiales que chacun nourrissait avant le départ, ainsi que sur les relations sociales comme telles? Les interactions entre les membres de l'expédition, qu'ils soient des scientifiques non familiers de la mer ou des officiers d'expérience aguerris à la hiérarchie navale, étaient-elles affectées par le caractère scientifique de l'expédition?

Par le biais d'une expédition scientifique comme celle de Baudin, il est possible d'étudier comment la vie à bord de navires de la marine française était affectée par la nature scientifique des missions qui leur étaient données. Le caractère savant du voyage impose ses règles et ses contraintes sur les relations et les interactions sociales qui se déroulent pendant la campagne et que révèlent les sources écrites laissées par les membres de l'expédition. À commencer par la violence, qui n'est pas étrangère au monde maritime reconnu pour ses marins ivres et bagarreurs, mais qui est exacerbée dans le cadre d'une expédition scientifique que la marine française veut aussi formatrice pour ses jeunes aspirants. La présence d'un grand nombre d'apprentis officiers à bord des vaisseaux de Baudin et d'Hamelin rendait le renforcement de la discipline plus difficile à appliquer, puisqu'ils étaient jeunes et avaient donc peu d'expérience avec la hiérarchie navale, où ils se situaient bien inconfortablement entre l'état-major et les marins. Cette hiérarchie était d'autant plus compliquée à contenir pour son commandant, qu'il devait se faire respecter non seulement de tous ses subalternes, mais aussi des scientifiques, lesquels avaient à se trouver une niche temporaire à part des officiers bien qu'ils étaient leurs égaux sociaux, et tout cela à bord de navires où il était impossible pour quiconque de se tenir complètement à l'écart. Ce sont là quelques contraintes particulières

introduites à l'expédition par sa couverture scientifique, même si la hiérarchie sociale à bord correspondait généralement de celle vécue à terre.

L'identification du navire comme microcosme aide à imaginer l'espace restreint à bord, qui amène une proximité inhabituelle entre les passagers, comme un lieu réunissant des gens d'appartenances sociales et professionnelles diverses. Cet espace limité représente un cadre contraignant pour le travail scientifique que les naturalistes ont à accomplir, mais aussi un endroit où ils doivent cohabiter avec des hommes de la marine pendant des années. Dans la réalité de cette expédition scientifique, les relations sociales forment un ensemble complexe de discordes et de violence, mais aussi d'amitiés, qu'on peut exposer pour en montrer le développement et les effets sur le déroulement du voyage. La formation d'alliances, surtout à bord du *Géographe* et contre son capitaine, va créer ou renforcer des liens amicaux et provoquer de l'animosité menant parfois à l'explosion de violentes querelles. Néanmoins, l'amitié ressort comme le revers de la violence à bord, une force émotionnelle capable de rapprocher les gens malgré les contraintes de la vie à bord, les amenant à s'aider les uns les autres dans leurs moments les plus vulnérables. Elle est aussi responsable de l'embarquement de plusieurs participants, qui faisaient ce voyage en partie pour être en compagnie de leurs camarades. Le désistement de plusieurs officiers et scientifiques au moment de l'escale à l'île de France montre, lui aussi, que dans certains cas les motifs d'embarquement ne tenaient plus devant les interactions vécues avec d'autres membres de l'expédition. En se penchant sur les cas spécifiques de certains participants de l'expédition, de relations entre voyageurs ou d'évènements spécifiques, les manières dont les contraintes d'une

expédition scientifique maritime peuvent influencer les relations sociales à bord devraient être éclairées.

## Sources et méthodologie

Le voyage de Baudin a été choisi<sup>44</sup> comme objet du mémoire, surtout en raison des nombreux journaux (de mer ou de rade<sup>45</sup>) tenus par ses officiers et savants, et conservés aux Archives nationales de France à Paris. Ces journaux de bord<sup>46</sup> sont les sources principales de notre recherche : les journaux de 12 officiers différents, deux de scientifiques<sup>47</sup>, en plus du journal d'Hamelin, capitaine du *Naturaliste*, et des deux journaux du commandant Baudin<sup>48</sup>, capitaine du *Géographe*. Il est à noter que certains des extraits du journal personnel du commandant cités dans ce mémoire sont en anglais, puisque la traductrice a cherché à rendre ce document témoin de l'histoire Australienne

---

<sup>44</sup> Archives nationales (France), Archives de la marine, 5 JJ 24 à 57. Certains documents officiels qui ne sont pas des journaux spécifiques se retrouvent aussi dans ce fonds, tels que des rapports, mémoires, lettres, etc.

<sup>45</sup> Certains journaux sont tenus par différents membres de l'état-major, comme les tables de loch d'un navire, alors que d'autres sont personnels. Ces derniers peuvent être des journaux écrits principalement en mer ou faits pour l'apprentissage des aspirants, par exemple, qui y reproduisent notamment les notes météorologiques ou chronologiques, pour autant vagues qu'elles soient, qu'ils lisent dans les rapports de leurs supérieurs (il est à noter que leur formation les engage à tenir un tel journal). Enfin certains officiers utilisent leurs journaux avec des intentions spécifiques, comme nous allons le constater tout au long de ce mémoire. Pour les scientifiques, les journaux de mer sont parfois riches en informations personnelles ou en notes d'observations; certains naturalistes consignent parfois uniquement ce qui est pertinent à leur travail lors des escales.

<sup>46</sup> Ces journaux varient en longueur et en qualité d'informations; certains officiers écrivent presque exclusivement ce qui se rapportait à la navigation (observations météorologiques, positionnement du navire, etc.), tandis que d'autres incluent des correspondances, des rapports et autres documents connexes.

<sup>47</sup> Seuls les journaux de Leschenault et Bernier (tous deux en extraits) sont disponibles aux Archives nationales; les journaux de deux autres scientifiques sont au Muséum national d'Histoire naturelle de Paris, et n'ont malheureusement pas pu être consultés pour ce mémoire.

<sup>48</sup> Baudin a tenu deux journaux pendant son expédition. L'un, plus officiel, est celui qu'il dictait à ses différents secrétaires et qui était conçu pour être publié, comme le démontrent les merveilleuses illustrations des artistes Petit et Lesueur que le commandant y a inclus; il a été retranscrit par Jacqueline Bonnemains (Nicolas Baudin, *Mon voyage aux terres australes: journal personnel du commandant Baudin*, sous la dir. de Jacqueline Bonnemains, Paris, Imprimerie nationale éditions, 2000, 467 p.). L'autre, plus personnel, est celui qu'il écrivait lui-même, et qui a été transcrit et publié en anglais par Christine Cornell pour le lectorat australien (Nicolas Baudin, *The journal of Post Captain Nicolas Baudin, Commander-in-Chief of the Corvettes Géographe and Naturaliste; assigned by order of the government to a voyage of discovery*, traduit du français par Christine Cornell, avec une préface par Jean-Paul Faivre, Adelaide, Libraries Board of South Australia, 1974, 609 p.).

accessible à la population majoritairement anglophone du pays. De nombreux journaux sont riches en critiques formulées à l'endroit du commandant Baudin, et nous y avons toujours accès parce que conformément aux instructions de Pierre-Alexandre-Laurent Forfait, ministre de la Marine au moment du départ de l'expédition (voir l'Annexe C schéma 1 pour une présentation visuelle de la hiérarchie navale en 1800, incluant des portraits de certains de ses acteurs principaux), tous les journaux tenus à bord devaient être remis à l'arrivée<sup>49</sup>; ils étaient considérés comme la propriété de l'État, qui finançait l'expédition. Outre les journaux, le rapport officiel de l'expédition<sup>50</sup>, en deux volumes, a principalement été écrit par François Péron, mais aussi par Louis Freycinet après la mort de Péron. Étant donné la nature houleuse de la relation entre Baudin et Péron (ce dernier ne mentionne le commandant par son nom qu'à la description de sa mort), cette source très biaisée doit être utilisée avec précaution.

Tel qu'attendu, les sources posent un défi puisque ces hommes n'écrivaient pas pour l'historien, mais pour différents motifs variables (pour avancer leurs carrières professionnelles, pour la postérité, etc.). Ils n'ont pas consigné beaucoup d'informations de nature introspective, sur leurs états d'esprit et leurs sentiments, et il est difficile de discerner leurs émotions réelles des fausses<sup>51</sup>. De nombreuses raisons peuvent expliquer cette absence, incluant le contexte de l'époque, qui est tourmenté entre les passions de la Révolution et les traditions de l'Ancien Régime; le corps de la marine n'y échappe pas.

---

<sup>49</sup> Les journaux furent récupérés pour la plupart lors du voyage de retour à l'île de France et envoyés au ministère à Paris sous scellés, ce qui «devait assurer leur survie pour les historiens. Toutefois, cette ordonnance mettra fin à une source utile d'informations continues»; en effet, la cession des journaux aux autorités navales à l'île de France met un terme aux récits personnels, et ce jusqu'au retour en France. Horner, *La reconnaissance française*, p. 92 et 339-340.

<sup>50</sup> François Péron et al., *Voyage de découvertes aux terres australes*.

<sup>51</sup> Au sujet de la méthodologie et de l'historiographie des études historiques des émotions, voir l'article de Quentin Deluermoz, Emmanuel Fureix, Hervé Mazurel et M'hamed Oualdi, « Écrire l'histoire des émotions : de l'objet à la catégorie d'analyse », *Revue d'histoire du XIX<sup>e</sup> siècle*, vol. 2, n° 47 (2013), p. 155-189.

Ces conditions « intellectuelles, culturelles et politiques » qui impactent la psychologie individuelle sont aussi compliquées par la présence à bord « d'hommes de Lumières », qui perçoivent l'émotion comme une « perturbation de l'âme et du corps, opposée binairement à la raison<sup>52</sup>.

Rares sont donc les mentions d'émotions prises sur le vif, ou même des attentes des uns ou encore des motivations des autres pour ce voyage. C'est en effet une des limites des journaux de bord par rapport à ce mémoire, puisque la majorité de leur contenu est composé de détails techniques par rapport à la navigation. On retrouve notamment dans plusieurs journaux des « tables de loch », qui décrivent les conditions météorologiques, la vitesse du navire, etc., qui sont des éléments exclus de cette recherche. Nous avons plutôt accordé toute notre attention à trois thématiques principales : les exigences du mandat scientifique, les relations sociales vécues à bord entre les différents acteurs; les représentations que les participants se faisaient de l'expédition.

Chacun de ces thèmes a dicté la manière dont les sources ont été traitées. Pour les exigences du mandat scientifique, les journaux de bord n'ont révélé que très peu d'informations, et ce, de manière aléatoire sauf dans les rapports officiels des missions effectuées à terre. Il fallait donc avoir préalablement compris ce qu'impliquait un voyage en mer ordinaire pour pouvoir identifier les passages dans les sources qui montrent ce qui est attendu d'une expédition scientifique. Le thème des relations sociales était le plus difficile à explorer, puisqu'une même conversation peut être vécue différemment par chaque participant. Lorsqu'il s'agit d'un évènement notoire, comme la mort d'une personne ou une querelle majeure, celui-ci est généralement mentionné dans plusieurs

---

<sup>52</sup> Quentin, Emmanuel, Hervé et M'hamed, « Écrire l'histoire des émotions », p. 155.

journaux de bord, ce qui permet d'avoir plusieurs perspectives différentes sur un même sujet et de confirmer les faits décrits. Les interactions et conversations entre passagers sont des moments plus difficiles à cerner, particulièrement lorsqu'ils sont rapportés par un seul parti, et que ce dernier décrit la situation pour rabaisser son interlocuteur. Dans ces cas, les ouvrages comme celui de Frank Horner, qui relatent parfois ces échanges, deviennent très utiles pour savoir si la version racontée est fiable<sup>53</sup>.

Enfin, pour cerner les représentations que les participants se faisaient de l'expédition, on a plutôt cherché des témoignages de nature à révéler comment les scientifiques et les officiers vivaient personnellement leur voyage. C'est à travers ces témoignages qu'il a été possible de déceler les motivations derrière l'aventure, éclairant les gestes posés ou les paroles lancées, et ainsi construire notre compréhension des attentes que chacun nourrissait par rapport à l'expédition. La catégorisation des informations recueillies a généré dans un second temps les thèmes tels que « l'aide diplomatique » et « l'ivresse », qui tissent la trame de notre démonstration. Celle-ci repose donc sur trois axes majeurs : le travail de nature scientifique effectué dans l'expédition, les types et sujets majeurs de discordes et les amitiés développées avant ou pendant le voyage, et leurs influences sur l'expérience vécue de la campagne.

Le premier chapitre dépeint le quotidien vécu par les membres de l'expédition ainsi que la structure typique d'une telle expédition scientifique au tournant du 19<sup>e</sup> siècle, incluant la division des tâches quotidiennes en mer et en escale. Les contraintes amenées par la vie en mer (les maladies, peurs par rapport à la mer, etc.), à bord d'un navire de

---

<sup>53</sup> Horner fut l'un des premiers historiens contemporains à faire un recensement complet des sources existantes par rapport à l'expédition Baudin, et ce tant en France qu'en Australie, ou ailleurs dans le monde. Il utilisa, notamment, les collections du Muséum d'histoire naturelle du Havre, ainsi que celles des autorités de l'ancienne île de France. Horner, *La reconnaissance française*, p. 18 et 393.

marine (incluant sa hiérarchie, ses lois, traditions, etc.) et en compagnie d'un groupe d'hommes d'origines sociales et d'éducatons différentes (des scientifiques, des officiers et aspirants, des officiers issus de la marine marchande, des marins, etc.) ont des conséquences importantes sur les microcosmes des deux vaisseaux. Le deuxième chapitre explore les types de discordes majeures, incluant la violence et les troubles hiérarchiques. Malgré les nombreux conflits à bord et à terre, le navire avait aussi l'effet contraire : il pouvait rapprocher certains individus, qui tissaient parfois des alliances temporaires contre leurs chefs, ou des liens durables pour affronter justement les innombrables contraintes de la vie en mer.



## Chapitre 1

### Les tâches d'une expédition scientifique

L'expédition de Baudin n'était pas le premier voyage d'exploration scientifique d'envergure que la France organisait. Certains des organisateurs, comme l'ancien ministre de la Marine et géographe Charles Pierre Claret de Fleurieu, avaient déjà participé à la rédaction des instructions des expéditions de La Pérouse et d'Entrecasteaux<sup>1</sup>, alors que d'autres, comme Bougainville lui-même, connaissaient très bien d'expérience le déroulement typique d'un tel voyage. Là où l'expédition se différencie des précédentes, c'est par le nombre élevé de scientifiques et d'artistes qu'elle embarquait : le voyage de Bougainville ne comptait qu'un seul botaniste désigné comme naturaliste parmi ses passagers, l'expédition de La Pérouse cinq et celle d'Entrecasteaux six, ce qui est peu en comparaison des 22 scientifiques et artistes qui quittèrent le port du Havre avec Baudin en 1800<sup>2</sup>. Cette particularité se traduit par une emphase prononcée sur le caractère scientifique du voyage, mais les objectifs de sa mission n'étaient pas pour autant nouveaux ou inédits à cette expédition. On compte parmi ceux-ci celui de terminer la reconnaissance de la côte australienne, qui avait d'abord été confiée aux expéditions bien connues de Bougainville et de La Pérouse. C'est celle du Général d'Entrecasteaux qui arriva le plus près d'accomplir cette tâche, mais au final, les prédécesseurs du

---

<sup>1</sup> Frank Horner, *La reconnaissance française: l'expédition Baudin en Australie (1801-1803)*, traduit par Martine Marin, [s.l.], L'Harmattan, 2006, p. 75.

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. 74.

commandant Baudin ont tous été incapables de mener à terme cette mission de cartographie<sup>3</sup>.

Pour les organisateurs du voyage et le gouvernement français qui le finançait, cet objectif de cartographie ne devait pas en compromettre les aspirations scientifiques, ou vice-versa. En effet, trouver l'équilibre entre le temps passé à terre pour l'histoire naturelle et celui passé en mer pour parcourir plus de côtes à cartographier était une problématique importante pour le commandant. Ce défi auquel Baudin devait faire face pour s'assurer du succès de sa mission était accentué par la présence du grand nombre de naturalistes à bord, qui étaient tous impatients de se retrouver à terre après des longues traversées en mer, pendant lesquelles les capitaines devaient aussi trouver de quoi les occuper. Le travail que faisaient les scientifiques avait donc une incidence sur toute l'expédition, non seulement sur ses résultats finaux, mais aussi sur le moral de l'équipage en général. Afin de mieux comprendre les relations sociales et la dynamique à bord, il est nécessaire de voir en quoi consistait le travail quotidien des participants, qui affectait certainement leur perception de l'expédition et de leurs collègues. Ce chapitre explore donc les tâches et occupations des membres de l'expédition, principalement des scientifiques, mais aussi des officiers, dans les contextes maritime et terrestre.

### **1.1. En mer**

Avant d'arriver sur les côtes de la Nouvelle-Hollande le 27 mai 1801, les membres de l'expédition durent passer cinq mois en mer, en plus de faire deux escales en route, soit aux îles Canaries et à l'île de France. Les premières semaines étaient une période d'adaptation pour la majorité des scientifiques embarqués, puisqu'ils faisaient ici

---

<sup>3</sup> Horner, *La reconnaissance française*, p. 74.

leur premier séjour maritime. Comme pour tout passager nouveau à la vie en mer, il fallait d'abord s'habituer au tangage du navire, qui causait chez certains des nausées et des vertiges. Le commandant n'était pas surpris que ses scientifiques soient affligés de ces maux : « Les savants [...] ont été comme on devait s'y attendre malades du mal de mer, mais tous sont parfaitement rétablis<sup>4</sup>. » Ce mal passait au bout de quelques jours, mais une fois sorti des cales du navire, encore fallait-il s'ajuster aux arias du pont. Le temps particulièrement capricieux de la mer entraînait des dangers qui apeuraient les novices de l'espace naval, sans surprendre ceux qui y passaient la majorité de leur vie. Le commandant décrit ainsi une soirée lors de laquelle, pendant qu'une partie de l'équipage dansait (la danse étant utilisée par Baudin comme de nombreux autres capitaines en guise d'activité physique pour les équipages), un marsouin fut pêché. La nouvelle attira les scientifiques sur le pont. Baudin fit accrocher l'animal afin qu'ils puissent l'étudier, mais un vent soudain les fit fuir pour se réfugier<sup>5</sup>. En plus des intempéries qui rendaient le pont parfois inhospitalier, plusieurs emplacements sur celui-ci étaient à éviter par tout passager sans expérience du travail des marins qui s'affairaient à la navigation à toute heure de la journée.

La description que Baudin fait des scientifiques alors qu'ils approchaient les Canaries laisse croire que leur excitation n'était pas seulement due à l'idée de débarquer du navire, mais plutôt à la joie d'avoir l'opportunité d'explorer un nouveau territoire : « [les scientifiques] ressemblaient à des fous, en sorte qu'il régnait à bord une confusion

---

<sup>4</sup> Horner, *La reconnaissance française*, p. 123.

<sup>5</sup> Nicolas Baudin, *The journal of Post Captain Nicolas Baudin, Commander-in-Chief of the Corvettes Géographe and Naturaliste; assigned by order of the government to a voyage of discovery*, traduit du français par Christine Cornell, avec une préface par Jean-Paul Faivre, Adelaide, Libraries Board of South Australia, 1974, p. 48.

extrême... De l'avant à l'arrière du bâtiment, on ne rencontrait que des dessinateurs<sup>6</sup>. » Partis depuis à peine deux semaines, les naturalistes étaient déjà impatients de faire leurs preuves à terre, alors que les Canaries avaient été reconnues depuis longtemps. En contraste, le temps qu'ils devaient encore passer en mer allait leur paraître long et sans distractions, ce que le commandant redoutait pour la suite du voyage. Baudin enjoint donc à tout futur dirigeant de mission scientifique de s'armer de patience :

I must say here, in passing, that those captains who have scientists, or who may someday have them aboard their ships, must, upon departure, take a good supply of patience. I admit that although I have no lack of it, the scientists have frequently driven me to the end of my tether and forced me to retire testily to my room. However, since they are not familiar with our practices, their conduct must be excusable<sup>7</sup>.

Pour le ministre de la Marine, le navire représentait un lieu d'apprentissage privilégié qui devait préparer les aspirants aux défis auxquels ils feraient face dans leurs futures carrières. Dans une lettre adressée au commandant, il écrivait que « Les grandes navigations sont les seules convenables pour former de bons officiers<sup>8</sup>, » voyant dans les voyages au long cours une opportunité sans égal pour former ces jeunes gens. En plus de demander à Baudin de s'assurer que les aspirants « étudient soigneusement toutes les parties de l'art nautique et soient exercés aux différentes manœuvres<sup>9</sup>, » le ministre suggéra que l'aspect scientifique de l'expédition enrichisse aussi leur formation. C'est pourquoi il proposa que certains scientifiques coopèrent avec les officiers dans un aspect particulier de leur éducation pratique : « Les astronomes comme les officiers doivent se faire un plaisir de les instruire; les premiers sur la manière de se former aux observations

---

<sup>6</sup> Horner, *La reconnaissance française*, p. 110.

<sup>7</sup> Baudin, *The journal of Post Captain Nicolas Baudin*, p. 21-22.

<sup>8</sup> Une majorité de journaux de bord ont été numérisés et fournissent la date équivalente du calendrier grégorien; pour ceux qui ne l'étaient pas, seulement la date du calendrier républicain est fournie. ANF, AM, 5 JJ 55, Pierre-Guillaume Gicquel, « Journal Nautique à remettre au Citoyen Gicquel Destouches, demeurant chez Madame Veuve Le Febvre, rue Ste Marguerite à St Malo », Copie de la Lettre du Ministre au Capitaine Baudin, Paris, en date du 7 vendémiaire an 9 [29 septembre 1800], p. 327.

<sup>9</sup> *Ibid.*

et les autres sur ce qui est relatif au gréement et à la manœuvre des vaisseaux<sup>10</sup>. » Même si l'importance de l'apprentissage des aspirants n'avait pas échappé au commandant, qui ordonna aux officiers de les laisser prendre la barre du gouvernail pour qu'ils prennent de l'expérience<sup>11</sup>, rien ne montre que Baudin ait demandé l'aide de ses scientifiques sur ce front. Par contre, le capitaine Hamelin ordonna à certains de ses scientifiques, mais aussi à quelques aspirants, de donner des cours sur leurs spécialités respectives :

Pour notre instruction commune, arrêter que le Citoyen Moreau aspirant de 1<sup>ère</sup> classe professera dans la grande chambre pendant 2 heures le soir par décade les mathématiques. Le Citoyen Bernier 3 fois l'astronomie. Le Citoyen Garnier chaque jour enseignera le dessin et le Citoyen Delisse 2 fois par décade parlera chimie. L'aspirant Couture chaque jour fera deux leçons d'arithmétique et de navigation<sup>12</sup>.

Cette instruction devait servir non seulement à distraire les scientifiques lors de la traversée entre les îles Canaries et l'île de France, mais aussi à éduquer l'équipage inexpérimenté<sup>13</sup>. De plus, en demandant aux aspirants d'enseigner, le capitaine pouvait évaluer les connaissances de ceux-ci tout en s'assurant de la révision des bases de la navigation de tous ceux qui écoutaient, incluant peut-être même les scientifiques. Cette démarche s'inscrivait donc dans l'ordre d'idée de l'instruction mutuelle recommandée par le ministre de la Marine.

Même si les scientifiques de l'expédition avaient peu à faire en mer, il y avait néanmoins du travail pour tous. Les astronomes étaient les scientifiques les plus sollicités en mer, puisqu'ils devaient faire des observations et des calculs dont les capitaines dépendaient pour déterminer la position de leurs navires. Malgré cela, l'utilité de leur

---

<sup>10</sup> ANF, AM, 5 JJ 55, Gicquel, « Journal Nautique à remettre au Citoyen Gicquel », Copie de la Lettre du Ministre au Capitaine Baudin, Paris, en date du 7 vendémiaire an 9 [29 septembre 1800], p. 327.

<sup>11</sup> ANF, AM, 5 JJ 57, Adrien Hubert Brüe, « Journal de la Corvette, Le Géographe Cape Baudin, tenu à bord par Brue aspirant », en date du 7 au 8 floréal an 10 [27-28 avril 1802], p. 144.

<sup>12</sup> ANF, AM, 5 JJ 41, Jacques Félix Emmanuel Hamelin, « Hamelin, J. F. E., Jacques Félix Emmanuel Hamelin des Essarts, Capitaine de Frégate Commandant le Naturaliste, ... vol. I », en date du 23 au 24 brumaire an 9, p. 29.

<sup>13</sup> Horner, *La reconnaissance française*, p. 121.

poste à bord pouvait leur paraître compromise, comme en témoigne l'officier Pierre Guillaume Gicquel : « Le citoyen Bissy astronome est venu me faire ses doléances sur ce qu'il s'était aperçu que le commandant enregistrait mes observations et non les siennes [...] Comme je ne suis point l'homme préposé par le gouvernement pour ce travail, je me suis décidé à ne plus m'en occuper pour ne plus donner aucun motif de jalousie<sup>14</sup> ». Sentant que les observations d'un autre étaient préférées aux siennes, Frédéric Bissy ne voulait que s'assurer que le travail pour lequel il avait été engagé soit utile à son supérieur, et que son honneur soit préservé dans ce processus. Les jardiniers, eux, devaient prendre soin des plantes à bord, soit des arbres français qui devaient être plantés dans les territoires explorés ou celles qui étaient consommées à bord, comme la laitue pour la table des officiers<sup>15</sup>. Certains scientifiques allaient au-delà de leurs sujets de recherche habituels afin de trouver une source d'occupation en mer. C'était notamment le cas de François Péron, embarqué comme apprenti zoologiste, qui mesurait la température de la mer chaque jour afin de la comparer avec celle de l'atmosphère, pour vérifier laquelle des deux était la plus élevée. Cette expérience, dont Baudin note les détails sans pour autant la trouver prometteuse<sup>16</sup>, donne lieu à un incident qui amuse bien les témoins présents. Alors que Péron prend la température de l'eau, une vague le submergea si brusquement qu'il se crut emporté par la mer. Lorsque l'eau se rétracta, il fut fort surpris d'être toujours en vie et au même endroit, tout en ayant perdu son thermomètre et ses notes<sup>17</sup>. Cette anecdote montre non seulement l'insécurité que ressentaient certains des scientifiques par rapport au navire et à la mer, mais aussi jusqu'où ils étaient prêts à aller

---

<sup>14</sup> ANF, AM, 5 JJ 55, Gicquel, « Journal Nautique à remettre au Citoyen Gicquel », en date du 21 au 22 frimaire an 9, p. 91.

<sup>15</sup> Horner, *La reconnaissance française*, p. 117.

<sup>16</sup> Baudin, *The journal of Post Captain Nicolas Baudin*, p. 42.

<sup>17</sup> *Ibid.*, p. 37.

pour se rendre utile en mer, même si cela impliquait de sortir de leurs champs d'expertise.

Une des occupations qui aidait des naturalistes à passer le temps était l'étude d'animaux marins. Quoi que certaines espèces d'oiseaux étaient occasionnellement abattus et ramenés à bord avec succès afin d'être examinés et empaillés<sup>18</sup>, les zoologistes et dessinateurs n'avaient que la mer comme écosystème où puiser de nouveaux sujets d'étude. Même si Baudin rapportait souvent dans son journal ce qu'il qualifiait comme des bonnes journées pour l'histoire naturelle, surtout lorsqu'il croyait qu'une nouvelle espèce avait été pêchée (comme des mollusques ou des méduses), certains spécimens excitaient plus les naturalistes que d'autres.

Le commandant mentionne des querelles entre hommes de science au sujet d'animaux marins pêchés par l'équipage à deux reprises dans son journal personnel. La première dispute a lieu entre le médecin du *Géographe*, François Étienne L'Haridon, et le zoologiste Péron. Les deux hommes s'affairent à disséquer un requin, lorsque Péron courut trouver le commandant, recouvert de sang, pour dénoncer L'Haridon de lui avoir volé le cœur du squalé<sup>19</sup>. Afin d'apaiser le plaignant, Baudin lui promit que le prochain requin attrapé serait le sien. Les naturalistes étaient reconnus pour être contrariés lorsqu'un amateur, considéré comme tel s'il n'était pas engagé officiellement comme savant, faisait leur travail à leur place, ce qui s'était produit auparavant dans l'expédition d'Entrecasteaux<sup>20</sup> et dans l'affaire dont Bissy s'était plaint auprès de Gicquel<sup>21</sup>. Pour que

---

<sup>18</sup> “At sunset we caught a Cape pigeon on the line, which greatly entertained the naturalists. It was given to Maugé to be stuffed.” Plus tard dans la même journée, Baudin raconte qu'ils tuèrent un albatros, mais que la ligne de pêche s'était coupée et qu'ils le perdirent. Baudin, *The journal of Post Captain Nicolas Baudin*, p. 147.

<sup>19</sup> Baudin, *The journal of Post Captain Nicolas Baudin*, p. 46.

<sup>20</sup> Ralph Kingston, « A not so Pacific voyage: the 'floating laboratory' of Nicolas Baudin », *Endeavour* vol. 31, n° 4 (décembre 2007), p. 145.

l'officier de santé cesse d'usurper les rares tâches des scientifiques, le commandant lui reprocha de vaquer à tout sauf aux occupations associées à son poste, qui étaient nombreuses et importantes<sup>22</sup>.

La deuxième querelle survint entre les artistes et les anatomistes du *Géographe*, qui se disputèrent le privilège d'être les premiers à avoir accès à un marsouin qui venait d'être pêché<sup>23</sup>. Les artistes, qui voulaient pouvoir dessiner l'animal en entier, n'eurent pas le temps d'amener leur cause auprès du commandant que leurs adversaires se mettaient déjà à découper leur sujet. Comme dans le cas du requin, Baudin réussit à contenter les artistes en leur assurant que le prochain marsouin leur serait remis en une pièce. Un mois après cet incident, Gicquel mentionne que la pêche d'un requin ne provoque aucune bousculade entre les scientifiques pour l'étudier : « On a pêché un petit requin de 6 pieds, il a été vu avec indifférence. La fureur d'anatomiser et de disséquer était déjà passée<sup>24</sup>. » Alors qu'on se disputait les mêmes animaux marins avec jalousie plus tôt, cette distraction perd de son attrait rapidement lorsque les naturalistes réalisent l'abondance de ceux-ci et se lassent du manque de variété dans leur sujet d'étude.

Comme la première partie de leur voyage consistait à se rendre à leur lieu de travail, il est normal que les tâches que les scientifiques avaient à accomplir durant ce temps de transition leur aient paru ennuyeuses. Ce n'est qu'une fois rendus à destination que le travail de la mission pouvait réellement débiter pour les naturalistes. Et, conséquemment, ces hommes ne manquaient pas de tâches à effectuer en mer lors du

---

<sup>21</sup> ANF, AM, 5 JJ 55, Gicquel, «Journal Nautique à remettre au Citoyen Gicquel », en date du 21 au 22 frimaire an 9 [12-13 décembre 1800], p. 91.

<sup>22</sup> Baudin, *The journal of Post Captain Nicolas Baudin*, p. 68.

<sup>23</sup> *Ibid.*, p. 49.

<sup>24</sup> ANF, AM, 5 JJ 55, Gicquel, «Journal Nautique à remettre au Citoyen Gicquel », en date du 16 au 17 frimaire an 9.e [7-8 décembre 1800], p. 81.



voyage du retour: les botanistes devaient s'occuper des plantes rapportées, les zoologistes veillaient aux animaux exotiques ramenés vivants et tous devaient mettre de l'ordre dans leurs observations et collections respectives. Même les officiers, qui avaient passé leur temps à explorer de nouvelles côtes, devaient ensuite perfectionner leurs cartes afin de les publier le plus rapidement possible une fois revenus en France, et ce avant que des nations concurrentes produisent les leurs. Cela dit, à l'aller comme au retour, les scientifiques et artistes dédiaient le plus possible de leur temps en mer à leur domaine respectif, que ce soit pour contribuer à l'avancement de celui-ci, pour l'enseigner à d'autres ou simplement pour se préparer en vue du travail en Nouvelle-Hollande.

## 1.2. À terre

Le matin du 27 mai 1801, des matelots s'affairant à déployer le perroquet<sup>25</sup> crient du haut de leur perchoir qu'ils aperçoivent la terre<sup>26</sup>. Il s'agit du cap Leeuwin, à l'extrémité sud-ouest de la Nouvelle-Hollande, où l'expédition prévoyait faire son premier arrêt. Une fois la nuit tombée, on met les navires en panne<sup>27</sup> en vue du cap, et le commandant fait draguer le fond marin où ils se trouvent afin de voir s'il y a quelque chose d'intéressant à étudier pour lui et les naturalistes, qui étaient tous incapables d'attendre au lendemain pour réellement commencer leur mission<sup>28</sup>. L'excitation des scientifiques à l'idée de pouvoir enfin explorer cette terre, qui demeurait presque

---

<sup>25</sup> Une voile carré située en haut du mat.

<sup>26</sup> Horner, *La reconnaissance française*, p. 165.

<sup>27</sup> Mettre en panne est une manœuvre navale qui consiste à placer les voiles de manière à ne plus faire avancer le navire.

<sup>28</sup> ANF, AM, 5 JJ 56, Jean Baptiste Louis Claude Théodore Leschenault, « Extrait de la Relation de l'Expédition de découverte commandée par le Citn. Baudin, Capitaine de Vaisseau, du Citn. Théodore Leschenault, Botaniste », en date du 7 prairial an 9 [27 mai 1801], p. 2 et Horner, *La reconnaissance française*, p. 165.

complètement inconnue des Européens, était particulièrement palpable dans les premiers jours, et ce, malgré la première impression que leur fit le continent austral.

En effet, les vues traditionnelles de la Nouvelle-Hollande, qui montraient une végétation abondante et exotique, étaient prises depuis l'extrémité est du continent austral, la région humide de l'île<sup>29</sup>. Au contraire, la vue des falaises désertes suivie du *bush* australien en décourageait plus d'un. Ce fut surtout le cas des naturalistes, comme l'officier Jacques Saint-Cricq : « nous vîmes un terrain sablonneux dont l'aridité ne promettait aucune découverte en histoire naturelle<sup>30</sup> ». Au soulagement général, dès qu'ils furent entrés dans la baie du Géographe, la première grande découverte géographique de l'expédition, le paysage auparavant hostile devint soudainement plus prometteur. Malgré les nombreux scientifiques qui se portèrent volontaires, seuls le minéralogiste Louis Depuch et le jardinier Anselme Riedlé furent désignés par le commandant pour accompagner l'officier Henri Freycinet dans le premier débarquement, faute de place dans le canot pour amener plus de gens à terre.

Les allers-retours des canots entre les navires et la terre étaient généralement contrôlés par les capitaines, qui s'assuraient que le peu de canots disponibles étaient utilisés efficacement et que les matelots devant ramer n'étaient pas épuisés. Lors de l'escale aux Îles Canaries, le commandant s'était aperçu que les naturalistes empruntaient souvent les embarcations pour se rendre au rivage ou en revenir à toute heure de la journée, ce qui occasionnait des pertes de temps importantes dans les préparatifs des vaisseaux. Exaspéré, Baudin écrit alors que « the scientists do not yet realise fully enough

---

<sup>29</sup> Viviane Fayaud, « Le temps du rêve français : l'Australie dans l'iconographie au XIX<sup>e</sup> siècle », *Le Journal de la Société des Océanistes*, n° 129 (2009), p. 222.

<sup>30</sup> ANF, AM, 5 JJ 48, Jacques Saint-Cricq, « Journal de B. St Cricq, Enseigne de Vaisseau sur la Corvette Le Naturaliste... du Cap.ne Baudin », en date du 8 prairial an 9 [28 mai 1801], p. 21.

the inconvenience of having boats continually coming and going. I want to wait until experience has convinced them of the results which will soon follow from their useless excursions<sup>31</sup> ». Il espérait ainsi qu'ils comprennent d'eux-mêmes les complications qu'entraînaient leurs déplacements impertinents. Pour éviter ce problème de transport en Nouvelle-Hollande, les scientifiques étaient hébergés dans des tentes installées à terre lorsque les navires s'arrêtaient pour plus de quelques jours au même endroit<sup>32</sup>, ce qui enlevait la charge de les ramener à bord chaque nuit.

Quoique les sources provenant de l'expédition soient nombreuses, le point de vue des scientifiques serait absent de cette recherche si ce n'était du journal du botaniste Jean Baptiste Leschenault, conservé aux Archives nationales avec ceux de la majorité des officiers et aspirants<sup>33</sup>, et du récit officiel de l'expédition du zoologiste et 'observateur de l'homme' François Péron. Ce manque de diversité des sources scientifiques empêche de savoir exactement ce que faisaient les représentants de chaque discipline lorsqu'ils étaient à terre, comme les minéralogistes, par exemple. À partir du rapport final écrit par Péron, il est impossible de reconstituer les méthodes de travail de quiconque, même celles de l'auteur, puisque celui-ci ne présente que les résultats de l'expédition en général, ne donnant presque aucune indication des contributions individuelles des naturalistes. Lorsque Péron attribue des observations précises à un individu, c'est soit directement

---

<sup>31</sup> Baudin, *The journal of Post Captain Nicolas Baudin*, p. 24.

<sup>32</sup> ANF, AM, 5 JJ 34, Henri Freycinet, « Journal de Navigation Du L.t deV.au Hry. Freycinet, embarqué sur la Corvette de La republique f.se Le Géographe, an 11 de la R.que f.se », en date du 18 au 19 frimaire [9-10 décembre 1802], p. 40.

<sup>33</sup> Comparativement aux journaux des officiers et aspirants, il existe peu de récits journaliers du quotidien des scientifiques. Le journal de Pierre-François Bernier, astronome, fait aussi partie de cette recherche, mais contient peu d'informations non astronomiques de pertinence. Les journaux d'Anselme Riedlé et d'Antoine Sautier sont conservés au Muséum national d'Histoire naturelle, sous la cote MS 1685-1689, alors que les écrits de Stanislas Levillain sont au Muséum d'histoire naturelle du Havre sous la cote 07008-07010.

pour désigner les siennes<sup>34</sup> ou parce qu'il retranscrivait le rapport d'un collègue naturaliste dans lequel celui-ci décrivait ses propres découvertes<sup>35</sup>. L'officier Freycinet, qui eut pour tâche de compléter le récit de Péron après la mort de ce dernier et lorsque les deux vaisseaux étaient séparés, cite lui aussi directement les rapports des scientifiques et des officiers sur leurs missions effectuées à terre, dont les informations géologiques du minéralogiste Bailly sur l'île Rottneest, par exemple<sup>36</sup>. Tandis que Péron utilisait les témoignages des autres surtout pour raconter ce qui s'était produit alors qu'il était absent, Freycinet avait plus d'humilité par rapport au milieu scientifique. En tant qu'officier, il ne prétendait pas pouvoir mieux expliquer les travaux des naturalistes de son vaisseau qu'eux-mêmes l'avaient fait dans leurs propres rapports, de là son utilisation fréquente de citations directes.

Les seuls moments à terre que tous décrivent avec minutie sont ceux passés avec les 'naturels', ces peuples indigènes à l'Australie et à la Tasmanie que Baudin et ses hommes voulaient tant rencontrer. Les scientifiques comme les officiers cherchaient à tout prix à avoir des « entrevues » avec eux, soit des moments pendant lesquels les voyageurs français pouvaient étudier leur langue, leurs comportements et modes de vie. Les artistes profitaient aussi des groupes coopératifs pour dessiner les portraits de certains individus. Lorsque les indigènes ne fuyaient pas en les voyant, les membres de l'expédition tentaient alors de gagner leur confiance en leur offrant des objets de peu de

---

<sup>34</sup> Par exemple, Péron prend la peine de noter les noms qu'il donna à deux espèces de crapauds. François Péron et al., *Voyage de découvertes aux terres australes, exécuté sur les corvettes le Géographe, le Naturaliste et la goëlette le Casuarina, pendant les années 1800, 1801, 1802, 1803 et 1804 ... [Historique] rédigé par M. F. Péron, ... [et continué par M. Louis Freycinet, ... - Navigation et géographie... rédigé par M. Louis Freycinet, ...]*, Paris, Impr. impériale, 1807, p. 406.

<sup>35</sup> Péron cite le rapport du minéralogiste Bailly sur les Minéraux du comté de Cumberland. *Ibid.*, vol.1, p. 441-443.

<sup>36</sup> *Ibid.*, vol.1, p. 187.

valeur, comme des miroirs ou du verre, que certains prenaient,<sup>37</sup> mais qui ne les intéressaient pas tous<sup>38</sup>. On utilisait aussi ces objets de pacotille comme monnaie d'échange, afin de ramener en France des pièces d'intérêt ethnographique: « ces naturels étaient d'assez beaux hommes armés avec des sagaies qui n'étaient autre chose que de longs bâtons pointus par un bout et qu'ils lançaient à la main avec adresse; nous leur en avons troqué quelques-unes contre quelques bagatelles<sup>39</sup>. » Une fois le premier contact établi, chaque entrevue se déroulait différemment, mais les témoins prenaient toujours soins d'en noter le déroulement dans leurs journaux. Certains officiers prenaient même la peine de spécifier les jours où ils ne voyaient « point de naturels<sup>40</sup> ».

Pour des raisons de sécurité, les membres de l'expédition devaient tenter d'établir de bonnes relations avec les indigènes qu'ils rencontraient. Comme l'indique Horner, « éviter l'affrontement dû à des malentendus avec les indigènes » faisait partie des défis pour les voyageurs du Pacifique, au même titre que de garder une bonne santé en mer<sup>41</sup>. En effet, la « supériorité des armes à feu sur les lances » ne garantissait nullement la sécurité des Européens dans cette région du monde où de nombreux explorateurs étaient morts des suites de cet excès de confiance (comme James Cook)<sup>42</sup>. Afin de s'assurer de bonnes relations avec les indigènes, le commandant insistait auprès de ses hommes pour qu'ils ne fassent pas usage de violence en leur présence, surtout pas de leurs armes à feu.

---

<sup>37</sup> Par exemple, Saint-Cricq écrit « ils reçurent, avec plaisir, les présents qu'on leur fit ». ANF, AM, 5 JJ 48, Saint-Cricq « Journal de B. St Cricq », en date du 24 nivôse an 10 [14 janvier 1802], p. 60-61.

<sup>38</sup> Parfois les indigènes refusaient leurs bagatelles puisqu'ils avaient peur de leurs interlocuteurs : « le citoyen St-Cricq qui le montait avaient vu plusieurs naturels et entre autres une femme qui refusa toutes les bagatelles qu'on lui avait offertes ». ANF, AM, 5 JJ 56, François Antoine Boniface Heirisson, « Le Naturaliste, départ de l'Isle de France le 5 floréal, an 9 jusqu'à Timor », en date du 16 au 17 prairial an 10 [5-6 juin 1801], p. 17.

<sup>39</sup> *Ibid.*, en date du 1<sup>er</sup> au 2 ventôse an 11 [20-21 février 1802], p. 25.

<sup>40</sup> ANF, AM, 5 JJ 48, Saint-Cricq « Journal de B. St Cricq », en date du 25 nivôse an 10 [15 janvier 1802], p. 63.

<sup>41</sup> Horner, *La reconnaissance française*, p. 100.

<sup>42</sup> *Ibid.*

Cette approche pacifiste prônée par Baudin est évidente dans les instructions qu'il donna à Louis Freycinet lorsque celui-ci prit le commandement du *Casuarina*, un plus petit navire acheté à Port Jackson pour voguer de conserve avec le *Géographe* après le départ du *Naturaliste* pour la France. Dans sa lettre à l'officier, Baudin explique que l'expédition, contrairement à bien d'autres, n'avait pas fait couler de sang d'indigènes, et qu'il comptait sur Freycinet pour qu'elle demeure ainsi : « vous devez éviter toute espèce d'engagements avec ceux que vous pourrez rencontrer. En conséquence, il vous est ordonné qu'après avoir tenté tous les moyens de douceur, d'amitié, de démonstration et de paix, de vous retirer de dessus leurs territoires plutôt que de vouloir y pénétrer par la force et le secours de vos armes, dont vous ne ferez usage que dans un danger imminent pour vous ou ceux qui vous accompagneront<sup>43</sup>. » Le reste de l'expédition se déroula heureusement sans incident sur ce front.

Les scientifiques ne travaillaient pas en isolement les uns des autres. Pour certains, leur spécialité exigeait une collaboration étroite avec d'autres naturalistes à bord, comme c'était le cas entre jardiniers et botanistes, de la même manière que les astronomes devaient travailler de pair avec les officiers. Les traces de ces collaborations entre scientifiques existent dans le journal de Leschenault, qui consultait les travaux et les spécimens rapportés par ses collègues pour enrichir ses propres recherches. Lorsqu'il attendait de pouvoir se rendre lui-même à terre pour la première fois, le botaniste étudiait avec attention ce que les deux premiers naturalistes à y descendre ramenaient de la Nouvelle-Hollande. Leschenault note avec intérêt les observations du minéralogiste Depuch, qui rapportait les premiers détails sur la composition du sol de la région visitée,

---

<sup>43</sup> ANF, AM, 5 JJ 50, Louis Freycinet, « Journal tenu par le lieut de Vau Lis Freycinet commandant la goëlette Le Casuarina. Mois de vendémiaire et de brumaire an XI », en date du 13 prairial an 11 [1<sup>er</sup> -2 juin 1803], feuille volante.

des informations pertinentes pour le botaniste<sup>44</sup>. Ensuite, Leschenault écrit que « Le citoyen Riedlé rapporta une assez grande quantité de plantes » qu'il put ensuite décrire et classer, tout en prenant soin de noter tous les détails que le jardinier en chef lui avait fournis sur chacune des plantes<sup>45</sup>. Son travail sur les échantillons que lui avait apportés Riedlé se terminait en nommant les spécimens qu'il croyait reconnaître comme n'ayant jamais été décrits auparavant; il nomma ainsi l'une d'elles *Baudinia*, en l'honneur du commandant de l'expédition<sup>46</sup>. Les officiers consultaient eux aussi les travaux des scientifiques, même si ce n'était pas dans l'intention de collaborer avec eux. Ainsi, Louis Freycinet et Saint-Cricq étaient au fait des recherches qu'effectuait Leschenault sur Timor et les gens qui y vivaient, et prirent le temps de retranscrire ses observations dans le journal de Saint-Cricq<sup>47</sup>.

Les officiers prenaient parfois la peine de décrire les activités et découvertes de leurs collègues, ce qui donne au lecteur un aperçu, quoique superficiel, du quotidien des naturalistes à terre. L'aspirant Léon François Brèvedent, par exemple, décrit sommairement un voyage de quatre jours qu'il fit à l'île Dirk Hartog avec trois autres hommes, dont le zoologiste Levillain, qu'il avait pour tâche de seconder. Parmi les animaux qu'ils recensèrent, Brèvedent mentionne qu'ils ont « vu beaucoup de rats kangourous, une quantité considérable de chiens de mer sur le rivage, beaucoup d'oiseaux de proie et autres petits oiseaux; entendus un cri semblable à celui de bêtes fauves et remarqué sur le bord d'un grand trou les traces d'un animal à griffe assez

---

<sup>44</sup> ANF, AM, 5 JJ 56, Leschenault, « Extrait de la Relation de l'Expédition », en date du 11 prairial an 9, [31 mai 1801], p. 5.

<sup>45</sup> *Ibid.*, p. 6-7.

<sup>46</sup> *Ibid.*, p. 8.

<sup>47</sup> ANF, AM, 5 JJ 48, Saint-Cricq « Journal de B. St Cricq », en date du mois de brumaire an 10 [23 octobre-21 novembre 1801], p. 41-56.

semblable pour la grandeur aux pieds du loup et des plus gros chiens<sup>48</sup> ». Pour les zoologistes, donc, on peut aisément imaginer des journées passées à parcourir beaucoup de terrain afin d'identifier et de capturer (morts ou vifs) le plus possible de nouvelles espèces. Similairement, les jardiniers et botanistes tentaient de ramener le plus de plantes possible afin de les faire répertorier officiellement une fois parvenues en France. Dans les rares cas où le commandant envoyait des officiers reconnaître une nouvelle région sans naturaliste pour les accompagner, ceux-ci portaient tout de même attention aux objets d'histoire naturelle qui les entouraient. Ce fut le cas de l'ingénieur de marine François-Michel Ronsard lorsqu'il explora une île presque stérile au large de la Nouvelle-Hollande. Il en rapporta quelques spécimens de plantes que Leschenault put ensuite classer, en plus de coquillages pour les collections des zoologistes<sup>49</sup>.

Les scientifiques n'étaient pas les seuls membres de l'expédition à vouloir contribuer à l'accroissement du savoir humain. Cette ambition était aussi partagée par certains membres de l'état-major, particulièrement lorsqu'ils accompagnaient des naturalistes dans leurs recherches. En décrivant son premier tour à terre en Nouvelle-Hollande, Ronsard nota cet objectif commun aux membres de son groupe : « Je m'enfonçai dans les broussailles avec M.M. Riedlé, Lesueur et Barbe, ou nous marchâmes de conserve, à quelque distance les uns des autres & sans nous perdre de vue, cherchant avec avidité à recueillir quelques connaissances sur cette portion de la Nouvelle-Hollande jusqu'alors inconnue aux nations civilisées<sup>50</sup>. » La contribution de

---

<sup>48</sup> ANF, AM, 5 JJ 56, Léon François Brèvedent, « Journal nautique historique, fait par moi Leon Fois Brevedent aspirant de 2de Classe, commencé le 14 prairial an XI à bord du Géographe », Le 1<sup>er</sup> thermidor an 9 [20 juillet 1801], p. 7.

<sup>49</sup> ANF, AM, 5 JJ 56, Leschenault, « Extrait de la Relation de l'Expédition », en date du 3 thermidor an 9 [21 juillet 1801], p. 42.

<sup>50</sup> ANF, AM, 5 JJ 28, François-Michel Ronsard, « Journal de Monsr Ronsard, Voyage de Mr. Baudin », en date du 15 prairial an 9 [4 juin 1801], p. 36.



Ronsard lors de cette sortie fut l'identification d'un arbre dont le bois lui semblait approprié à la construction navale : « Le seul parti qu'on en pourrait tirer pour la marine serait de l'employer comme bois de membrure; sous ce rapport, il offre souvent des configurations précieuses<sup>51</sup>. » L'observation de l'ingénieur, directement reliée à son domaine d'expertise, montre sa capacité à reconnaître la valeur pratique des nouveaux spécimens qui l'entouraient. Une autre découverte faite par un officier est celle de Louis Freycinet, qui remarqua la sève s'écoulant d'un arbre lors d'une des premières visites à terre. Dans son journal, Freycinet rapporte sommairement son initiative :

La côte est assez boisée l'arbre le plus commun est une espèce d'eucalyptus qui produit une résine extrêmement odoriférante. Cette résine<sup>52</sup> est assez abondante, j'en ai ramassé une certaine quantité, que j'ai remise entre les mains de notre maître calfat, afin de savoir si elle pourrait remplacer dans le besoin le brai sec, dont il se sert pour enduire les coutures des bâtiments. Il en a été très satisfait<sup>53</sup>.

Les officiers regardaient donc leur environnement d'un œil différent de celui des naturalistes, trouvant des utilisations pratiques aux nouvelles ressources naturelles qu'ils croisaient. Ces deux cas montrent le désir qu'avaient certains officiers de contribuer au progrès de la science maritime, un domaine pour lequel ils se sentaient suffisamment à l'aise pour formuler des recommandations.

Lorsque les navires accostaient, les officiers avaient eux aussi des tâches à compléter, en plus d'accompagner leurs collègues savants dans leurs investigations à terre. Il était impératif à tout nouveau mouillage<sup>54</sup> de trouver de l'eau douce, une ressource à laquelle il fallait constamment penser lors des voyages au long cours. En

---

<sup>51</sup> ANF, AM, 5 JJ 28, François-Michel Ronsard, « Journal de Monsr Ronsard, Voyage de Mr. Baudin », en date du 15 prairial an 9 [4 juin 1801], p. 36-37.

<sup>52</sup> Il s'agissait probablement la résine d'eucalyptus rouge, reconnue pour le calfatage. Julien-Joseph Virey, *Histoire naturelle des médicamens, des alimens et des poisons tirés des trois règnes de la nature...*, Paris, Rémond-Ferra, 1820, p. 266.

<sup>53</sup> ANF, AM, 5 JJ 50, Louis Freycinet, « Journal tenu par le lieut de Vau Lis Freycinet », en date du 11 prairial an 9, [31 mai 1801], p. [n.p.].

<sup>54</sup> Un mouillage est un endroit sûr où un navire peut jeter l'ancre, à l'abri des vents et des vagues.

effet, sans garantie d'en trouver pendant leurs excursions en Nouvelle-Hollande, la quantité d'eau douce restante dictait, avec la quantité de provisions de nourriture, le temps disponible pour explorer avant de devoir se rendre dans un port pour se réapprovisionner. C'est pourquoi Saint-Cricq et le reste de l'équipage du *Naturaliste* durent quitter la baie des Chiens Marins le 4 septembre 1801 : « il ne nous restait plus que la quantité d'eau nécessaire pour nous rendre à Timor, et, comme d'après ce dont on était convenu le 9 de l'autre mois, on faisait les préparatifs pour l'appareillage<sup>55</sup> ». Les premières missions de reconnaissance sont donc généralement constituées d'officiers responsables d'amener les savants à terre et de repartir par la suite avec le canot pour trouver un ruisseau ou une rivière qui leur donneraient un accès facile à de l'eau douce.

En plus de ces tâches, les officiers quittaient leurs navires principalement pour faire la géographie des régions qu'ils visitaient, souvent accompagnés des géographes en titre de l'expédition, Pierre Ange François-Xavier Faure et Charles-Pierre Boullanger<sup>56</sup>. En revenant de ces missions, l'officier responsable devait rédiger un rapport sur le déroulement de celles-ci, prenant soin d'inclure des détails tels que « la nature du fond, les marées, les courants, les aiguades, les mouillages et tout ce qui peut augmenter nos connaissances sur le pays qu'il va parcourir<sup>57</sup> », qu'il transmettait ensuite au capitaine qui lui avait délégué cette tâche.

Pour les scientifiques, le temps passé en mer lors de la première partie du voyage fut l'un des moments les plus pénibles, puisque celle-ci ne correspondait pas aux attentes

---

<sup>55</sup> ANF, AM, 5 JJ 48, Saint-Cricq « Journal de B. St Cricq », en date du 15 fructidor an 9 [2 septembre 1801], p. 37.

<sup>56</sup> Par exemple, voir le journal de Louis Freycinet. ANF, AM, 5 JJ 50, Louis Freycinet, « Journal tenu par le lieutenant de Vau Lis Freycinet », en date du 28 prairial an 9, [17 juin 1801], p. [n.p.].

<sup>57</sup> ANF, AM, 5 JJ 48, Saint-Cricq « Journal de B. St Cricq », en date du 18 germinal an 11, [8 avril 1802], p. 83.

qu'une majorité d'entre eux s'étaient fait avant de partir. Une fois à destination, le travail colossal des scientifiques les occupait pleinement, nécessitant la collaboration de leurs collègues officiers. Tous ces passagers avaient des ordres clairs quant à leur rôle et leur travail au sein de l'expédition, mais la réalité des conditions de vie à bord des navires a rapidement rattrapé une partie d'entre eux, qui ont préféré quitter l'expédition une fois parvenus à l'île de France plutôt que de continuer le voyage et accomplir ce pour quoi ils s'étaient embarqués. Compte tenu des attentes élevées qu'avaient les participants vis-à-vis l'expédition, il n'est donc pas surprenant que des tensions aient surgi entre eux. Le peu de travail que les scientifiques avaient à effectuer lors du trajet vers la Nouvelle-Hollande et les relations houleuses qui se développèrent entre le commandant et ses officiers expliquent certaines des querelles qui seront examinées dans le prochain chapitre.

## Chapitre 2

### La discorde à bord

L'article 6 du règlement de la police<sup>1</sup> établie à bord des corvettes de l'expédition Baudin et approuvé par le ministre de la Marine se lit comme suit :

Le succès de la mission que nous avons à remplir dépend entièrement de l'union et de l'amitié qui doit s'établir entre les officiers de la marine et les naturalistes : il est particulièrement recommandé aux uns et aux autres d'éviter toutes contestations qui tendraient à devenir la cause d'un mécontentement réciproque ou à troubler la paix et la bonne intelligence qui doit régner entre nous<sup>2</sup>.

En effet, les voyages d'exploration scientifique sont des entreprises dont le succès était largement tributaire de la bonne entente entre les marins, les officiers de la marine française et les voyageurs irréguliers (les scientifiques et artistes). Le voyage aux Terres Australes de Baudin ne fait pas exception. Le temps passé en mer forçait les membres de l'expédition à interagir ensemble dans un cadre de vie stressant. Les règlements stricts de la hiérarchie navale ne pouvaient pas empêcher l'insubordination, présente sur les deux navires. Ce chapitre décrit les cas majeurs de discordes hiérarchiques retrouvés dans les journaux de bord, incluant ceux qui concernent la violence physique et l'espionnage de la correspondance du commandant Baudin.

---

<sup>1</sup> Les changements dans le système de justice de la marine au moment de la Révolution française sont trop complexes pour s'y attarder dans ce mémoire; l'Annexe C, schéma 1 montre une version simplifiée de l'ordre hiérarchique que Baudin devait respecter au moment de son départ. Bien des changements eurent lieu lors de l'expédition et à la suite de celle-ci, ce qui témoigne de l'importance des enjeux politiques de l'époque pour l'organisation d'une telle expédition. Pour une synthèse à ce sujet, se référer à l'article de Jean-Philippe Zanco, « Autour du Code de justice maritime (1858-1965) : Une brève histoire de la justice maritime », *Revue historique des armées*, n° 252 (2008), p. 72-85.

<sup>2</sup> ANF, AM, 5 JJ 55, Pierre-Guillaume Gicquel, « Journal Nautique à remettre au Citoyen Gicquel Destouches, demeurant chez Madame Veuve Le Febvre, rue Ste Marguerite à St Malo », Copie du Règlement de police à établir à bord des corvettes le Géographe et le Naturaliste pendant la campagne approuvée par le premier Consul et le Ministre de la Marine, en date du 29 vendémiaire an 9 [21 octobre 1800], p. 298.

## 2.1. Les troubles hiérarchiques

Le manque d'officiers d'expérience à bord des navires causera son lot d'insubordination pendant la campagne. L'historien Frank Horner considère notamment que « la principale source de difficulté pour l'expédition » est qu'elle n'a « aucun officier de pont au-dessus des enseignes de vaisseau<sup>3</sup>. » En effet, plusieurs crises sont directement causées par ce manque d'officiers expérimentés, surtout dans le vaisseau du capitaine Baudin. Ces troubles hiérarchiques peuvent être attribués au manque d'un second à bord du *Géographe*, aux missions mal effectuées par des officiers incompetents et à l'insubordination de certains individus.

### 2.1.1. Le manque d'un second

Une des discordes les plus marquantes de l'expédition fut la compétition entre l'ingénieur Ronsard et l'officier Henri Freycinet pour le poste de lieutenant en pied, c'est-à-dire le second du capitaine Baudin. Depuis novembre 1801, moment où Alexandre Le Bas de Sainte-Croix avait dû quitter l'expédition, les deux hommes attendaient impatiemment que le capitaine prenne une décision. Lors de la deuxième relâche à Timor, en mai 1803, la tension entre Ronsard, Freycinet et même Baudin était palpable :

[...] dans la matinée j'ai descendu à terre pour rendre compte au commandant d'une discussion qui s'était élevée entre Monsieur Freycinet et moi à l'égard des permissions que le commandant m'a autorisé à donner seul, Monsieur Freycinet bien que n'étant chargé ni de la police du bâtiment, ni du travail à faire à bord, a prétendu disposer lorsqu'il serait de garde de tous les hommes de l'équipage et des embarcations, le commandant, fâché de ces discussions m'a ordonné de m'en tenir aux ordres qu'il m'avait donnés [...]<sup>4</sup>

Le lendemain de cette scène, le commandant répondait à une lettre de Freycinet dans laquelle ce dernier demandait à savoir qui de lui ou Ronsard servait de lieutenant en pied

<sup>3</sup> Frank Horner, *La reconnaissance française: l'expédition Baudin en Australie (1801-1803)*, traduit par Martine Marin, [s.l.], L'Harmattan, 2006, p. 89.

<sup>4</sup> ANF, AM, 5 JJ 30, François-Michel Ronsard, « Journal nautique, tenu à bord de la corvette le *Géographe*... an 11e de la Rép. fse », en date du 22 floréal an 11 [12 mai 1803], p. 258-259.

sur le *Géographe*. Ronsard lut la réponse du commandant le lendemain dans le journal de bord du navire, qui indiquait qu'il hésitait à nommer l'officier qui lui servirait de second, puisque cette personne le remplacerait aussi comme capitaine du *Géographe* s'il mourait pendant la mission. Étant malade par intermittence depuis 1801<sup>5</sup> et voyant plusieurs de ses membres d'équipages mourir de maladies semblables à la sienne, Baudin était plus conscient que jamais des risques qu'il courrait. De plus, son remplaçant aurait à prendre la relève du commandement d'un équipage difficile à gérer. La décision étant trop difficile pour lui, Baudin décida finalement de laisser l'équipage choisir, dans un vote qui démontre que les carcans hiérarchiques sont ébranlés lors de longs voyages en mer :

[...] puisque vous exigés l'un et l'autre que je m'explique à ce sujet, je vous préviens que demain ou après-demain au plus tard, j'assemblerai l'équipage afin qu'il ait à me faire connaître qui de vous deux il préfère avoir pour chef, et son choix sera irrévocable. Car il est à propos que les hommes soient commandés par celui qui leur convient le mieux ou dans lequel ils ont le plus de confiance<sup>6</sup>.

Découragé que le commandant ne l'ait pas nommé, Ronsard réitère dans son journal les nombreuses raisons qui, selon lui, le qualifient plus que Freycinet, comme son expérience et son âge. De plus, l'ingénieur savait qu'un vote le désavantagerait par rapport à son adversaire : « il est rare que celui qui exerce la police à bord soit préféré aux autres officiers qui ne sont jamais obligés de punir<sup>7</sup>. » Comme ses objections au vote n'ont pas suffi pour faire changer Baudin d'idée, Ronsard se consola en pensant que le commandant « prouvait par cette mesure qu'il n'avait point à se plaindre de ma conduite depuis qu'il m'avait confié la police de son bâtiment<sup>8</sup> ».

---

<sup>5</sup> Nicolas Baudin, *The journal of Post Captain Nicolas Baudin, Commander-in-Chief of the Corvettes Géographe and Naturaliste; assigned by order of the government to a voyage of discovery*, traduit du français par Christine Cornell, avec une préface par Jean-Paul Faivre, Adelaide, Libraries Board of South Australia, 1974, p. 264.

<sup>6</sup> ANF, AM, 5 JJ 30, Ronsard, « Journal nautique », en date du 22 floréal an 11 [12 mai 1803], Copie de la lettre du Commandant au Citoyen Freycinet, p. 261.

<sup>7</sup> *Ibid.*, 23 floréal an 11 [13 mai 1803], p. 268.

<sup>8</sup> *Ibid.*

L'équipage s'adonna donc à des élections populaires, dans lesquelles Freycinet « obtint la préférence sur Monsieur Ronsard à la majorité de 65 voix contre 12<sup>9</sup>. » Loin de lui faire plaisir, ce mode de nomination était jugé indigne par l'officier et ses confrères de rang : « Qu'on ne pense pas que je rapporte cette circonstance pour en tirer vanité ; bien au contraire je me déclare fort humilié de la filière par laquelle il a plu au citoyen commandant de me faire passer<sup>10</sup>. » En effet, l'état-major considérait cette mesure comme « monstrueuse » et n'avait pas participé au suffrage, ce qui amena Freycinet à considérer les votes des scientifiques comme les seuls pour lesquels il avait de l'égard<sup>11</sup>. Ronsard prit d'abord la nouvelle avec soulagement, puisqu'il s'était débarrassé d'un grand fardeau, alourdi par le départ de Le Bas, qui avait laissé à bord « son esprit de corps disait-il, ou pour parler plus correctement sa jalousie et sa haine contre les officiers du génie<sup>12</sup>. » Pris d'une grande anxiété dès le lendemain du vote, Ronsard chercha sans succès à quitter l'expédition auprès du commandant et du médecin L'Haridon<sup>13</sup>. Il décida finalement de demeurer l'ingénieur de l'expédition, convaincu par Baudin que ce poste le rendait indispensable et qu'il n'aurait pas à agir comme le subordonné de Freycinet<sup>14</sup>.

### 2.1.2. Des missions mal effectuées

Les conflits de nature hiérarchique se produisaient parfois pendant ou à cause des missions que les officiers avaient à accomplir. C'est le cas de la mission que Baudin avait

---

<sup>9</sup> ANF, AM, 5 JJ 34, Henri Freycinet, « Journal de Navigation Du L.t deV.au Hry. Freycinet, embarqué sur la Corvette de La republique f.se Le Géographe, an 11 de la R.que f.se », en date du 17 au 30 floréal [7 au 20 mai 1803], p. 153.

<sup>10</sup> *Ibid.*

<sup>11</sup> *Ibid.*

<sup>12</sup> ANF, AM, 5 JJ 30, Ronsard, « Journal nautique », en date du 25 floréal an 11 [15 mai 1803], p. 276.

<sup>13</sup> *Ibid.*, en date du 26 floréal au 9 prairial [16 mai-29 mai 1803], p. 276-282.

<sup>14</sup> Ronsard n'aurait plus à faire d'autres devoirs à bord que ceux d'ingénieurs. Il décida de ne plus écrire dans son journal après Timor, mettant fin à une source riche en informations.

confiée à François-Désiré Breton. Assistés de Louis Freycinet, Faure, Bailly et de sept canotiers, les hommes partirent en chaloupe afin de trouver de l'eau douce<sup>15</sup>. Après avoir cherché pendant deux jours, Breton décide de retourner au navire, mais ils croisent à leur retour la chaloupe du *Géographe*. Le frère aîné de Louis, Henri Freycinet, leur dit qu'ils allaient manger un cygne dans le fond du port, « alors Freycinet cadet, sans me prévenir donna l'ordre au patron de porter dans le fond du port, » après quoi la chaloupe resta prise dans la vase et « le citoyen Freycinet parut mécontent et me dit des paroles dures : les chaloupiers ne savaient auquel des deux obéir : j'observais au citoyen Freycinet, que le capitaine m'ayant confié la chaloupe, m'avait cru capable de la conduire et que j'en répondais<sup>16</sup> ». Peu après, Breton offrit le commandement de la chaloupe à Freycinet, qui le prit. Voulant être avec son frère, Louis (qui ne mentionne pas l'incident dans son journal) avait désobéi à l'officier responsable, s'attirant le blâme du capitaine Hamelin, qui reprocha aussi à Breton d'avoir cédé la chaloupe à Freycinet<sup>17</sup>. La réaction d'Hamelin peut être qualifiée de naturelle dans le contexte de la hiérarchie navale, puisque celle-ci ne tolère pas l'improvisation. Lorsqu'un ordre est donné, il doit être suivi à la lettre. Le monde maritime en est un où le manque de communication ou la désobéissance peuvent rapidement mener à la tragédie, ce qui explique l'importance d'adhérer aux ordres émis par le capitaine.

De fausses informations pouvaient aussi causer de grandes pertes, comme c'était souvent le cas en cartographie. Les tâches difficiles de dessiner la côte et d'évaluer le fond marin (l'hydrographie) étaient essentielles à la navigation sécuritaire, ce qui

---

<sup>15</sup> ANF, AM, 5 JJ 57, François-Désiré Breton, « Breton, J. D., Journal de Breton, aspirant de 1ère classe à bord du *Géographe*, depuis le 9 vendémiaire an 9 jusqu'au 9 brumaire an 10 », en date du 26 nivôse an 10 [16 janvier 1802], p. 139.

<sup>16</sup> ANF, AM, 5 JJ 57, Breton, « Breton, J. D. », en date du 26 nivôse an 10 [16 janvier 1802], p. 144.

<sup>17</sup> *Ibid.*, p. 145.



explique la mauvaise réaction du capitaine Hamelin lorsque l'enseigne de vaisseau François Antoine Boniface Heirisson rapporte à tort que le South Passage était empruntable par navire, alors que la présumée île était en fait une péninsule. Chargé de cartographier le passage dans de mauvaises circonstances, soit avec un hydrographe malade et des vents non favorables, le capitaine Hamelin avait tout de même « rejeté la faute sur Heirisson<sup>18</sup>. » Après avoir soumis son rapport, ce dernier apprit qu'Hamelin « ne cessait de se plaindre à tout le monde » de sa conduite, alors qu'il se disait satisfait lorsqu'ils se parlaient<sup>19</sup>. La situation dégénéra lorsqu'Hamelin demanda la copie du rapport qu'Heirisson avait déchirée. Après avoir été 22 jours aux arrêts dans sa chambre, Heirisson admit que sa « vivacité » l'avait amené trop loin, mais que l'animosité de son capitaine envers lui se faisait ressentir depuis l'île de France<sup>20</sup>. Les missions causaient donc parfois des discordes de nature hiérarchique entre les officiers, surtout lorsqu'on mettait en question les compétences de quelqu'un à accomplir celles-ci.

### 2.1.3. L'insubordination

La description de deux cas marquants d'insubordination illustre particulièrement la nécessité de la hiérarchie navale lors de longs voyages : il s'agit des affaires de l'aspirant Louis Charles Gaspard Bonnefoy et de l'officier Antoine Furcy Picquet. Bonnefoy est impliqué dans deux altercations lors de la relâche à Port Jackson, rapportées toutes deux par Ronsard. La première a lieu dans le mess des officiers, alors que Bonnefoy traite de vulgaire « paysan » un caporal, que l'officier Henri Freycinet défend

---

<sup>18</sup> Horner, *La reconnaissance française*, p. 198.

<sup>19</sup> ANF, AM, 5 JJ 56, François Antoine Boniface Heirisson, « Le Naturaliste, départ de l'Isle de France le 5 floréal, an 9 jusqu'à Timor », en date du 30 messidor au 1<sup>er</sup> thermidor an 9 [19-20 juillet 1801], p. 34.

<sup>20</sup> *Ibid.*

ensuite en répondant qu' « un caporal comme lui vaut dix mille officiers comme vous<sup>21</sup> ». S'en suivit une volée d'insultes, surtout de la part de Bonnefoy, auxquelles Freycinet réagit en ordonnant à son subordonné de se rendre à sa chambre sur-le-champ. Invoquant qu'il ne peut pas être puni pour « une affaire qui ne regarde pas le service », Bonnefoy poursuit son obstination en tenant à connaître par écrit le motif de sa mise aux arrêts afin de se défendre auprès du commandant plus tard<sup>22</sup>. Après avoir lu le rapport de Ronsard sur le déroulement de la querelle, le commandant décida de punir les deux hommes ainsi que Ronsard, qui était l'officier de garde au moment de l'altercation, pour ne pas s'être interposé entre eux<sup>23</sup>. Cet incident montre le déroulement public de querelles personnelles, causé en partie par l'inexpérience d'un aspirant qui croyait à tort que les affaires qui n'étaient pas reliées à la mission n'avaient pas à se conformer à la hiérarchie navale. Donc, même si la confusion régnait à bord sur la personne responsable en l'absence du commandant, entre Freycinet et Ronsard, il n'y a pas de doutes pour le capitaine que l'écart de Bonnefoy devait être puni, tout comme le manque de jugement de ses deux officiers pour avoir laissé ce genre de scène se produire publiquement.

Bonnefoy récidive à peine deux semaines après avoir été dégradé pour son insubordination envers Freycinet, cette fois aux dépens de Ronsard<sup>24</sup>. Une grande livraison de caisses de biscuits avait forcé l'ingénieur à enrôler plusieurs hommes pour les ranger à bord, dont le boulanger, alors que celui-ci devait normalement se rendre à

---

<sup>21</sup> ANF, AM, 5 JJ 29, François-Michel Ronsard, « Journal nautique tenu pendant la campagne de découvertes... lieutenant de vaisseau », en date du 3 vendémiaire au 4 vendémiaire an 11 [25 septembre-26 septembre 1802], p. 386-387.

<sup>22</sup> *Ibid.*, en date du 4 vendémiaire an 11 [26 septembre 1802], p. 387-388.

<sup>23</sup> Pour avoir été informé de l'altercation par un autre officier que Ronsard, le commandant lui ordonna de rester 24 heures aux arrêts, « Citoyen Freycinet pendant 48 heures pour avoir engagé la dispute a bord, et le Citoyen Bonnefoy pendant six jours à compter du 3, pour lui apprendre a savoir se taire et a ne plus quitter les arrêts quand il s'y est rendu. » *Ibid.*, en date du 5 vendémiaire an 11 [27 septembre 1802], p. 389.

<sup>24</sup> *Ibid.*, 19 vendémiaire an 11 [11 octobre 1802], p. 400.

terre selon les ordres du commandant pour « visiter le biscuit fait » chaque jour<sup>25</sup>. Le soir même, le boulanger revint ivre d'à terre, et dit à Ronsard qu'il avait été envoyé par Bonnefoy. Lorsque Ronsard confronta Bonnefoy à ce sujet, l'aspirant lui répondit qu'il aurait dû l'avertir de cette nouvelle directive directement, ce que Ronsard prit comme un affront : « ce n'est point ainsi que doit se faire le service, et je vous apprendrai à le faire autrement<sup>26</sup> ». La situation hiérarchique étant compliquée par le manque d'un second à bord du *Géographe*, Bonnefoy se tourna directement vers Baudin pour le soutenir dans sa décision. Le lendemain, Ronsard apprit avec désarroi que le commandant était de l'avis de Bonnefoy, ce qui provoqua chez lui une période de doutes sur sa place dans l'expédition<sup>27</sup>. En tentant de clarifier sa situation, Ronsard demanda au commandant de continuer la campagne à bord du *Naturaliste*, afin de laisser le poste de second à Freycinet, ce que Baudin refusa<sup>28</sup>. Le commandant avait en effet besoin de ses meilleurs officiers pour calmer les nombreuses crises hiérarchiques qui se succédaient sur son navire, mais en ne nommant pas de second, il laissait un vide important non seulement pour Ronsard et Freycinet, mais pour tout l'équipage.

L'hostilité entre deux personnes pouvait empirer lorsque les faux pas de l'un étaient minutieusement scrutés par l'autre. Dans le cadre de l'expédition, l'insolence et l'insouciance de l'enseigne de vaisseau Picquet, qui s'était mis à dos les deux capitaines

---

<sup>25</sup> Selon l'ordre du commandant. ANF, AM, 5 JJ 29, Ronsard, « Journal nautique », en date du 19 vendémiaire an 11 [11 octobre 1802], p. 401.

<sup>26</sup> *Ibid.*

<sup>27</sup> « Au matin Mr Bonnefoy fut trouver le commandant, et lorsqu'il fut de retour à bord, j'appris indirectement qu'il s'était plaint, que le commandant était entré dans son sens, et qu'il devait me faire des reproches sévères, je fus révolté de ce propos, et je résolus d'aller le lendemain dès l'instant que j'aurais remis la garde, provoqué cette explication. J'y fus effectivement, au bout de quelques instants, voyant que le commandant ne me parlait de rien, je le mis sur la voie, alors il fut beaucoup plus loin encore que je m'y étais attendu, et me dit les choses les plus dures, et pour Mr Freycinet et pour moi. À l'instant même je me décidai à quitter l'expédition ». *Ibid.*, 20 vendémiaire an 11 [12 octobre 1802], p. 402.

<sup>28</sup> *Ibid.*, en date du 23 vendémiaire an 11 [15 octobre 1802], p. 406-407.

par sa conduite reprochable<sup>29</sup>, entraînent son renvoi. La première fois que Baudin s'est plaint de Picquet est suite à sa « somewhat unsuccessful » mission sur la côte ouest de la Nouvelle-Hollande, lors de laquelle le mauvais temps l'avait empêché d'accoster et de revenir à bord au moment prévu, selon son rapport retranscrit par le commandant<sup>30</sup>. Le tempérament difficile de Picquet est critiqué par Baudin peu de temps après, alors que l'officier étant de garde n'avait pas signalé la terre sous prétexte qu'il n'avait pas reçu d'ordre à cet effet. Enragé, le commandant prit les mesures nécessaires afin de rétablir la route lui-même, ce que Picquet jugea insultant<sup>31</sup>. D'une insolence à une autre, Picquet répondit à Baudin que comme celui-ci avait pris le commandement, « he would leave the watch<sup>32</sup>. » Le même matin, alors que Picquet vient demander à Baudin la permission de reprendre son service, le commandant l'informe qu'il ne ferait plus partie de l'expédition<sup>33</sup>, mais se ravise quand Le Bas plaide la cause de l'officier déchu. Picquet alla finalement trop loin lorsqu'il déranga le commandant travaillant dans sa cabine, sous prétexte qu'il trouvait que son quart ne passait pas assez vite<sup>34</sup>. Après un échange d'insultes, Baudin adressa une lettre formelle à Picquet pour l'informer que ses

---

<sup>29</sup> Picquet était à bord du *Naturaliste* au départ, mais Hamelin avait voulu le débarquer à l'île de France pour son insubordination. Baudin le prit dans son équipage « par considération pour sa famille ». Horner, *La reconnaissance française*, p. 206.

<sup>30</sup> Baudin, *The journal of Post Captain Nicolas Baudin*, p. 166-168. Horner nous apprend aussi qu'à cause de la mésentente entre Baudin et Picquet, le commandant avait nommé l'actuel cap du *Naturaliste* le cap du Mécontentement. Horner, *La reconnaissance française*, p. 168.

<sup>31</sup> Baudin, *The journal of Post Captain Nicolas Baudin*, p. 201-202.

<sup>32</sup> *Ibid.*, p. 201.

<sup>33</sup> *Ibid.*, p. 202.

<sup>34</sup> Breton décrit aussi la scène : « Piquet officier de quart, faisant régler l'horloge, et demandant au chef de timonerie si on avait attention au temps qui s'était écoulé depuis le moment de l'appareillage, le commandant qui était couché, lui cria de sa chambre, qu'il l'ennuyait, qu'il s'agissait de la sonde et non de l'horloge, et que si le quart l'ennuyait il pouvait le quitter, et que lui le prenait et il le prit en effet ». ANF, AM, 5 JJ 57, Breton, « Breton, J. D. », en date du 17 thermidor an 9 [5 août 1801], p. 97.

impertinences, sa conduite et son impolitesse avaient excédé sa patience; il releva Picquet de son quart pour de bon en évoquant la sécurité du navire et de ceux à bord<sup>35</sup>.

Une fois arrivé à Timor, Baudin écrivit de nouveau à Picquet pour lui dire de se trouver un logement à terre le plus rapidement possible, puisqu'il ne faisait plus partie de son équipage. Cette nouvelle contraria Picquet, qui se rendit à la cabine de son capitaine et lui parla si grossièrement que Baudin décida de le faire enfermer dans la forteresse du port<sup>36</sup>. Lorsque Picquet revint à la charge sur la nécessité de se trouver un logement, Baudin lui répondit qu'il s'en chargeait, ce qu'il ne fit manifestement pas<sup>37</sup>. Un jour plus tard, alors que Baudin était dans sa résidence à terre, Picquet lui rendit visite en uniforme complet avec son épée pour lui demander pourquoi il le traitait ainsi. Abasourdi par cette requête, Baudin lui demanda de répéter sa question, croyant qu'il réaliserait « the crime he was committing<sup>38</sup> ». Picquet répondit en brandissant son épée, ce que Baudin ne put tolérer; courant à la véranda, il ordonna qu'on amène quatre fusiliers pour escorter Picquet à la forteresse, mais l'officier délinquant prit la fuite et Baudin écrivit à son second, Le Bas de Sainte-Croix, pour qu'il le garde à bord jusqu'à ce qu'il ait décidé du sort de celui-ci. En accord avec le gouverneur de la colonie, Picquet fut enfin escorté à la forteresse jusqu'à ce qu'il soit envoyé en France, où il devait être jugé pour sa conduite<sup>39</sup>. Cette crise causa beaucoup d'émoi à bord du *Géographe*, non seulement pour les principaux belligérants, mais aussi pour leurs alliés : alors que Baudin ne pouvait compter que sur Ronsard dans son état-major, Picquet y avait plusieurs amis. Le plus important,

---

<sup>35</sup> Baudin, *The journal of Post Captain Nicolas Baudin*, p. 239.

<sup>36</sup> *Ibid.*, p. 256-257.

<sup>37</sup> *Ibid.*, p. 258.

<sup>38</sup> *Ibid.*, p. 259.

<sup>39</sup> *Ibid.*, 260 et ANF, AM, 5 JJ 57, Breton, « Breton, J. D. », en date du 9 fructidor an 9 et du 15 vendémiaire an 10 [27 août 1801], p. 110.

Le Bas, était à la tête d'un groupe d'officiers et d'aspirants qui essayèrent en vain de convaincre le commandant de garder Picquet dans l'expédition<sup>40</sup>. Cette tentative de sauvetage coûta cher à Le Bas, puisqu'elle entraîna son départ de l'expédition lors de cette même relâche à Timor<sup>41</sup> (pour mieux comprendre les alliances, voir l'Annexe C schéma 2).

## 2.2. Communication et espionnage

Une des premières sources de discorde à bord fut déclenchée par la lecture de la correspondance du commandant à son insu. Dans une de ses lettres au ministre de la Marine, Baudin fait une remarque au sujet du surnombre de scientifiques à bord et de leurs incompétences, désignant ces « savants dont la science me paraît moins étendue, que le nombre le comporte<sup>42</sup>. » Cette remarque, que Baudin voulait dépourvue de mauvaises intentions, fut bientôt rapportée aux personnes concernées, dont l'artiste Jacques-Gérard Milbert qui prit très mal la nouvelle. Gicquel décrit le déroulement des événements dans son journal :

Au départ de Ténériffe une personne avait lu dans le journal du capitaine Baudin une lettre qu'il écrivait au ministre de la Marine laquelle est défavorable aux savants; cette personne nous en prévint, chacun fut plus ou moins affecté et tous remarquèrent une bien grande méchanceté dans cette phrase [...] Milbert fut celui de nous qui prit le plus de chagrin, il n'avait fait cette campagne que pour être utile à sa famille qu'il aime tendrement et il craint que d'après ce rapport calomnieux le ministre de la Marine ne voulût pas payer à son épouse une partie de ses appointements comme il les lui avait promis; cette inquiétude l'eut bientôt mis en un état qui nous faisait craindre pour ses jours<sup>43</sup>.

Inquiet de son état de plus en plus mélancolique, le médecin demande à Baudin de parler à Milbert. Ce n'est qu'après leur rencontre que le commandant est informé de la cause véritable de l'excès de tristesse de l'artiste : « Quelqu'un [...] lui avait mis dans la tête

<sup>40</sup> Horner, *La reconnaissance française*, p. 206-208.

<sup>41</sup> Voir la section 2.3.5. L'honneur.

<sup>42</sup> Horner, *La reconnaissance française*, p. 123.

<sup>43</sup> ANF, AM, 5 JJ 55, Gicquel, « Journal Nautique à remettre au Citoyen Gicquel », en date du 22 au 23 nivôse an 9, p. 153.

que j'avais écrit au ministre de la Marine d'une manière peu flatteuse à son égard<sup>44</sup> ». Désolé que Milbert ait pu croire qu'il ait parlé en mal de lui, Baudin décida de lui lire sa lettre au ministre afin de le rassurer<sup>45</sup>. On ne mentionne pas par la suite si l'artiste s'est remis de ses émotions, mais il décide de quitter l'expédition une fois à l'île de France.

Gicquel détaille une deuxième crise interne soulevée par la lecture de la correspondance personnelle du capitaine. Comme la lettre le concerne plus directement cette fois-ci, l'officier prend la peine d'expliquer le comportement que le commandant leur reproche :

[...] une personne qui a entrée chez [Baudin] pour affaire de service a vu une lettre qu'il écrit au ministre contre les aspirants du bord et il y accuse les officiers d'être trop familiers avec ces jeunes gens, et qu'ils trouvaient toujours quelques bonnes raisons pour les excuser. C'est qu'elles existent ces bonnes raisons! À mon particulier j'avoue et je confesse avec vérité que ces jeunes marins se comportent très bien et très décentement, avec nous et les savants<sup>46</sup>.

Lorsque le commandant est informé de cette nouvelle fuite, il procède de la même façon qu'avec Milbert et fait lire la lettre à l'état-major. Celle-ci, que Gicquel a retranscrite à la fin de son journal, montre qu'il se plaint bel et bien de la proximité entre les aspirants et les officiers :

Ces liaisons intimes qui empêchent la régularité du service nuisent à l'instruction. Devenus camarades dès la première entrevue parce que les mêmes plaisirs les rassemblent, la familiarité s'accroît à un tel point que j'ai vu plus d'une fois des aspirants prendre sous bras l'officier avec lequel ils se trouvaient de quart et se promener même en ma présence sur le gaillard d'arrière<sup>47</sup>.

Se sentant particulièrement visé par le contenu de la lettre, le lieutenant François-André Baudin « pria » le commandant d'enlever le passage qui parle en mal des officiers, à quoi le commandant répondit que personne n'allait lui dicter sa correspondance<sup>48</sup>. L'intention du commandant par rapport à cette lettre est incertaine : laissée à vue sur son bureau et

<sup>44</sup> Horner, *La reconnaissance française*, p. 122.

<sup>45</sup> Baudin, *The journal of Post Captain Nicolas Baudin*, p. 74.

<sup>46</sup> ANF, AM, 5 JJ 55, Gicquel, «Journal Nautique à remettre au Citoyen Gicquel », en date du 27 au 28 nivôse an 9 [17-18 janvier 1801], p. 163.

<sup>47</sup> *Ibid.*, en date du 4 pluviôse an 9 [24 janvier 1801], p. 322.

<sup>48</sup> *Ibid.*, en date du 1<sup>er</sup> ventôse an 10 [26 février 1801], p. 329.

ensuite lue à tous pour clarifier ses propos, Baudin avait peut-être voulu que ses officiers soient informés directement de ses reproches. L'historien Frank Horner abonde dans le même sens que Gicquel, croyant que Baudin avait tendance à se plaindre par écrit des torts de ses hommes au lieu de confronter le problème en personne<sup>49</sup>. De plus, rien ne prouve que le commandant ait envoyé cette lettre au ministre, puisqu'il n'y a pas de copie officielle de celle-ci dans les archives, autre que le brouillon retranscrit par Gicquel<sup>50</sup>.

### 2.3. Les querelles physiques

En parallèle avec la piraterie, reconnue pour la violence qui lui était inhérente, le monde naval à l'époque moderne était grandement affecté par des excès de violence. En effet, les discordes se terminant en affrontements physiques faisaient partie intégrale du quotidien des divers corps de marine, comme la marine française. L'expédition de Baudin n'en fut pas exempte; on compte parmi les récits de l'expédition plusieurs coups et bagarres, ainsi qu'un duel entre officiers. Les descriptions de ces affrontements, trouvées dans les journaux de mer de certains officiers et aspirants se trouvant à bord des deux navires, offrent une perspective privilégiée des tensions ou des amitiés entre ces hommes troublés par le déroulement du voyage. La manière dont ces conflits étaient ensuite résolus par le commandant donne aussi un aperçu de la sévérité des punitions dans la marine française. L'analyse des sources démontre que les querelles avaient cinq causes principales —l'ivresse, l'insubordination, l'incompétence, la personnalité d'un individu et l'honneur— et que les conséquences étaient parfois graves pour les personnes impliquées.

---

<sup>49</sup> Horner, *La reconnaissance française*, p. 129

<sup>50</sup> *Ibid.*, p. 129.



Les blessures étaient normales lors de longs voyages en mer. On n'a qu'à penser à la représentation classique du marin à l'époque des bateaux à voiles, pour s'imaginer un homme avec une jambe de bois ou un cache-œil. Cette caricature est en fait plus près de la réalité qu'on pourrait le croire, puisque les éléments dangereux d'une expédition comme celle de Baudin sont nombreux. Premièrement, on compte les accidents navals communs, tels que les chutes<sup>51</sup> du haut des mâts ou dans les escaliers<sup>52</sup>, ou les blessures occasionnées par les tempêtes violentes<sup>53</sup>, qui ne sont pas systématiquement notés par les officiers de l'expédition. S'ajoutent à cela les dangers encourus par l'exploration du littoral australien, plus périlleux à l'époque par la présence d'indigènes. Puisque les îles du Pacifique étaient habitées par des peuples différents, les voyageurs européens craignaient ce qui était arrivé à James Cook<sup>54</sup> et possiblement au comte de La Pérouse<sup>55</sup> quelques années auparavant. Même si la majorité des interactions avec les peuples rencontrés furent sans incident, des aborigènes s'en sont pris aux hommes de l'expédition Baudin à deux reprises en deux semaines au sud de l'île de Tasmanie : un indigène projeta une sagaie<sup>56</sup> sur l'aspirant Jean-Marie Toussaint Maurouard après que ce dernier

---

<sup>51</sup> Gicquel écrit au sujet d'un homme tombé, mais non blessé gravement : « Voila de ces événements heureux et bien rares. ». ANF, AM, 5 JJ 55, Gicquel, « Journal Nautique à remettre au Citoyen Gicquel », en date du 12 au 13 ventôse an 9 [3-4 mars 1801], p. 253.

<sup>52</sup> « Dans la matinée le nommé Fanfan (matelot) est tombé de dessus le pont dans la cambuse et s'est dangereusement blessé ainsi que le cambusier côté avec le baril de galère que tenait ce premier et qui l'avait entraîné. » ANF, AM, 5 JJ 57, Adrien Hubert Brüe, « Journal de la Corvette, Le Géographe Cape Baudin, tenu à bord par Brue aspirant », en date du 19 au 20 thermidor an 9 [7-8 août 1801], p. 41.

<sup>53</sup> Breton écrit que la mer était très mauvaises, causant des blessures : « Le roulis était très fort plusieurs personnes furent blessées, je fus jeté de tribord à bâbord, contre le plat bord & restai sur le coup, j'eus une forte contusion au genou droit, où il se forma un dépôt qui m'empêcha de marcher : cela ne m'empêcha pas de faire mon quart ». ANF, AM, 5 JJ 57, Breton, « Breton, J. D. », en date du 5 pluviôse an 11 [25 janvier 1803], p. 243.

<sup>54</sup> L'explorateur anglais fut tué par un groupe d'indigènes à Hawaii en 1779.

<sup>55</sup> L'explorateur français disparut à l'île Vanikoro dans l'archipel de Santa Cruz, où les navires de l'expédition se sont échoués en 1788. Malgré l'expédition d'Entrecasteaux envoyée en 1791 afin de retrouver les navires du comte, l'endroit de l'échouage ne fut retrouvé qu'en 1825.

<sup>56</sup> Une sorte de lance, comme un javelot, ici faite par les indigènes de l'île de Tasmanie.

l'ait battu au bras de fer<sup>57</sup> et on lança des pierres sur le commandant et ses hommes alors qu'ils portaient de l'île, les blessant légèrement<sup>58</sup>. Les Français choisirent de ne pas riposter à ces attaques qui les surprirent, et le lendemain de ce dernier incident, les indigènes vinrent les accueillir sans montrer d'agressivité.

### 2.3.1. L'ivresse

Les blessures en mer et lors de l'exploration des territoires étrangers étaient légion durant l'expédition, tout comme la violence issue de tensions internes entre ses participants. La cause la plus évidente de bagarres était l'ébriété. On servait quotidiennement une ration d'alcool à chaque homme lorsqu'on en avait en quantité suffisante à bord<sup>59</sup>, et le commandant doublait même parfois les rations lors de fêtes<sup>60</sup> ou parce que l'équipage avait bien travaillé<sup>61</sup>. Ajoutons l'exemple des baptêmes ritualisés lors des passages, qui étaient traditionnellement fêtés par les marins pour souligner la traversée de l'équateur, et reconnus comme des moments de liesse et de libations difficiles à vivre pour les officiers. Selon Jean Merrien, ce rite n'était qu'une « mascarade » depuis le 17<sup>e</sup> siècle, puisque sa seule raison d'être était de « permettre aux matelots de traiter sans ménagement leurs supérieurs en hiérarchie ou en classe sociale —

---

<sup>57</sup> ANF, AM, 5 JJ 56, Jean Baptiste Louis Claude Théodore Leschenault, « Extrait de la Relation de l'Expédition de découverte commandée par le Citn. Baudin, Capitaine de Vaisseau, du Citn. Théodore Leschenault, Botaniste », en date du 26 nivôse an 11 [16 janvier 1802], p. 147-148 et Horner, *La reconnaissance française*, p. 222-223.

<sup>58</sup> Hamelin et Leschenault, entre autres, décrivent comment le commandant fut blessé à la tête après qu'un des indigènes ait essayé de se saisir du dessin que le dessinateur Petit avait fait de lui (ANF, AM, 5 JJ 41, Jacques Félix Emmanuel Hamelin, « Hamelin, J. F. E., Jacques Félix Emmanuel Hamelin des Essarts, Capitaine de Frégate Commandant le Naturaliste, ... vol. I », en date du 10 au 11 pluviôse an 10, p. 88 et ANF, AM, 5 JJ 56, Leschenault, « Extrait de la Relation de l'Expédition », en date du 29 nivôse an 10 [19 janvier 1802], p. 163.

<sup>59</sup> Horner, *La reconnaissance française*, p. 164.

<sup>60</sup> « On célébra la fête du jour, on pavoisa, et l'équipage eut double ration ». ANF, AM, 5 JJ 57, Breton, « Breton, J. D. », en date 1 vendémiaire an 10 [23 septembre 1801], p. 113.

<sup>61</sup> Heureux du travail fait par l'équipage pour remplacer un mat, Baudin doubla sa ration pour le diner. Baudin, *The journal of Post Captain Nicolas Baudin*, p. 51.

revanche qui conditionne de nombreuses fêtes populaires » de l'époque<sup>62</sup>. Lorsque l'équipage fêta le passage de la ligne équinoxiale, Gicquel constata que le nombre de personnes à baptiser « était considérable. Dans l'état-major nous n'étions que 4 [...] qui avaient eu cet avantage<sup>63</sup>. » Il s'empresse ensuite d'ajouter que s'il lui revient un jour « l'honneur de commander un bâtiment, il ne se fera point, dit-il, de cérémonie aussi absurde à mon bord. Mon équipage boira sa double ration et se divertira, mais ne fera aucune de ces mascarades insipides et selon moi insupportables<sup>64</sup>. »

Une limite d'alcool, si elle était envisagée, n'empêchait pourtant pas toujours les abus, comme le constate l'officier Pierre Guillaume Gicquel, qui nota dans son journal un incident qui le laissa perplexe :

Notre équipage a été soul toute la nuit, au point que deux qui l'étaient [ivres] a perdre raison sont venus a 12h ¼ forcer la serrure du coffre d'office des aspirants, devant moi, Ronsard et Bonnefoy (ce coffre est fixé sur le gaillard d'arrière en avant du cabestan). Je les ai empêchés de continuer. Le maître d'équipage m'a dit qu'il croyait que tous s'étaient soulés avec les boissons qui étaient dans l'entrepont et auxquelles les caliers pouvaient atteindre facilement ; et qu'il les avait déjà vus plusieurs fois dans cet état<sup>65</sup>.

L'ivresse n'était donc pas étrangère à bord, même si les matelots étaient surveillés afin de s'assurer que l'alcool ne les empêche de bien faire leur travail. Enivrés, ils étaient beaucoup plus à risque de se battre. Le cas du matelot Bilioire en témoigne.

Le 22 octobre 1802, Henry Freycinet raconte que « Ransonnet a été frappé à la figure par un matelot nommé Gim Bilioire qui s'est révolté contre lui. Le délinquant a été mis aux fers et une plainte par écrit a été adressée au commandant par le Citoyen

---

<sup>62</sup> Ces pratiques devaient être, au départ, pour perpétuer des « rites dont le dessein était d'apaiser les génies du lieu. » Jean Merrien, *La mer mystérieuse : Mythes, croyances et récits fabuleux*, [s.l.], Royer (Collection Mythothèque), 2004, p. 315.

<sup>63</sup> ANF, AM, 5 JJ 55, Gicquel, « Journal Nautique à remettre au Citoyen Gicquel », en date du 21 au 22 frimaire an 9 [12-13 décembre 1800], p. 90.

<sup>64</sup> *Ibid.*

<sup>65</sup> Le baril qu'ils avaient percé appartenait à Lebrun, mais comme ils avaient mal compris les ordres de Le Bas, les matelots n'ont pas été punis même si Gicquel croyait qu'ils méritaient quelques jours aux fers. ANF, AM, 5 JJ 55, Gicquel, « Journal Nautique à remettre au Citoyen Gicquel », en date du 3 au 4 nivôse an 9 [24-25 décembre 1800], p. 115.

Ransonnet<sup>66</sup> ». Dès le lendemain, le système judiciaire naval se mettait en place, et à midi, Ronsard avait déjà convoqué un jury pour le procès du matelot, qui déclara à l'unanimité que « l'accusé était coupable des faits portés contre lui dans la plainte du Citoyen Ransonnet. Le conseil de justice s'étant aussitôt assemblé a déclaré son incompétence pour l'application de la peine et a ordonné que le coupable serait retenu aux fers jusqu'à nouvel ordre<sup>67</sup>. » Deux jours plus tard, il était envoyé à la prison de Sydney avant d'être embarqué au moment où le navire repartit<sup>68</sup>. C'est seulement quelques mois plus tard qu'il reçut 25 coups de garçette pour ses torts<sup>69</sup>.

### 2.3.2. L'insubordination

Le geste de Bilioire peut aussi être perçu comme de l'insubordination. La majorité des coups rapportés dans les journaux de l'expédition sont associés à ce type d'affrontement. Deux incidents notables suivent la vague de promotions à Port Jackson le 3 novembre 1802. Un premier survient alors que le maître canonier est frappé par un de ses subordonnés, nommé Euvre, qui est envoyé aux fers pour son geste. Le deuxième implique Fortin, maître de timonerie, qui « venant d'être promu par le commandant au grade d'enseigne de vaisseau a été chercher dispute à notre maître calfat<sup>70</sup> et a fini par lui donner des coups de poing dans la figure<sup>71</sup> ». Fortin se fait mettre à la fosse aux lions et est ensuite destitué par le commandant, qui voulait aussi le transférer à bord du *Naturaliste*. L'aspirant Breton est très critique au sujet de cette affaire, puisqu'il avait lui-

<sup>66</sup> ANF, AM, 5 JJ 34, Henri Freycinet, « Journal de Navigation Du L.t deV.au Hry. Freycinet », en date du 30 vendémiaire [22 octobre 1802], p. 11.

<sup>67</sup> *Ibid.*, en date du 1<sup>er</sup> brumaire [23 octobre 1802], p. 12.

<sup>68</sup> ANF, AM, 5 JJ 57, Breton, « Breton, J. D. », en date du 13 brumaire an 11 [4 novembre 1802], p. 223.

<sup>69</sup> ANF, AM, 5 JJ 57, Brûe, « Journal de la Corvette », en date du 10 au 11 nivôse an 10 [31 décembre 1801-1<sup>er</sup> janvier 1802], p.55.

<sup>70</sup> Le calfat se chargeait de calfater le navire, c'est-à-dire de boucher les espaces entre les planches du navire pour empêcher l'infiltration d'eau.

<sup>71</sup> ANF, AM, 5 JJ 34, Henri Freycinet, « Journal de Navigation Du L.t deV.au Hry. Freycinet », en date du 12 brumaire an 11 [3 novembre 1802], p. 15.

même commis une infraction semblable peu de temps auparavant, mais avec des conséquences bien différentes : après avoir frappé le maître canonier David, le commandant l'avait mis aux arrêts 44 jours en plus de le dégrader, ce que Breton croyait injustifié puisque ce n'était pas Baudin qui lui avait attribué le rang qu'il possédait<sup>72</sup>. Fortin, qui avait donné « des coups au maître calfat Bret, homme âgé & respectable<sup>73</sup> », put rester à bord du *Géographe* parce qu'il avait plaidé sa cause auprès du commandant, alors que le capitaine Hamelin n'a pas permis à Breton de présenter son cas en personne, le forçant à demeurer à bord du *Naturaliste* après son transfert<sup>74</sup>.

Les conséquences pour un matelot malmenant un officier ou un marin plus haut gradé étaient importantes. Mahulot, un marin ayant frappé le second maître canonier, reçut 15 coups de garcettes<sup>75</sup>; « un matelot ayant donné un coup de couteau au 2<sup>ème</sup> maître Lami & l'ayant blessé dangereusement » reçut pour sa part 40 coups de garcettes sur le gaillard avant<sup>76</sup>; enfin, le prisonnier Barbier qui frappa l'aspirant Moreau fut puni de 50 coups de garcettes après que ce dernier ait porté plainte<sup>77</sup>. Ce genre de punition se voulait exemplaire, au point où un timonier nommé Bonnet, « ayant été condamné à recevoir quelques coups de garcettes pour un vol, se jeta à la mer » par peur de ce châtement<sup>78</sup>. Ces corrections ne se comparent pourtant pas au sort de Bouteiller, un tonnelier qui paya de sa

<sup>72</sup> ANF, AM, 5 JJ 57, Breton, « Breton, J. D. », en date du 2 fructidor an 10 [20 août 1802], p. 216-219.

<sup>73</sup> *Ibid.*, en date du 13 brumaire an 11 [4 novembre 1802], p. 222-223.

<sup>74</sup> Breton avait même préparé des témoins pour venir soutenir sa version des faits. *Ibid.*, en date du 2 fructidor an 10 [20 août 1802], p. 216-219.

<sup>75</sup> ANF, AM, 5 JJ 57, Joseph Victor Couture, « Journal tenu à bord de la Corvette le Naturaliste par J.Vr. Couture Aspirant de 1ère Classe », en date du 17 au 18 prairial an 10 [6-7 juin 1802], p. [n.p.] et ANF, AM, 5 JJ 57, Étienne Stanislas Giraud, « Journal nautique du Naturaliste, Giraud aspirant de la marine pendant les années 9, 10 & II », en date du 17 au 18 prairial an 10 [6-7 juin 1802], p. [n.p.].

<sup>76</sup> ANF, AM, 5 JJ 57, Brüe, « Journal de la Corvette », en date du 6 au 7 thermidor [25-26 juillet 1801], p. 37.

<sup>77</sup> Selon Couture, cette punition n'eut pas lieu (ANF, AM, 5 JJ 57, Couture, « Journal tenu à bord de la Corvette », en date du 8 au 9 frimaire an 11 [29-30 novembre 1802], p. [n.p.]). ANF, AM, 5 JJ 57, Breton, « Breton, J. D. », en date du 8 frimaire an 11 [29 novembre 1802], p. 229.

<sup>78</sup> ANF, AM, 5 JJ 57, Brüe, « Journal de la Corvette », en date du 5 au 6 prairial an 10 [25-26 mai 1802], p. 172.

vie une longue soirée à boire dans un cabaret de Sidney, un évènement que Saint-Cricq décrit le mieux :

L'heure étant arrivée, où le canot devait retourner à bord, l'aspirant en service apprit que les matelots se querellaient dans un cabaret, et aussitôt il s'y transporta pour y rétablir l'ordre: les canotiers qui étaient ivres méconnaissent l'autorité de ce jeune homme envers lequel plusieurs d'eux se portèrent même aux voies de fait; l'aspirant alors fit usage de son arme et blessa très grièvement le nommé Bouteiller qui mourût le lendemain, victime de sa désobéissance<sup>79</sup>.

### 2.3.3. L'incompétence

La troisième cause des disputes violentes est l'incompétence, c'est-à-dire le manque de talent avéré pour une tâche donnée. Deux cas en font l'illustration, bien que plusieurs autres affaires relevées dans les autres types de conflits pourraient également y référer. Le premier cas survient avant même que l'expédition ne quitte la France, quand Gicquel frappe un charpentier se moquant de lui :

J'ai vu avec peine que l'insubordination était bien grande dans ce port tant parmi les matelots que les ouvriers, je fus si révolté un jour de celle d'un charpentier qui se moqua de moi et me nargua sur une observation que je lui faisais que je le frappé. Il fut porté ses plaintes à l'ingénieur, mais comme il avait tort cela en resta là<sup>80</sup>.

Insulté qu'un simple travailleur se moque de son jugement d'officier de marine sur une question navale, Gicquel s'en prend avec violence à un homme dont la charpenterie est la spécialité. Il va même jusqu'à écrire que la plainte du charpentier ne fut pas prise au sérieux par son supérieur, puisqu'il avait eu tort de rire de son commentaire.

Le deuxième exemple concerne un homme devenu fou pendant la campagne, qui remplaçait sans succès le cuisinier ayant déserté plus tôt. Breton écrit qu'il « manqua plusieurs fois de nous empoisonner dans notre manger, on lui fit donner des coups. Il n'en

<sup>79</sup> ANF, AM, 5 JJ 48, Jacques Saint-Cricq « Journal de B. St Cricq, Enseigne de Vaisseau sur la Corvette Le Naturaliste... du Cap.ne Baudin », en date du 27 floréal an 10 [17 mai 1802], p. 95. Bouteiller mourra deux jours plus tard d'une blessure que le chirurgien avait jugée mortelle. ANF, AM, 5 JJ 57, Breton, « Breton, J. D. », en date du 27 et du 29 floréal an 10 [17 et 19 mai 1802], p. 199 et 201.

<sup>80</sup> ANF, AM, 5 JJ 55, Gicquel, «Journal Nautique à remettre au Citoyen Gicquel », en date du 3 fructidor an 8 [26 août 1800], p. 290.

devint pas plus propre<sup>81</sup>. » La violence est ici collective et dirigée vers un individu qui remplit mal ses fonctions, au risque prétendument de la santé de ses collègues : « Le jour que le malheureux Desgouhieres, & plusieurs autres ressentirent des coliques, nous nous décidâmes à le renvoyer, & nous mimes notre ration à la chaudière du coq<sup>82</sup>. » En mer, lorsque sa santé en dépendait, il valait mieux éliminer la personne incompétente que subir les effets d'un travail mal fait.

#### 2.3.4. La personnalité

Parfois, le mauvais caractère d'un individu, couplé au climat malsain à bord, faisait se dégénérer les relations au point d'affrontements physiques. Trois cas de bagarres arrêtées à temps sont notés par Baudin, dont deux reliés à la même personne : l'artiste Louis Lebrun. La première fois qu'il cause une querelle est à Ténériffe, aux îles Canaries, avec le médecin François-Étienne L'Haridon. Le sujet exact du conflit n'est pas mentionné, mais Lebrun est mis en tort par les témoins et de suite placé aux arrêts par le commandant, puisque rien ne peut convaincre l'artiste de quitter l'expédition<sup>83</sup>. La seconde survient lorsque Lebrun jeta un verre d'eau au visage de l'artiste Milbert pour avoir ri de lui<sup>84</sup>. Averti par le commandant que sa prochaine offense serait punie par sa mise aux arrêts et son débarquement, Baudin écrit que l'artiste était généralement détesté de tous : « During the morning there occurred on board a very disagreeable incident which obliged me to summon to my room Citizen Lebrun, whose sour, unsociable

---

<sup>81</sup> ANF, AM, 5 JJ 57, Breton, « Breton, J. D. », en date du 6 prairial an 11 [26 mai 1803], p. 251-252.

<sup>82</sup> *Ibid.*

<sup>83</sup> « Everyone by common consent declared in the presence of Citizen Lebrun that all the wrong was on his side, I did all I could to get him to disembark, and upon his refusing, I had his put under arrest in his cabin where, by all appearances, he will remain until we sail. » Baudin, *The journal of Post Captain Nicolas Baudin*, p. 26-27.

<sup>84</sup> Horner, *La reconnaissance française*, p. 125.

character is disliked by everyone<sup>85</sup>. » Lebrun quittera finalement l'expédition à l'arrêt suivant, l'île de France, de son plein gré. Le troisième incident, cette fois provoqué par le tempérament violent d'un officier, arrive alors qu'Henri Freycinet insulte le maître d'hôtel et le menace ensuite de coups de pieds au ventre<sup>86</sup>. Après que l'incident ait été rapporté au commandant par la victime, Baudin demanda à Freycinet de l'avertir si jamais le maître d'hôtel refusait de lui obéir, et de ne pas user de violence contre quiconque<sup>87</sup>.

### 2.3.5. L'honneur

Le dernier type de conflit violent, bien qu'il se rapporte un peu à tous les autres cas de violence, est formalisé dans un seul cas : le duel entre les officiers Le Bas et Ronsard. L'honneur est ici au cœur de l'affrontement. En effet, Le Bas avait confronté Ronsard en lui demandant s'il avait colporté ses dires (lors de discussions concernant le départ forcé de Picquet par Baudin) au commandant. Lorsque Ronsard, rare allié de Baudin, refuse de répondre à l'accusation, un duel avec témoins s'ensuit, résultant en la défaite de Le Bas. Blessé au bras par un coup de pistolet, le second de Baudin restera à terre à Timor<sup>88</sup> et retrouvera l'équipage du *Naturaliste* à l'île de France une année plus tard, « souffrant encore de son bras<sup>89</sup> ». La décision de faire débarquer Le Bas de l'expédition pour sa blessure était une mesure de règlement de compte interne prise par

---

<sup>85</sup> Baudin, *The journal of Post Captain Nicolas Baudin*, p. 64.

<sup>86</sup> *Ibid.*, p. 36.

<sup>87</sup> Horner indique que Baudin avait voulu échanger Henri pour son frère Louis, qui était à bord du *Naturaliste*, puisque celui-ci avait la réputation d'être moins violent que son frère (Horner, *La reconnaissance française*, p. 127). *Ibid.*

<sup>88</sup> ANF, AM, 5 JJ 57, Breton, « Breton, J. D. », en date du 7 brumaire an 9 [29 octobre 1801], p. 117 et ANF, AM, 5 JJ 29, Ronsard, « Journal nautique », en date du 11 au 12 brumaire an 10 [2-3 novembre 1801], p. 138.

<sup>89</sup> The University of Sydney (2012), « Journal et autres documents d'Hyacinthe Hypolite Yves Philippe Potentin de Bougainville, » *The Baudin Legacy Project* [site Web], consulté le 17 juin 2014, pièce 5, p. 4, <http://sydney.edu.au/arts/research/baudin/pdfs/bougainville.pdf>



Baudin. Les deux hommes, qui ne s'entendaient pas depuis un bon moment, étaient en conflit sur la compétence de l'un et de l'autre pour diriger. Le Bas, qui répandait des rumeurs sur le commandant parmi ses partisans et qui prenait la cabine de celui-ci quand le capitaine se trouvait à terre et malade, n'avait pas aidé sa cause dans les semaines précédant son duel<sup>90</sup>.

On compte finalement cinq types de querelles majeures pendant le voyage : l'ivresse, l'insubordination, l'incompétence, le mauvais caractère et l'honneur. En plus de révéler les raisons qui poussaient les hommes à recourir à la violence dans leur quotidien, les querelles démontrent, par les sanctions qu'elles reçoivent du commandant Baudin, une plus grande tolérance et discrétion pour les actes de violence commis par des officiers hauts gradés, tandis que le reste de l'équipage avait souvent à subir en public des mesures disciplinaires corporelles graves. Ce double standard dans les punitions, dû à l'écart social et hiérarchique entre les officiers de marine et les matelots, est mis en question dans les sources uniquement par Breton, qui ne le fait toutefois pas pour des principes moraux quant aux inégalités sociales, mais simplement par intérêt personnel. Quoique les causes immédiates de la violence à bord soient variées, l'impulsivité apparaît comme un fil conducteur évident. Or compte tenu des peines encourues dans la majorité des cas, les hommes de l'expédition n'avaient guère d'intérêts à se prendre aux poings ou aux armes pour réguler les tensions quotidiennes. Mais comment aurait-il pu en être autrement ? Ce qui n'empêchait pas de se lancer dans l'expédition. Les motivations pour embarquer étaient sans nul doute plus fortes que la crainte des risques. Pour d'aucuns,

---

<sup>90</sup> Nicolas Baudin, *Mon voyage aux terres australes: journal personnel du commandant Baudin*, sous la dir. de Jacqueline Bonnemains, Paris, Imprimerie nationale éditions, 2000, p. 372-395, et Horner, *La reconnaissance française*, p. 209.

l'aventure de la vie à bord était même promesse d'entraide et d'amitié à venir ou consolider.

## Chapitre 3

### L'amitié

Les motivations qui amenaient certains hommes à se joindre à une expédition scientifique variaient selon les participants. La majorité était passionnée par leur science ou leur carrière, un motif suffisant pour les pousser à faire le périlleux voyage vers d'autres continents. Des qualifications suffisantes dans le domaine requis de même que les faveurs du gouvernement en place (celui de Napoléon) ou de l'institution responsable du recrutement<sup>1</sup> étaient indispensables pour se garantir une place sur un navire. Parfois, les volontaires manquaient d'expérience pour être considérés comme des candidats sérieux, à l'instar de Leschenault avant qu'il fasse ses preuves auprès d'Antoine-Laurent de Jussieu<sup>2</sup>, le directeur du Muséum national d'histoire naturelle. Plusieurs aspirants usaient de l'aide de leurs contacts dans la marine pour pouvoir embarquer; c'est le cas d'Hyacinthe de Bougainville dont le père était le fameux explorateur.

À l'opposé, l'attachement familial était pour certains plus fort que l'attrait de l'expédition. Le troisième minéralogiste recommandé par le Conseil des Mines « disparaît la veille du départ de l'expédition alors que sa mère vient le voir au Havre pour lui faire ses adieux<sup>3</sup>. » Un rapport de la Commission de l'Institut mentionne que « pour cette fois l'amour maternel l'emporta » sur l'appel de la mer<sup>4</sup>. La même chose arriva à André-Pierre Ledru, un ami du commandant Baudin qui avait participé à

---

<sup>1</sup> Soit de la marine et ses sous-divisions ou de l'Institut national, qui était alors divisé en trois classes : la Classe des Sciences, la Classe des Sciences morales et politiques et la Classe de Littérature et Beaux-Arts. Michel Jangoux, *Le voyage aux Terres australes du commandant Nicolas Baudin : Genèse et préambule (1798-1800)*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2013, p. 191.

<sup>2</sup> Frank Horner, *La reconnaissance française: l'expédition Baudin en Australie (1801-1803)*, traduit par Martine Marin, [s.l.], L'Harmattan, 2006, p. 95.

<sup>3</sup> *Ibid.*, p. 93.

<sup>4</sup> *Ibid.*

l'expédition de la *Belle Angélique*. Malgré son enthousiasme à l'idée d'un nouveau voyage avec ses anciens collègues, Ledru est forcé d'écrire à Jussieu pour annoncer qu'il doit s'occuper de « sa vieille mère infirme, pour laquelle ce départ aurait entraîné la mort<sup>5</sup>. » Ainsi, malgré le désir que certains hommes entretenaient de se joindre à l'expédition, ils ne s'embarquaient pas tous pour autant le jour venu. Ne pas se présenter à quai au moment convenu condamnait les absents à être qualifiés de déserteurs, surtout s'ils ne donnaient aucune justification à leurs supérieurs. Enfin, même si leurs motifs de désistement semblent aujourd'hui légitimes (que ce soit des problèmes familiaux ou de santé), les marins pouvaient subir d'importantes sanctions, alors que les officiers avaient à vivre avec les jugements de leurs pairs. Pour les scientifiques et artistes, manquer une telle occasion de voyager et de ramener des collections d'histoire naturelle ou d'art représentait une perte inestimable pour la patrie et, plus généralement, pour les sciences et les arts. Pendant ce temps, d'autres hommes choisissaient l'expédition pour y vivre l'amitié.

### **3.1. L'aventure entre amis**

Trois cas illustrent les relations d'amitié qui ont amené certaines personnes à participer à l'expédition : Saint-Cricq et le lien entre les officiers instruits, Baudin et ses amis scientifiques de la *Belle Angélique* décédés au cours du voyage, et l'attachement professionnel entre Gicquel et Beautemps-Beaupré.

#### **3.1.1. Saint-Cricq**

L'officier Jacques de Saint-Cricq était mélancolique lorsque le navire quitta le port du Havre, surtout qu'une fanfare jouait une pièce qu'il trouvait fort ironique comme

---

<sup>5</sup> Horner, *La reconnaissance française*, p. 94.

chanson d'adieu : « en effet, qui pourrait s'imaginer que l'air "où peut-on être mieux qu'au sein de sa famille", put réjouir beaucoup des hommes qui quittaient les leurs pour plusieurs années. Quoi qu'il en soit, on nous régala de ce morceau, et, de peur, sans doute que nous ne l'eussions pas entendu, on le répéta jusqu'à trois fois<sup>6</sup>. » Il admet qu'au moment de perdre de vue la France, « notre *terre chérie* », les réflexions apportées par le départ amenaient des regrets qui ne furent cependant pas de longue durée : « nous nous rappelâmes la beauté du voyage que nous entreprenions, et la gaieté reparut<sup>7</sup>. » La perspective d'une aventure maritime et scientifique de renommée internationale plaisait donc assez à certains hommes pour outrepasser leurs peurs et leurs angoisses de la vie en mer. Mais Saint-Cricq l'avoue, la présence d'amis officiers dans l'expédition n'a « pas peu contribué à me décider à faire le voyage<sup>8</sup> », ce qu'il confie dès le début de son journal.

Saint-Cricq apprend à l'arrivée du commandant au Havre que celui-ci l'a « destiné » pour le *Naturaliste*, ce qui lui plut grandement, « car, par ce moyen, je me trouvais embarqué avec ceux de mes camarades, que je connaissais le plus particulièrement, et qui, d'ailleurs, étaient les plus instruits<sup>9</sup>. » Grâce à son oncle, haut placé dans la marine, il réussit donc à rejoindre ses amis, mais non sans s'être inquiété des autres officiers présents : « il ne me restait plus à craindre que de ne pas trouver les autres d'une société aussi agréable, mais, à mon arrivée, je fus bientôt rassuré, je vis dans tous mes camarades, un tel accord de caractères et d'éducation que je ne pus qu'en

---

<sup>6</sup> ANF, AM, 5 JJ 48, Jacques Saint-Cricq « Journal de B. St Cricq, Enseigne de Vaisseau sur la Corvette Le Naturaliste... du Cap.ne Baudin », en date du mois de vendémiaire an 9 [23 septembre-22 octobre 1800], p. 4.

<sup>7</sup> ANF, AM, 5 JJ 48, Jacques Saint-Cricq, « Journal de B. St Cricq, Enseigne de Vaisseau sur la Corvette Le Naturaliste... du Cap.ne Baudin », en date du mois de brumaire an 9 [23 octobre-21 novembre 1800], p. 5.

<sup>8</sup> *Ibid.*, en date du mois de vendémiaire an 9 [23 septembre-22 octobre 1800], p. 1.

<sup>9</sup> *Ibid*

augurer favorablement pour l'avenir<sup>10</sup>. » Heureux d'être déjà familier avec certains hommes, c'est seulement en apprenant à connaître ses collègues que Saint-Cricq est rassuré pour la suite du voyage; ceux-ci sont éduqués, à la hauteur de ses attentes et suffisamment conviviaux pour qu'il se sente capable de se lier d'amitié avec eux.

Comme on peut le constater dans ces quelques citations, le thème de l'éducation et du rang social revient souvent chez les officiers du bord. Gicquel, par exemple, trouve abominable que le commandant laisse entrer dans la grande chambre Charles-Alexandre Lesueur et Nicolas-Martin Petit, deux canonniers embarqués pour illustrer le journal privé de Baudin<sup>11</sup> : « Leurs présences et leurs conversations nous sont également insupportables, ils n'ont aucune éducation et sont malhonnêtes, on en a mis plusieurs fois à la porte et ils rentrent toujours<sup>12</sup> ». Cette préoccupation quant à l'instruction des uns ou des autres pourrait être une réaction à la vulgarité des marins, que les officiers devaient côtoyer ordinairement à bord des vaisseaux. À une époque où, depuis la moitié du 18<sup>e</sup> siècle, l'instruction (des femmes, des pauvres, du peuple, etc.) fait l'objet d'un véritable débat de société<sup>13</sup>. La remise en question des titres nobiliaires (puis leur abolition) est sans aucun doute un autre élément d'explication, dans un contexte désormais plus favorable à la méritocratie. Quoique les nombreuses tentatives d'instaurer une méritocratie dans les armées françaises échouèrent lamentablement dans le cas de la marine, dont la structure judiciaire et sociale avait très peu changé depuis le règne de

---

<sup>10</sup> ANF, AM, 5 JJ 48, Jacques Saint-Cricq, « Journal de B. St Cricq, Enseigne de Vaisseau sur la Corvette Le Naturaliste... du Cap.ne Baudin », en date du mois de vendémiaire an 9 [23 septembre-22 octobre 1800], p. 1.

<sup>11</sup> La *grande chambre*, sous la chambre du conseil, est entourée des chambres des officiers et leur servait de salle à manger.

<sup>12</sup> ANF, AM, 5 JJ 55, Pierre-Guillaume Gicquel, « Journal Nautique à remettre au Citoyen Gicquel Destouches, demeurant chez Madame Veuve Le Febvre, rue Ste Marguerite à St Malo », en date du 27 au 28 nivôse an 9 [17-18 janvier 1801], p. 163.

<sup>13</sup> Etienne Taillemite, « Monge et la Marine », *Bulletin de la Sabix* [En ligne], n° 41 (2007), p. 134-135.

Louis XVI<sup>14</sup>, pour autant chaotique qu'elle soit alors devenue. Comme l'écrit Étienne Taillemite :

On a peut-être trop souvent négligé le fait que, dès les premiers jours de la Révolution, surgit un phénomène lourd de conséquences : l'effondrement de l'État et des structures administratives. L'autorité royale disparut à peu près totalement ainsi que celle des ministres, dépourvus de pouvoirs réels. L'Assemblée nationale, devenue théoriquement souveraine, fut rapidement débordée par l'agitation et se révéla incapable de réagir<sup>15</sup>.

Celui qui tenta de remettre de l'ordre dans ce chaos fut Gaspard Monge, Ministre de la marine du 12 août 1792 au 13 avril 1793. C'est grâce à lui qu'une flotte française digne de ce nom put se remettre à voguer après que de nombreux décrets (élaborés hâtivement et sans considération d'efficacité) aient bousculé l'éducation des officiers en plus de saccager l'administration et le système judiciaire ancestral de cette institution<sup>16</sup>.

L'émigration des officiers et des administrateurs compétents, qui suivit la chute de la royauté le 10 août 1782, explique en bonne partie pourquoi les officiers et aspirants sous Baudin (lui-même d'un milieu modeste), étaient aussi jeunes, inexpérimentés et issus de familles proches du gouvernement en place. Selon Taillemite, Monge se retrouva alors dans une position peu enviable :

[II] se trouva donc à la tête d'une flotte dans un état de confusion et de désorganisation structurelle complet, privée par l'émigration ou la retraite anticipée d'une part importante de ses cadres, incapables d'exercer leurs fonctions dans le climat de révolte et d'insécurité permanente régnant dans les ports et arsenaux. Les réformateurs qui étaient à l'œuvre depuis trois ans avaient oublié que, dans le domaine maritime, rien ne peut s'improviser, que si, à cette époque, il était possible, à terre, de former très rapidement des soldats aptes au combat, il n'en était pas du tout de même sur mer où le métier de matelot et plus encore d'officier nécessitait un long apprentissage et beaucoup d'expérience<sup>17</sup>.

L'importance d'un état-major compétent prend alors tout son sens; sans formation en mer-même, les aspirants et jeunes officiers (comme les frères Freycinets, le futur amiral Charles Baudin, Bougainville) ne seraient probablement pas aujourd'hui comptés

<sup>14</sup> Étienne Taillemite, « Monge et la Marine », *Bulletin de la Sabix* [En ligne], n° 41 (2007), p. 131-132.

<sup>15</sup> Taillemite, « Monge et la Marine », p. 132-133.

<sup>16</sup> Le décret du 21 septembre 1791, par exemple, devait rendre « l'administration des ports » civile, c'est-à-dire « incompatible avec toutes fonctions militaires ». *Ibid.*

<sup>17</sup> *Ibid.*

parmi les officiers, hydrographes et administrateurs français les plus importants du 19<sup>e</sup> siècle. Voilà donc pourquoi Saint-Cricq impressionne tant son commandant; il prend le temps de « s'instruire pendant la traversée et a beaucoup gagné<sup>18</sup> » de par cette initiative. Donc, même s'il a obtenu sa place à bord grâce à son oncle, Saint-Cricq a su se démarquer et se faire apprécier par les deux capitaines de l'expédition (fait exceptionnel considérant ce que les deux hommes avaient à critiquer chez les autres membres de l'état-major<sup>19</sup>), parce qu'il était plus travaillant et enclin à apprendre que ses comparses<sup>20</sup>.

Les savants désignés par l'Institut pour faire partie de l'expédition arrivaient avec Baudin depuis Paris. L'embarquement à bord des navires de scientifiques n'ayant pratiquement aucune expérience en mer avait inquiété plusieurs officiers, dont Saint-Cricq : « de notre côté [nous] avons craint un instant, de ne pouvoir pas nous accommoder avec des hommes qui n'étaient nullement faits au genre de vie que l'on mène à la mer, mais dès que nous eûmes étudié nos compagnons, quelques jours, seulement, nous fûmes bientôt persuadés de nous entendre très bien ensemble<sup>21</sup>. » Même si la présence de géographes, hydrographes et astronomes était de coutume dans les expéditions scientifiques de la fin du 18<sup>e</sup> siècle, où ils apparaissaient « indispensables<sup>22</sup> », les officiers de l'expédition de Baudin avaient tout de même peur d'avoir à cohabiter avec des individus qui ne connaissaient rien à la vie en mer, tels que les naturalistes et artistes.

---

<sup>18</sup> Jangoux, *Le voyage aux Terres australes*, p. 129.

<sup>19</sup> Horner, *La reconnaissance française*, p. 87.

<sup>20</sup> Saint-Cricq était fier de son travail; par exemple, il mentionne que ses longitudes étaient très similaires à celles de Flinders et de Bernier, qui étaient beaucoup plus qualifiés et expérimentés que lui dans ce domaine. ANF, AM, 5 JJ 48, Saint-Cricq, « Journal de B. St Cricq », en date du mois de thermidor et fructidor an 10 [20 juillet-17 septembre 1802], p. 99.

<sup>21</sup> ANF, AM, 5 JJ 48, Saint-Cricq, « Journal de B. St Cricq », en date du mois de vendémiaire an 9 [23 septembre-22 octobre 1800], p. 2.

<sup>22</sup> Jacques Vialle, « Le destin tragique de Pierre-François Bernier, astronome de l'expédition Baudin », *Australian Journal of French Studies*, vol. XLI, n° 2, (May-August 2004), p. 165.



### 3.1.2. Riedlé, Levillain et Maugé : les camarades de Baudin

De 1796 à 1798, Baudin dirige une expédition pour rapatrier en France une importante collection botanique provenant des Antilles. Lors de ce voyage, il se lie d'amitié avec des scientifiques à bord de son navire, la *Belle Angélique*. Certains d'entre eux étaient si proches de Baudin qu'ils décidèrent de l'accompagner à nouveau, cette fois vers les terres australes. Lors de leur premier périple, c'était leur travail acharné dans les sciences naturelles qui les avaient unis; et Baudin misait sur cette même ténacité pour motiver les autres scientifiques à en faire autant dans cette nouvelle entreprise. Le soulagement qu'il exprime dans son journal après le rétablissement de Riedlé d'une violente chute en témoigne :

It is a great comfort to me to see that he will soon have recovered. His loss would have been especially unfortunate for me, as I think I can say in advance that he will serve as an example to the others in his devotion to his work. It remains to be seen whether or not they will want to emulate him.<sup>23</sup>

Le commandant se fiait beaucoup plus sur ses amis de la *Belle Angélique* que sur le reste des membres de son expédition pour accomplir les missions scientifiques. Il était si découragé par le grand nombre de scientifiques que l'Institut lui imposa qu'il ne cherchât pas à les encourager tout un chacun, et encore moins à les faire coopérer entre eux. Comme le souligne Jean-Paul Faivre, Baudin n'incitait pas les scientifiques à travailler de pair avec ses officiers comme le faisait Hamelin à bord du *Naturaliste* : « Hamelin, qui ne se pique d'autre science que la navigation, à la différence de Baudin, naturaliste amateur,

---

<sup>23</sup> Nicolas Baudin, *The journal of Post Captain Nicolas Baudin, Commander-in-Chief of the Corvettes Géographe and Naturaliste; assigned by order of the government to a voyage of discovery*, traduit du français par Christine Cornell, avec une préface par Jean-Paul Faivre, Adelaide, Libraries Board of South Australia, 1974, p. 36.

n'a pas la prétention de juger les savants et leur science<sup>24</sup>. » C'est pourquoi le capitaine du *Naturaliste* ordonne à certains d'entre eux, même aux aspirants, d'enseigner<sup>25</sup>.

Baudin se fiait donc sur ses amis pour inspirer les autres scientifiques à exécuter leurs tâches avec passion, en plus de donner l'exemple du travail bien fait. Le commandant vante la ferveur de ses compagnons dans un mémoire adressé à l'Institut national afin de relancer l'intérêt pour son projet d'expédition, le 7 mars 1800 :

La plupart des compagnons de ma bonne et mauvaise fortune dans la campagne que nous avons terminée à la satisfaction du gouvernement et du public, n'ont pas craint de s'exposer de nouveau aux dangers et aux privations de tout genre qu'une semblable expédition peut faire éprouver. Dévoués au contraire pour le bien général et le progrès des sciences, ils attendent, avec la même impatience que moi, le moment où nous pourrions entreprendre un voyage [...] <sup>26</sup>

Malheureusement, cette deuxième expédition fut la dernière à les réunir, puisque les maladies tropicales contractées à Timor tuèrent plusieurs hommes, dont trois des meilleurs amis de Baudin. Le premier à mourir fut Riedlé, le 21 octobre 1801. Le commandant, qui était alors cloué au lit par la fièvre, ne put qu'organiser les funérailles de son ami sans y assister. Sans décrire en détail sa peine au moment d'apprendre la mauvaise nouvelle, il écrit : « Il me suffira de dire que je perdais un de mes meilleurs amis et que l'état pénible dans lequel me réduisit sa mort ne s'effacera pas sitôt de mon souvenir [...] mon intention était qu'on rendît au citoyen Riédlé les mêmes honneurs qu'on me rendrait à moi-même<sup>27</sup> ». Ce décès se fit aussi grandement ressentir parmi le reste de l'équipage, comme le démontrent les nombreux commentaires à ce sujet

---

<sup>24</sup> Jean-Paul Faivre, « Voyage du contre-amiral Hamelin aux Terres Australes (1800-1803) », *Revue d'histoire des colonies* 45, n° 158 (1958), p. 9.

<sup>25</sup> ANF, AM, 5 JJ 41, Jacques Félix Emmanuel Hamelin, « Hamelin, J. F. E., Jacques Félix Emmanuel Hamelin des Essarts, Capitaine de Frégate Commandant le *Naturaliste*, ... vol. I », en date du 23 au 24 brumaire an 9, p. 29.

<sup>26</sup> Jangoux, *Le voyage aux Terres australes*, p. 45.

<sup>27</sup> Nicolas Baudin, *Mon voyage aux terres australes: journal personnel du commandant Baudin*, sous la dir. de Jacqueline Bonnemains, Paris, Imprimerie nationale éditions, 2000, p. 376.

dans les journaux d'officiers et de scientifiques<sup>28</sup>. Ronsard, par exemple, écrit qu'il était « difficile pour l'expédition de faire une perte plus grande » que la mort du jardinier en chef, dont il raconte les funérailles :

Le commandant alité et sérieusement malade a été privé de la consolation de rendre lui-même les derniers devoirs à l'homme dont il faisait un cas tout particulier, il a voulu qu'on lui rendit les mêmes honneurs qu'à lui-même, le corps a été porté par 12 soldats hollandais, et le drapeau tenu par 2 officiers & 2 naturalistes il a été salué de plusieurs décharges de mousqueterie.

Baudin s'est ensuite inquiété de la santé de son ami Maugé à de nombreuses reprises : selon Michel Jangoux, jusqu'à 30 fois entre le 19 novembre 1801 et le jour de sa mort, le 20 février 1802<sup>29</sup>. Le commandant craignait de perdre son ami de la dysenterie qui faisait des ravages sur son navire depuis leur départ de Timor, à un point tel qu'un marin nommé Maçon se jeta à l'eau pour mettre fin à ses souffrances<sup>30</sup>. Le 29 novembre, Baudin écrit que ses hommes se portent mieux, même le maître voilier, « who is in the worst condition of all », alors que Maugé était hors de danger<sup>31</sup>. Baudin en a assez de perdre des membres d'équipage de cette maladie : « It is high time, moreover, that this

---

<sup>28</sup> Leschenault raconte les exploits de Riedlé et le monument érigé en son honneur (ANF, AM, 5 JJ 56, Jean Baptiste Louis Claude Théodore Leschenault, « Extrait de la Relation de l'Expédition de découverte commandée par le Citn. Baudin, Capitaine de Vaisseau, du Citn. Théodore Leschenault, Botaniste », en date du 15 vendémiaire an 10 [7 octobre 1801], p. 123-124) alors que certains disent qu'il était rempli de zèle (ANF, AM, 5 JJ 57, Joseph Victor Couture, « Journal tenu à bord de la Corvette le Naturaliste par J.Vr. Couture Aspirant de 1ère Classe », en date du 1<sup>er</sup> vendémiaire au 22 brumaire an 10 [23 septembre au 13 novembre 1801], p. 93 et ANF, AM, 5 JJ 57, Étienne Stanislas Giraud, « Journal nautique du Naturaliste, Giraud aspirant de la marine pendant les années 9, 10 & II », en date du 1<sup>er</sup> vendémiaire au 2 brumaire an 10 [23 septembre - 24 octobre 1801], p. 123-4) et que d'autres mentionnent l'évènement de passage (ANF, AM, 5 JJ 57, François-Désiré Breton, « Breton, J. D., Journal de Breton, aspirant de 1ère classe à bord du Géographe, depuis le 9 vendémiaire an 9 jusqu'au 9 brumaire an 10 », en date du 29 vendémiaire [21 octobre 1801], p. 114 et ANF, AM, 5 JJ 57, Adrien Hubert Brüe, « Journal de la Corvette, Le Géographe Cape Baudin, tenu à bord par Brue aspirant », 11 au 30 vendémiaire an 10, [3-22 octobre 1801], p. 57.)

<sup>29</sup> Michel Jangoux, « Les zoologistes et botanistes qui accompagnèrent le capitaine Baudin aux Terres australes », *Australian Journal of French Studies*, vol. XLI, n° 2, (May-August 2004), p. 61.

<sup>30</sup> Quoique Cornell ne soit pas certaine qu'il s'agit de Maçon, le journal de Baudin semble indiquer que ce marin, qui s'est lancé par-dessus bord pour mettre fin à ses jours, est mort trois jours plus tard après qu'on l'ait sauvé de la noyade. Le commandant cite l'homme qui aurait dit « You have done me a grave disservice, for I know well that I shan't recover from my illness. In this way you are prolonging my sufferings for a few more days. » Baudin, *The journal of Post Captain Nicolas Baudin*, p. 271.

<sup>31</sup> Baudin, *The journal of Post Captain Nicolas Baudin*, p. 275.

dysentery should come to an end, for it has dealt most unkindly with us<sup>32</sup>. » Hamelin informe régulièrement Baudin de l'état de Levillain, dont la dysenterie cause le plus d'anxiété à bord du *Naturaliste*<sup>33</sup>. Peu de temps après, cette maladie emporta finalement le maître voilier, que Baudin appréciait particulièrement, et qu'il décrit comme « extremely sober, hard-working and steady », très compétent dans son métier et, comme marin, toujours le premier sur le chantier lorsque c'était nécessaire<sup>34</sup>. Cette mort en annonce d'autres, puisque peu de temps après, Baudin vit Maugé rechuter<sup>35</sup> et l'état de Levillain empirer. Lorsque Hamelin signale en mer la permission d'accueillir les médecins du *Géographe* pour une consultation, Baudin apprend que Levillain est en danger de mort. Les deux docteurs de retour à bord, ils rapportent que « there is reason to fear that Citizen Levillain will succumb to his illness<sup>36</sup>. »

Au moment du décès de Levillain, Baudin ne put s'empêcher de se reprocher sa mort et celle de Riedlé, « puisque ce n'est que par amitié » pour lui qu'ils l'ont accompagné dans ce voyage<sup>37</sup>. Le moral brisé, le commandant doit subir un nouveau revers, alors qu'il apprend que la santé de Maugé a rechuté : « Il semble que je suis destiné dans le cours de cette campagne à être séparé de mes meilleurs amis<sup>38</sup> ». La hantise de terminer seul cette expédition devait planer sur Baudin, qui était détesté d'une grande partie de ses officiers, aspirants et scientifiques. Le plus lourd pour lui, mise à part la charge émotionnelle de deuils multiples, était de devoir incarner à lui seul le fameux

---

<sup>32</sup> Baudin, *The journal of Post Captain Nicolas Baudin*, p. 275.

<sup>33</sup> *Ibid.*, p. 276.

<sup>34</sup> *Ibid.*, p. 282-283.

<sup>35</sup> Baudin apprit le matin qu'après 10 jours de convalescence, le 22 décembre 1801, Maugé était de nouveau malade, et au diner, lorsqu'ils mangèrent ensemble, il remarqua un changement dans l'apparence de son ami, que celui-ci expliqua par des douleurs à l'abdomen. *Ibid.*, p. 287.

<sup>36</sup> *Ibid.*, p. 284.

<sup>37</sup> Baudin, *Mon voyage aux terres australes*, p. 417.

<sup>38</sup> *Ibid.*

zèle de ses amis, sur qui il se fiait pour accomplir les tâches laborieuses que les autres scientifiques ne voulaient pas faire. Dans une lettre au ministre de la Marine, le commandant avoue être épuisé et irrité par le manque d'initiatives des « savants qui nous restent », qui ne veulent pas s'acquitter de « l'ouvrage » moins intellectuel que ses amis effectuaient sans se plaindre :

La mort prématurée des citoyens Riédle et Maugé, que je ne puis oublier, m'a mis dans la nécessité de remplir par moi-même la partie dont l'un et l'autre s'acquittaient avec un zèle et une persévérance que je ne puis me flatter d'atteindre et que nos savants regardent au-dessous d'eux<sup>39</sup>.

Baudin perdait ainsi avec ces trois hommes non seulement des amis de voyage, mais surtout ses seuls partisans du travail acharné, dont il croyait donc être le dernier défenseur dans l'expédition.

### **3.1.3. Gicquel et Beautemps-Beaupré : des relations professionnelles**

Certains membres de l'expédition avaient été conviés par la marine pour en faire partie sans qu'ils l'aient demandé. Ce fut le cas de Pierre-Guillaume Gicquel, lieutenant de vaisseau âgé de 30 ans, qui était réticent à l'idée de se rendre au Havre après en avoir reçu l'ordre. Le journal de Gicquel est le seul de ceux conservés aux Archives nationales à contenir un « Journal d'armement et de la rade »; celui-ci consiste principalement de notes et de correspondances datant des quatre mois précédant le voyage. Dans les premières lignes de ce journal, l'officier informe son lecteur que c'est dans une lettre de son « ami Beaupré ingénieur hydrographe et sous-conservateur du Dépôt Général des Cartes et plans de la Marine » qu'il apprit qu'on l'invitait à se joindre à l'expédition Baudin<sup>40</sup>. Gicquel s'empresse d'ajouter que son ami lui promet un avancement au rang de capitaine de frégate, et ce, au nom de Baudin, s'il s'engage dans l'expédition.

---

<sup>39</sup> Jangoux, « Les zoologistes et botanistes », p. 62.

<sup>40</sup> *Ibid.*

Gicquel était un officier qualifié pour ce genre de voyage; il était le seul membre de l'état-major de l'expédition Baudin à avoir participé à l'expédition d'Entrecasteaux, la dernière expédition scientifique française d'envergure, ce qui s'avéra finalement plus problématique qu'utile. En effet, Gicquel « vouait un véritable culte à d'Entrecasteaux<sup>41</sup>, » et comme « la réputation [de Baudin] ne [lui] plaisait guerre<sup>42</sup> », il compara constamment les méthodes de leadership de Baudin à celles de son ancien commandant. Celui qui essaya de le convaincre que Baudin était à la hauteur de diriger une telle campagne était son estimé collègue, hydrographe de l'expédition d'Entrecasteaux et son mentor, Charles François Beautemps-Beaupré.

En tant qu'ami, Beautemps-Beaupré essaya par tous les moyens de convaincre Gicquel de participer au voyage auquel il devait lui-même prendre part : il lui promit que Jacques Rémy Maingon serait le capitaine du vaisseau de conserve, le *Naturaliste*, que Gicquel serait le seul hydrographe présent et qu'il serait promu au cours de la campagne. Malheureusement, Maingon (qui ne voulait pas « se voir attribuer le rôle de lieutenant en pied du capitaine Baudin<sup>43</sup> ») ne put se joindre à l'expédition, son état de santé s'étant rapidement détérioré l'été précédant le départ, ce qui laissait Gicquel sans alliés contre Baudin, qui s'avéra selon lui aussi déplaisant que sa réputation le laissait entendre<sup>44</sup>. Pour le persuader que le voyage se déroulerait tout de même bien, Beautemps-Beaupré demanda à Jean Antoine Capmartin, un officier ami de Gicquel qu'il venait de rencontrer et qui allait aussi participer à la campagne, d'unir sa voix à la sienne : « [Beaupré] est sûr

---

<sup>41</sup> Jangoux, *Le voyage aux Terres australes*, p. 104.

<sup>42</sup> ANF, AM, 5 JJ 55, Gicquel, « Journal Nautique à remettre au Citoyen Gicquel », en date du 12 prairial an 8 [6 juin 1800], p. 287.

<sup>43</sup> Jangoux, *Le voyage aux Terres australes*, p. 90.

<sup>44</sup> Gicquel croit même que la présence de Maingon aurait pu être bénéfique pour leur voyage : « C'est un bien grand malheur que [Monsieur Maingon] n'ait pas commandé un des navires. » ANF, AM, 5 JJ 55, Gicquel, « Journal Nautique à remettre au Citoyen Gicquel », Copie d'une Lettre de Gicquel à Beautemps-Beaupré à l'île de France, en date du 7 floréal an 9 [27 avril 1801], p. 358.

au reste que vous aurez tout ce que vous désiriez étant en mer. Vous voyez, mon cher camarade, que d'après ces circonstances, Beaupré est loin de pouvoir demander votre débarquement à moins que vous vouliez absolument qu'il fasse une démarche contre vos intérêts<sup>45</sup>. » En effet, Beautemps-Beaupré insistait sur le poste avantageux qu'il aurait dans l'expédition, celui de second à bord du *Naturaliste*<sup>46</sup>.

Beautemps-Beaupré tentait de convaincre Gicquel en le flattant, lui rappelant qu'il serait le « seul officier capable de s'occuper d'hydrographie » à bord des navires, en plus d'être « le meilleur officier de l'expédition », ou en soulignant ses efforts pour lui assurer une promotion : « [...] j'espère que vous aurez un grade assuré avant de partir. C'est un point sur lequel j'ai toujours insisté près du capitaine Baudin. Je lui ai même dit que vous n'entreprenez ce voyage que pour obtenir de l'avancement<sup>47</sup> ». Lorsque son mentor comprit que ses tactiques n'étaient pas suffisantes, il employa la peur afin de faire comprendre à son ami que l'avenir de sa carrière dépendait de cette expédition, ce que Gicquel décida enfin de croire le 29 septembre : « J'ai reçu une lettre d'amitié, de consolation, d'avis et d'encouragement de mon ami Beaupré, il me disait que je serais rayé du tableau de la Marine si je ne partais pas et au contraire que j'avais un grade assuré et que je recevrais à l'île de France au plus tard, si je faisais la campagne. Cela s'accordait avec ce que me dit Mr Baudin<sup>48</sup>. »

Lorsque Gicquel fut rendu au Havre, son mentor lui écrit dans une note accompagnant une de ses lettres un conseil très important: « Si vous partez mon ami, je

---

<sup>45</sup> Lettre de Capmartin à Gicquel, Paris le 18 septembre 1800. Jangoux, *Le voyage aux Terres australes*, p. 106.

<sup>46</sup> ANF, AM, 5 JJ 55, Gicquel, « Journal Nautique à remettre au Citoyen Gicquel », en date du 12 prairial an 8 [6 juin 1800], p. 287.

<sup>47</sup> ANF, AM, 5 JJ 55, Gicquel, « Journal Nautique à remettre au Citoyen Gicquel », Lettre de Beautemps-Beaupré de Paris, en date du 10 fructidor an 8, [2 septembre 1800], p. 344.

<sup>48</sup> ANF, AM, 5 JJ 55, Gicquel, « Journal Nautique à remettre au Citoyen Gicquel », en date du 7 vendémiaire an 9 [29 septembre 1800], p. 293.

vous recommande de faire un journal bien circonstancié parce que dans tous les cas vous auriez un moyen de tirer parti de votre voyage<sup>49</sup> ». Cette suggestion, que Gicquel prit sans conteste au sérieux, explique pourquoi son journal est le plus riche en critiques de toutes sortes, car l'officier, qui ne voulait manifestement pas faire partie de l'expédition, chercha par tous les moyens (comme l'espionnage et les ragots) à démontrer à ses lecteurs, dont son ami Beautemps-Beaupré, que la campagne était vouée à l'échec dès le départ :

C'est un bien grand malheur pour moi d'avoir entrepris ce voyage, j'en ai bien du chagrin ; il a tout le mauvais succès que j'avais prévu en France et s'est tourné ici comme je l'avais toujours pensé en traversée et tel que je vous l'ai annoncé [...] Ma position m'oblige à vous donner des détails que j'aurais remis à vous compter de vive voix si je savais repasser bientôt en France [...] il est nécessaire je crois que vous sachiez à quoi vous en tenir sur mon compte<sup>50</sup>.

Comme pour faire suite à ses réserves quant au succès de l'entreprise, Gicquel passa la plupart de son temps au port à critiquer les préparatifs des deux navires, qui n'étaient pas selon lui à la hauteur de sa dernière expédition. En plus de se plaindre avant même de quitter la France des installations<sup>51</sup> et de la mauvaise qualité des instruments scientifiques<sup>52</sup>, il continua sur le même ton une fois en mer en se plaignant de

<sup>49</sup> ANF, AM, 5 JJ 55, Gicquel, « Journal Nautique à remettre au Citoyen Gicquel », Lettre de Beautemps-Beaupré de Paris, en date du 5 vendémiaire an 9 [27 septembre 1800], p. 346.

<sup>50</sup> *Ibid.*, Lettre à Beautemps-Beaupré de l'île de France, en date du 7 floréal an 9 [27 avril 1801], p. 357.

<sup>51</sup> Gicquel se plaint notamment de la pompe à eau qui a répandu une odeur nauséabonde (ANF, AM, 5 JJ 55, Gicquel, « Journal Nautique à remettre au Citoyen Gicquel », en date du 10 au 11 frimaire an 9 [1<sup>er</sup> -2 décembre 1800], p. 69) de la figure de proue qui représente un amas d'instruments géographiques et astronomiques, qui n'impressionnera pas les sauvages selon lui (*Ibid.*, 4 vendémiaire an 9 [26 septembre 1800], p. 296), et de la mauvaise chaîne achetée pour les ancres (*Ibid.*, 14 fructidor an 8 [6 septembre 1800], p. 291).

<sup>52</sup> Gicquel écrit à de nombreuses reprises que le fer présent dans la cabine où sont les boussoles les affecte, et prend à cœur ce problème : « La grande différence qu'il y a entre les extrêmes de ces observations = 6° 26' 56", ne peut être attribuée qu'à la grande quantité de fer fixé sur la dunette et à la limaille de fer qui a été semée sur la toile goudronnée pour faire un mastic impénétrable à l'eau : j'observai alors dans le port du Havre que cela influerait considérablement sur les boussoles et j'opinaï pour que cette toile fût enlevée de suite, on ne fit pas attention à mes représentations et ces observations prouvent que j'avais raison. Je faisais dans le même temps d'autres représentations aussi justes que celles que je cite ; mais je prêchais dans le désert ! L'homme qui était chargé de tout était un âne dans le métier ! ». *Ibid.*, en date du 12 brumaire [3 novembre 1800], p. 313.



l'insalubrité<sup>53</sup>, de la nourriture<sup>54</sup> et de l'arrangement des chambres<sup>55</sup> sur le *Géographe*. Mais c'est surtout l'incompétence du commandant Baudin que Gicquel tente de souligner parmi toutes ses récriminations à propos de l'expédition. Il l'accuse notamment de pacotillage<sup>56</sup>, c'est-à-dire d'avoir apporté des objets inutiles à la mission afin de les vendre à l'étranger alors que c'était strictement prohibé dans la Marine, comme l'avait écrit le ministre Forfait dans une lettre d'instructions pour Baudin. Forfait explique que personne ne doit profiter de la protection accordée à l'expédition par les nations étrangères pour leur enrichissement personnel, et que cet ordre devait être lu à haute voix à bord des deux navires<sup>57</sup>. Gicquel écrit qu'il y a à « craindre que ce bruit ne parvienne jusqu'à l'ennemi, parce que cela compromettrait l'expédition, nous avons projeté d'en parler au capitaine Baudin pour qu'il démente ses bruits authentiquement, si ce sont des calomnies<sup>58</sup>. »

À plusieurs reprises dans son journal, Gicquel tente de démontrer que Baudin est un mauvais commandant. Après avoir espionné sa correspondance dans l'affaire des

---

<sup>53</sup> Gicquel constate l'insalubrité à bord, se disant qu'il est surprenant de ne pas avoir plus de malades : « La plus stricte propreté tant intérieure qu'extérieure n'est pas suivie à bord ». Certains hommes n'ont toujours pas d'endroit convenable où dormir : « plusieurs de nos matelots ont leurs hamacs pendus sous le gaillard d'avant, au-dessus des parcs à cochons, où ils ne respirent qu'une odeur malsaine ». ANF, AM, 5 JJ 55, Gicquel, « Journal Nautique à remettre au Citoyen Gicquel », en date du 14 pluviôse [3 février 1801], p. 317.

<sup>54</sup> Par exemple, l'officier dit que les biscuits d'Honfleur se conservent mieux que ceux faits au Havre pour l'expédition (*Ibid.*, en date du 30 thermidor an 8 [22 septembre 1800], p. 290); il a aussi peur que les personnes en charge de la gamelle n'ait pas pris le budget dédié pour le traitement de table des officiers (*Ibid.*, en date du 30 vendémiaire an 9, [22 octobre 1800], p. 37), une accusation qu'il ramène à Baudin (*Ibid.*, Lettre de Gicquel à Beautemps-Beaupré de l'île de France, en date du 7 floréal an 9 [27 avril 1801], p. 357).

<sup>55</sup> Gicquel se préoccupe beaucoup du manque d'espace pour les officiers, aspirants et naturalistes; il écrit « Je désirerais que la Sainte-barbe fut diminuée d'un barreau de sa longueur actuelle et qu'il ni logea que les sept aspirants et les trois ou quatre savants qui n'ont pas de chambres ». *Ibid.*, en date du 28 pluviôse an 10 [17 février 1801], p. 326.

<sup>56</sup> « Plusieurs personnes m'ont assuré que le prétendu secrétaire du capitaine Baudin était un négociant de Paris nommé Petitain qui passait à l'île de France pour gérer 100,000 francs de pacotilles qui étaient embarquées à bord ». *Ibid.*, en date du 17 fructidor an 8 [9 septembre 1800], p. 291.

<sup>57</sup> Lettre du 30 septembre 1800 de Forfait à Baudin. Horner, *La reconnaissance française*, p. 103.

<sup>58</sup> ANF, AM, 5 JJ 55, Gicquel, « Journal Nautique à remettre au Citoyen Gicquel », en date du 17 fructidor an 8, [9 septembre 1800], p. 291.

lettres au ministre de la Marine, il ne ménage pas l'homme qui ne pouvait rivaliser avec son ancien commandant : « On ne voyait plus dans Mr Baudin qu'un méchant qui cherche d'avance à accuser les autres en cas qu'il ne réussisse pas, ou à s'attribuer tout l'avantage s'il réussit dans sa campagne : ce n'est pas là les procédés qu'avait le Général d'Entrecasteaux ! Il n'en avait que de bons et de paternels envers tout le monde<sup>59</sup>. » Ce sera finalement l'engouement de Baudin pour les sciences naturelles qui fera comprendre à Gicquel que Baudin n'était pas d'Entrecasteaux : « Quelques jours avant cette époque, le commandant m'avait dit au soir qu'il aimerait beaucoup mieux voir dans la relation de son voyage le dessin d'un mollusque nouveau que celui d'un paysage fait dans une île inconnue ! Ce propos m'a fait ouvrir les yeux<sup>60</sup> ! » Ce commentaire, que Baudin a probablement dit en confiance à Gicquel qu'il croyait un officier loyal, était la goutte de trop dans son vase déjà plein au moment du départ du Havre. Entraîné en tant que géographe et hydrographe par Beautemps-Beaupré lui-même, Gicquel savait que ce genre de controverse discréditerait Baudin auprès d'hommes importants de la marine comme son ami l'hydrographe. Comme l'explique Horner, cette comparaison entre les dessins de zoologie et ceux de géographie étaient un euphémisme pour Gicquel, qui faisait courir des rumeurs selon lesquelles le commandant « préférerait découvrir un nouveau mollusque à une nouvelle île<sup>61</sup>. »

Finalement, c'est en revenant constamment sur sa maladie que Gicquel réussit à rendre son débarquement à l'île de France acceptable. L'officier, qui se plaint de douleurs oculaires, tente de démontrer son acharnement au travail malgré sa maladie : « J'ai

---

<sup>59</sup> Lettre du 30 septembre 1800 de Forfait à Baudin. Horner, *La reconnaissance française*, p. 103.

<sup>59</sup> ANF, AM, 5 JJ 55, Gicquel, « Journal Nautique à remettre au Citoyen Gicquel », en date du 4 pluviôse an 9 [24 janvier 1801] p. 323.

<sup>60</sup> *Ibid.*, en date du 14 pluviôse an 9 [3 février 1801], p. 320.

<sup>61</sup> Horner, *La reconnaissance française*, p. 122.

observé l'après-midi les distances suivantes du [soleil], en dépit de mon mal de yeux qui ne cesse pas et qui m'incommode beaucoup<sup>62</sup>. » La prochaine étape pour un marin malade était de rendre la chose officielle auprès des médecins du navire, ce qu'il fit le jour même de leur entrée au port de l'île de France : « Mon mal de yeux me tient toujours ; le médecin m'ordonne pour me guérir, des rafraichissants du repos et de la tranquillité et surtout de ne pas faire d'observations. Je ferai mon possible pour me conformer à cette ordonnance afin de me mettre en état de continuer la campagne<sup>63</sup>. » La proposition de ce traitement au moment de l'arrivée en sol français n'est pas une coïncidence : Gicquel voulait utiliser sa maladie comme prétexte pour ne plus pouvoir effectuer son travail et donc ne plus être utile à l'expédition. C'est pourquoi il tente de convaincre Beautemps-Beaupré de la véracité de sa souffrance, alors que Baudin devait savoir qu'elle n'était qu'une excuse pour en débarquer : « Mon respectable ami, vous voyez par ma lettre ci-jointe quelle est la maladie qui m'a obligé de rester à l'hôpital de cette île ; malgré les calomnies qu'en pourra dire le commandant Baudin au ministre de la Marine il n'en n'est pas moins vrai que c'est le seul motif qui m'a fait débarquer<sup>64</sup>. » Discréditant Baudin jusqu'au bout, Gicquel tient à rappeler l'incompétence de son commandant, dans tous les domaines qui importaient à son poste de commandant : « Mr Baudin n'a aucune qualité ni morale ni sociale ; il n'est ni naturaliste ni marin<sup>65</sup> ! »

L'amitié professionnelle était à la base du lien entre Gicquel et Beautemps-Beaupré. Alors que leurs communications s'exprimaient au sujet de la place de Gicquel

---

<sup>62</sup> ANF, AM, 5 JJ 55, Gicquel, « Journal Nautique à remettre au Citoyen Gicquel », en date du 29 au 30 pluviôse an 9 [18-19 février 1801], p. 227.

<sup>63</sup> *Ibid.*, en date du 24 au 25 ventôse an 9 [15-16 mars 1801], p. 277.

<sup>64</sup> ANF, AM, 5 JJ 55, Gicquel, « Journal Nautique à remettre au Citoyen Gicquel », Lettre à Beautemps-Beaupré, Île de France, en date du 7 floréal an 9 [27 avril 1801], p. 358.

<sup>65</sup> *Ibid.*

dans l'expédition, l'officier recopiait cette correspondance dans son journal afin de mieux justifier son désistement, conjointement à ses critiques de l'expédition et surtout de son commandant, qui servaient toutes à le rassurer dans sa décision d'abandonner un voyage d'envergure qu'il jugeait ne pas être à la hauteur de son mérite. Ainsi, la question que Gicquel se pose à la première page de son journal, « Mon 2<sup>e</sup> voyage de découverte sera-t-il plus heureux que le premier ? », semble avoir trouvé sa réponse d'avance : le géographe en lui ne pouvait aimer une expédition plus scientifique que navale, commandée par un homme incapable selon lui de surpasser en honneur le feu-général d'Entrecasteaux, et à laquelle faisait défaut la présence essentielle d'amis, tels que Beautemps-Beaupré, qui auraient compris sa nostalgie.

### **3.2. Des amitiés qui se développent en mer**

Dans les quatre années que dura l'expédition, plusieurs amitiés eurent le temps de se former entre les passagers. L'espace limité de chaque navire obligeait les passagers à vivre en quartiers serrés et à partager des espaces communs, tels le gaillard arrière et la grande chambre pour les officiers. Les hommes de l'expédition vivaient dans une proximité permanente qu'ils partageaient à tout moment, que ce soit pour travailler ou pour manger, en plus des moments libres ou lorsqu'ils étaient rendus vulnérables par la maladie. Au final, les occasions de mieux se connaître étaient multiples. Alors que certains montaient à bord des navires de l'expédition afin de poursuivre des relations amicales déjà entamées, il est essentiel pour cette étude sur les relations sociales répertoriées de souligner les cas d'amitiés développées tout au long du voyage. Deux hommes ressortent du lot pour leurs sentiments exprimés par rapport à leurs amitiés : le botaniste Jean-Baptiste Leschenault et l'aspirant Hyacinthe Bougainville, dont les

journaux offrent au lecteur des aperçus quant à leur affection et camaraderie pour certains membres de l'expédition. Les hommes étaient aussi plus enclins à partager leurs sentiments concernant leurs amis lorsque les navires étaient séparés, puisqu'ils avaient peur pour la vie de leurs camarades.

### **3.2.1. Le botaniste Leschenault**

Jean-Baptiste Leschenault de la Tour était l'un des 24 scientifiques et artistes à quitter le Havre pour accomplir des tâches spécifiques en Nouvelle-Hollande, et ce, en compagnie d'hommes de marine chargés de les amener à destination tout en faisant la reconnaissance géographique de celle-ci. Les deux groupes avaient donc des missions très différentes, qui se rejoignaient néanmoins dans leur cohabitation de l'espace des navires où ils faisaient vie commune, et du territoire où ils travaillaient. Quoique chaque groupe avait des réserves par rapport à l'autre, comme on l'a vu précédemment, la bonne entente qui s'est installée entre eux avant même que les deux bâtiments ne quittent le port français laissait déjà présager que certaines amitiés allaient se développer parmi eux au cours de la campagne.

Le journal de Leschenault conservé aux Archives nationales à Paris n'est malheureusement pas complet : l'extrait commence au « 3<sup>e</sup> chapitre », quand l'auteur décrit la traversée de l'océan Indien vers la Nouvelle-Hollande. Il note alors que cette partie du voyage s'est bien déroulée, et que « nous n'eûmes d'autres déplaisirs que celui que nous fit éprouver l'absence de nos camarades [qui] étaient restés à l'île de France<sup>66</sup>. » Les premiers mois de la campagne l'avaient habitué non seulement aux difficultés de son quotidien en mer, mais aussi à la présence de certaines personnes qui l'accompagnaient à

---

<sup>66</sup> ANF, AM, 5 JJ 56, Leschenault, « Extrait de la Relation de l'Expédition », en date du 5 floréal an 9 [25 avril 1801], p. 1.

bord du *Géographe*, ce qui indique qu'il faisait partie d'un groupe ayant perdu certains membres; ceux qu'il désigne implicitement faisaient sans doute partie des trois officiers, trois aspirants et trois scientifiques du navire qui restèrent à l'île de France en 1801. Le journal débute donc avec un homme contrarié par le changement de dynamique à bord provoqué par le départ de ses camarades.

À leur arrivée en Nouvelle-Hollande, quatre personnes étaient qualifiées pour faire le travail de botanique dans l'expédition : Leschenault, Riedlé, Antoine Sautier et Antoine Guichenot<sup>67</sup>, les trois derniers étant des jardiniers. Probablement parce que les deux botanistes du *Naturaliste* avaient quitté l'expédition à l'île de France<sup>68</sup>, les spécialistes restants étaient tous à bord du même navire. Lors de la première séparation des vaisseaux, qui dura trois mois, personne ne s'occupa de la botanique sur le *Naturaliste*, alors que les relâches de celui-ci auraient « été beaucoup plus propices à des recherches d'histoire naturelle que le triste séjour que nous avons fait dans la petite île Stérile<sup>69</sup> ». Son sens du devoir aidant, Leschenault se convint de demander au commandant de changer de navire : « le citoyen Riedlé pouvant seul suffire à bord du *Géographe*, je pris la résolution de passer sur le *Naturaliste*, je crus devoir sacrifier quelque liaison d'amitié à l'utilité dont pouvait être mon passage à bord de ce bâtiment<sup>70</sup> ». L'idée de devoir renoncer à la compagnie de ses amis se trouve aussi dans la lettre que Leschenault envoie au commandant pour lui demander la permission de monter à bord du *Naturaliste* : « En me séparant de vous et de plusieurs de mes camarades que j'aime et que j'estime, je ferai il est vrai un grand sacrifice, mais si dans

---

<sup>67</sup> Jangoux, « Les zoologistes et botanistes », p. 65.

<sup>68</sup> André Michaux et Jacques Delisse.

<sup>69</sup> ANF, AM, 5 JJ 56, Leschenault, « Extrait de la Relation de l'Expédition », Suite de mon Séjour à Coupang (sans date), p. 118.

<sup>70</sup> *Ibid.*

une seule circonstance mon travail peu devenir utile à mon pays et servir à l'histoire de la science que j'étudie je me croirai dédommagé<sup>71</sup>. » Étant le dernier botaniste de formation de l'expédition, Leschenault devait se sentir responsable de son champ de l'histoire naturelle pour lequel il avait été engagé, à un tel point où il était prêt à renoncer au confort de son entourage pour se rendre utile à sa science et à son pays.

Le choix de changer de vaisseau est aussi considéré comme un sacrifice par Baudin, qui utilise le mot même dans sa réponse : « vous devez d'ailleurs être persuadé que le gouvernement verra avec plaisir le sacrifice que vous faites de vous séparer de vos amis, puisque ce n'est que par le désir de concourir au plus grand succès de l'expédition<sup>72</sup>. » Il n'y a pas de doutes pour Baudin, la seule raison pour laquelle Leschenault quitterait ses amis du *Géographe* est pour faire bénéficier l'expédition sur un autre front. Le transfert à bord d'un autre navire était généralement perçu comme négatif pour ceux qui devaient le vivre. Dans le contexte hiérarchique de l'expédition, cette pratique était considérée comme une mesure disciplinaire par Baudin et Hamelin : en effet, Picquet est transféré à bord du *Géographe* pour avoir donné « du fil à retordre à Hamelin<sup>73</sup> » (qui avait voulu le laisser à l'île de France), et Breton est envoyé à bord du *Naturaliste* après avoir déplu à Baudin<sup>74</sup>. Le transfert agit en quelque sorte comme une seconde chance pour un individu qui ne s'entend pas avec ses supérieurs. Breton n'accepte pas bien son sort, probablement pour la même raison que Leschenault regrette

---

<sup>71</sup> ANF, AM, 5 JJ 56, Leschenault, « Extrait de la Relation de l'Expédition », Suite de mon Séjour à Coupang (sans date), p. 119.

<sup>72</sup> *Ibid.*, p. 119.

<sup>73</sup> Horner, *La reconnaissance française*, p. 206.

<sup>74</sup> ANF, AM, 5 JJ 57, Breton, « Breton, J. D. », en date du 2 fructidor [20 août 1802], p. 216.

de devoir quitter son navire, au point de demander à Hamelin de parler à Baudin pour le faire changer d'idée, en vain<sup>75</sup>.

Leschenault est un cas exceptionnel dans l'expédition, puisqu'il est le seul à avoir noté les noms de ceux avec qui il s'est lié d'amitié, tout en mentionnant pourquoi il les apprécie. Immédiatement après avoir recopié la réponse du commandant, Leschenault écrit : « En quittant le *Géographe* je laissai des amis auxquels j'étais d'autant plus attaché que mes liaisons avec eux étaient basées sur l'estime<sup>76</sup>. » Les cinq personnes qu'il nomme sont probablement placées en ordre d'importance pour lui, mais pourraient aussi être classés par souci de l'ordre hiérarchique à bord, vus les grades des deux premiers (capitaine de frégate et lieutenant de vaisseau), les positions de scientifiques des deux suivants et le statut d'aspirant du dernier. La longue présentation du premier, Le Bas, semble appuyer la première hypothèse, puisqu'il est le seul à être décrit en relation avec son auteur, et ce, en plus de deux lignes :

[...] cet officier avait déjà beaucoup voyagé dans l'Inde et demeuré longtemps à Paris, il joignait à un grand usage de la société un cœur excellent, pendant la maladie que j'eus en sortant du golfe le *Géographe*, il me donna les soins d'un frère, sa table était la mienne et c'est à ses soins que je dois en partie ma guérison ; le mauvais état de sa santé et une malheureuse affaire d'honneur qu'il eut avec un officier de l'expédition, affaire dans laquelle il fut blessé au bras gauche, le forcèrent de rester à Coupang [...] avant mon départ j'eus le plaisir de le voir hors de danger<sup>77</sup> [...]

Leschenault prend le temps de reconnaître les efforts de celui qui l'aïda à se remettre de sa maladie, ce qui lui permet d'accrocher leur amitié concrètement à la générosité de Le Bas dans un moment de vulnérabilité personnelle pour lui. Essayant d'en faire autant pour son ami lorsqu'il se fait blesser lors de son duel avec Ronsard, Leschenault présente Le Bas à un « homme bon et honnête » des environs de Kupang qui l'avait accueilli

<sup>75</sup> ANF, AM, 5 JJ 57, Breton, « Breton, J. D. », en date du 2 fructidor [20 août 1802], p. 216.

<sup>76</sup> ANF, AM, 5 JJ 56, Leschenault, « Extrait de la Relation de l'Expédition », Suite de mon Séjour à Coupang (sans date), p. 121.

<sup>77</sup> *Ibid.*, p. 121-122.



précédemment, en espérant que cette présentation allait pouvoir aider l'officier dans sa guérison alors que l'expédition allait repartir sans lui<sup>78</sup>.

Les quatre autres amis que Leschenault nomme sont décrits très sommairement; il les caractérise soit par leurs métiers, leurs pères ou leurs qualités, qui sont surtout en lien avec leurs connaissances. Leschenault reconnaît deux de ses camarades comme étant ambitieux dans leurs domaines respectifs : l'officier Louis Freycinet est un « jeune homme aimant son métier au-dessus de toute chose et joignant au grand désir de s'instruire toutes les qualités sociales<sup>79</sup> », et Péron est un « zoologiste ayant plus d'instruction que l'on en a ordinairement à l'âge de 25 ans et travaillant chaque jour à augmenter ses connaissances<sup>80</sup> ». Les pères des deux amis restants étaient des hommes si illustres que Leschenault ne pouvait probablement pas s'imaginer l'omettre en parlant de leurs fils : Depuch est « ingénieur des mines, jeune homme rempli d'esprit et d'éducation, son père était dans l'Assemblée constituante député de la noblesse de Bordeaux<sup>81</sup> », alors qu'Hyacinthe Bougainville aura « un jour le moindre mérite [...] d'être le fils d'un [...] navigateur et géographe<sup>82</sup> ». Mais en 1801, son père demeurait son marqueur identitaire principal, même pour son ami Leschenault. Les descriptions que fait l'auteur de ses amis n'indiquent pas de considérations particulières de sa part pour les scientifiques ou les officiers. Le botaniste ne porte pas de jugements sur les choix de carrière des officiers et ne met pas de l'avant le travail de ses camarades naturalistes. Les postes de ses amis sont mentionnés pour informer le lecteur quant à leur identité et non dans le but de les

---

<sup>78</sup> ANF, AM, 5 JJ 57, Breton, « Breton, J. D. », en date du 2 fructidor [20 août 1802], p. 216.

<sup>78</sup> ANF, AM, 5 JJ 56, Leschenault, « Extrait de la Relation de l'Expédition », Suite de mon Séjour à Coupang (sans date), p. 122.

<sup>79</sup> *Ibid.*

<sup>80</sup> *Ibid.*

<sup>81</sup> *Ibid.*

<sup>82</sup> *Ibid.*, p. 122-123.

catégoriser, puisque Leschenault ne considère pas les scientifiques et les officiers de marine comme des groupes distincts voyageant sur les mêmes bateaux.

Lors de son séjour à bord du *Naturaliste*, Leschenault profita de chaque occasion qu'il avait pour « rendre visite au commandant et embrasser [ses] bons amis<sup>83</sup> ». À ce moment, il découvrit que son ami Depuch se remettait à peine d'une maladie; ce genre de nouvelle devait être particulièrement vexante, puisqu'étant séparé des siens depuis deux mois, Leschenault n'avait rien pu faire pour apaiser les souffrances du minéralogiste<sup>84</sup>. Donc, malgré la séparation quotidienne occasionnée par son transfert, le scientifique ne se détacha pas émotionnellement du groupe auquel il avait appartenu sur le *Géographe*. Après la mort de Riedlé et de Sautier en octobre et novembre 1801, Leschenault devient le principal spécialiste en botanique, et comme tel retourne à bord du *Géographe* lorsque le *Naturaliste* quitte pour ramener une partie des collections d'histoire naturelle en France. L'extrait de son journal se termine bien avant cette date, ce qui ne permet pas de savoir comment le scientifique vécut son retour à bord du *Géographe*, réuni de nouveau avec ses amis qui y étaient encore. Malgré tout, il est possible d'avancer que Leschenault a réussi à transcender les divisions hiérarchiques et sociales qui se trouvaient traditionnellement à bord des navires d'exploration scientifique.

### 3.2.2. Bougainville

L'aspirant Hyacinthe Bougainville fait aussi partie des rares membres de l'expédition à avoir écrit dans son journal sur les amitiés qu'il développa lors de la campagne. Transféré à bord du *Naturaliste* au moment où ce navire quitte la Nouvelle-Hollande pour se rendre en France, Bougainville apprend à son arrivée à l'île de France

---

<sup>83</sup> ANF, AM, 5 JJ 56, Leschenault, « Extrait de la Relation de l'Expédition », en date du 23 nivôse an 10 [13 janvier 1802], p. 133.

<sup>84</sup> *Ibid.*

que son ami Le Bas s’y trouve également, contraint d’avoir mis un terme à son expédition après son duel à Timor. Aussitôt ses devoirs auprès des officiels de la colonie terminés, il se rendit auprès de son ami qui, malade et souffrant toujours de sa blessure au bras, attendait un transport pour regagner la France. L’aspirant donne un indice quant au type de relation qu’il avait avec Le Bas, de 23 ans son aîné : « J’eus le plus grand plaisir à revoir cet officier qui m’avait servi de père de l’île de France à Timor et pour lequel je ne pourrais assez avoir de reconnaissance. Il n’en eut pas moins à me revoir, et nous nous embrassâmes comme deux amis qui ne s’attendaient pas à se revoir de sitôt<sup>85</sup>. » Ayant été le second plus haut gradé du *Géographe*, Le Bas avait sans doute agi comme mentor auprès du jeune aspirant qui, âgé alors de 18 ans, effectuait sa première longue campagne dans la marine. Les deux hommes faisant partie du cercle d’amis de Leschenault, on imagine aisément Bougainville suivant Le Bas de près et tentant de se joindre à son entourage.

À la page suivante de son journal, Bougainville écrit qu’il avait eu un autre ami dans l’expédition, lequel avait cependant débarqué du *Géographe* lors de la première escale à l’île de France. Alors qu’il visitait des relations qu’il avait connues lors de cette précédente relâche, il trouva chez elles des lettres de ses parents ainsi que de « Mr Baudin, lieutenant, mon meilleur ami, prétend-il<sup>86</sup>. » Bougainville parle ici de François-André Baudin, un des officiers qui avait quitté l’expédition lors de l’escale à l’île de France, supposément pour des raisons de santé. Celui-ci lui donna des détails sur son retour en France, où il passa « plusieurs jours » chez la famille de Bougainville, signe que

---

<sup>85</sup> The University of Sydney (2012), « Journal et autres documents d’Hyacinthe Hypolite Yves Philippe Potentin de Bougainville, » *The Baudin Legacy Project* [site Web], consulté le 11 septembre 2014, pièce 5, p. 4, <http://sydney.edu.au/arts/research/baudin/pdfs/bougainville.pdf>

<sup>86</sup> The University of Sydney (2012), « Journal et autres documents d’Hyacinthe Hypolite Yves Philippe Potentin de Bougainville », pièce 5, p. 5, <http://sydney.edu.au/arts/research/baudin/pdfs/bougainville.pdf>

leur relation était rapidement devenue importante, ou qu'elle avait débuté bien avant qu'ils ne s'embarquent sur le même navire<sup>87</sup>. Conséquemment au désistement de son meilleur ami, Bougainville avait certainement cherché à combler ce vide ainsi créé, ce qui expliquerait pourquoi sa relation quasi filiale avec Le Bas avait déjà commencé lorsque l'expédition s'est remise en route vers la Nouvelle-Hollande.

### 3.2.3. Séparations et retrouvailles

Les deux périodes durant lesquelles les deux navires furent séparés (du 10 juin au 21 septembre 1801 et du 8 mars au 28 juin) ont incité plusieurs membres des équipages à écrire sur leur crainte de ne plus jamais revoir leurs camarades<sup>88</sup>. Les dangers de la navigation en eaux inconnues étaient nombreux, mais le naufrage était l'un des sorts les plus redoutés<sup>89</sup>. Leschenault donne une description vivide de cette peur lorsqu'il craint avoir perdu ses camarades du *Naturaliste* :

Depuis le golfe du Géographe nous étions séparés de la corvette du *Naturaliste* un mois s'était écoulé depuis notre arrivée à Timor chaque jour nous espérions le voir arriver à ce dernier rendez-vous; son retard ne nous laissait presque plus aucun doute qu'elle n'eut fait naufrage, notre pensée nous rappelait nos malheureux compagnons elle nous présentait le tableau déchirant de nos amis périssant au milieu des flots, ou errants sur une côte sauvage, ces pensées fatigantes et sinistres furent enfin remplacées par des sensations plus douces, le 4<sup>e</sup> jour complémentaire on vit paraître à l'ouest un bâtiment, nous espérâmes que c'était le *Naturaliste* et nos espérances ne furent point vaines, le même jour nous embrassâmes nos amis après 3 mois et demi de séparation et la joie remplit entièrement nos âmes<sup>90</sup>.

<sup>87</sup> The University of Sydney (2012), « Journal et autres documents d'Hyacinthe Hypolite Yves Philippe Potentin de Bougainville », pièce 5, p. 5, <http://sydney.edu.au/arts/research/audin/pdfs/bougainville.pdf>.

<sup>88</sup> C'était particulièrement le cas des membres d'équipage du *Géographe*, car c'est le *Naturaliste* qui était en retard au point de rendez-vous.

<sup>89</sup> Delphine Tempère, « Marins et missionnaires face aux dangers des navigations océaniques au XVII<sup>e</sup> siècle : Catastrophes, recours matériels et médiations spirituelles », *e-Spania* [En ligne] n° 12 (2011, décembre), <http://e-spania.revues.org/20832>.

<sup>90</sup> Leschenault écrit ces lignes lors de la première relâche à Timor, soit en 1801. Le *Géographe* arrive à Kupang le 22 août alors que le *Naturaliste* le rejoint un mois plus tard. ANF, AM, 5 JJ 56, Leschenault, « Extrait de la Relation de l'Expédition », Suite de mon Séjour à Coupang (sans date), p. 117.

Le soulagement de retrouver leurs collègues sains et saufs après des mois d'attente sans signe de vie était généralisé à bord des deux navires<sup>91</sup>. Ronsard avait même compté le nombre de jours qui s'étaient écoulés depuis leur séparation, ce qui accentua sa joie de retrouver les passagers de leur navire de conserve : « Nous avons retrouvé à cette relâche le *Naturaliste*. Il y arriva le 4<sup>e</sup> jour complémentaire après 4 mois et 12 jours de séparation. Nous avons les uns et les autres beaucoup d'inquiétude et ce rapprochement nous causa de part et d'autre un plaisir bien réel<sup>92</sup>. » C'était surtout le manque de nouvelles qui rendait la disparition de n'importe quel navire si inquiétante. Leschenault, qui mentionne dans une note de son journal que les naufrages étaient fréquents dans le détroit de Bass, rapporte plusieurs nouvelles de naufrages récents, comme celui d'une goélette française qui était sortie de Port Jackson à peine un mois avant eux, dont une partie de l'équipage avait été recueillie par un navire anglais<sup>93</sup>. La présence de témoins capable de raconter la catastrophe avait l'avantage d'apporter des réponses aux proches des disparus. Comme le souligne Delphine Tempère, « Le drame du naufrage a ceci de particulier qu'il conjugue l'absence de sépulture en terre mais également l'absence, bien souvent, de témoins pour décrire la catastrophe. Des équipages entiers disparaissent ainsi engloutis dans les flots sans que personne ne puisse expliquer les causes du désastre<sup>94</sup> ». Sans nouvelles du *Naturaliste*, les membres du *Géographe* pouvaient difficilement imaginer autre chose que le pire et angoisser à l'idée de ne jamais connaître le sort de

---

<sup>91</sup> Voir la citation de Brüe plus bas, qui était à bord du *Naturaliste* avant la première relâche à Timor. ANF, AM, 5 JJ 57, Brüe, « Journal de la Corvette », en date du 3 au 4 jour complémentaire an 9 [20-21 septembre 1801], p. 52.

<sup>92</sup> ANF, AM, 5 JJ 28, François-Michel Ronsard, « Journal de Monsr Ronsard, Voyage de Mr. Baudin », en date du 4 complémentaire [21 septembre 1801], p. 78.

<sup>93</sup> ANF, AM, 5 JJ 56, Leschenault, « Extrait de la Relation de l'Expédition », en date du 19 ventôse an 10 [10 mars 1802], p. 176.

<sup>94</sup> Tempère, « Marins et missionnaires ».

leurs collègues, ce qui fait écho au mystère de la perte de l'expédition de La Pérouse, que la nation française cherchait encore à élucider des décennies après le voyage de Baudin.

De plus, les circonstances dans lesquelles les vaisseaux se perdaient de vue n'aidaient pas à rassurer les uns sur le bien-être des autres. Le mauvais temps en était souvent la cause, comme les tempêtes et de forts vents, qui laissaient présager le naufrage :

[...] nous fumes un instant dans un très grand danger ; ce coup de vent qui dura 3 jours nous sépara du *Naturaliste* qui ne nous rejoignant pas nous donna lorsque les vents devinrent maniables, nous donna sur son sort les plus vives inquiétudes. Le *Géographe* n'avait pu que très difficilement se relever du fond du golfe, lui qui tenait beaucoup mieux le vent que le *Naturaliste* ; que devons-nous penser du sort de nos amis ? Les plus sinistres pensées fatiguaient l'âme de chacun de nous<sup>95</sup>.

Sachant que le *Géographe* était le plus manœuvrable des deux navires, les chances que l'équipage du *Naturaliste* ait réussi à sortir leur vaisseau indemne du golfe ne paraissaient pas bonnes pour Leschenault<sup>96</sup>. C'est au moment de les revoir en vie que la plupart des officiers et aspirants osèrent écrire sur leurs peurs antérieures, qui étaient d'autant plus fondées que le mauvais temps avait empêché les équipages de s'aider mutuellement : « Ce fut avec une vive joie que nous revîmes nos compagnons de voyage que nous croyons perdus. Ce qui était d'autant plus probable qu'ayant été séparés lors d'un temps affreux, et en cherchant chacun à nous sauver d'un péril presque inévitable, nous avions tout à craindre l'un pour l'autre<sup>97</sup> ». L'aspirant Adrien Hubert Brüe, qui arrive à Kupang à bord du *Naturaliste* et y trouve le *Géographe*, note lui aussi le contexte de la séparation des deux navires, ce qui lui avait fait croire au pire lorsqu'il n'avait pas retrouvé ses camarades au prochain point de rencontre désigné. Or, ce genre d'inquiétude, avant les retrouvailles, n'est pas même

<sup>95</sup> ANF, AM, 5 JJ 56, Leschenault, « Extrait de la Relation de l'Expédition », en date du 19 prairial an 9 [8 juin 1801], p. 33.

<sup>96</sup> Le *Géographe* était reconnu comme le plus manœuvrable des deux navires par tous les membres de l'expédition,

<sup>97</sup> ANF, AM, 5 JJ 57, Brüe, « Journal de la Corvette », en date du 3 au 4 jour complémentaire an 9 [20-21 septembre 1801], p. 52.

suggérée dans les journaux des passagers du *Naturaliste*, pourtant en situation périlleuse. Cette absence révèle un certain refus de perdre espoir; l'idée que ces hommes avec qui ils voyageaient depuis des mois aient pu périr comme tant d'autres dans des circonstances terrifiantes était trop bouleversante pour être écrite sur papier et devenir une possibilité réaliste à affronter. La joie de voir leurs camarades vivants ne diminuait pas la peur des naufrages et des autres dangers de la mer, mais aidait à poursuivre une mission périlleuse sans avoir à la faire seuls.

### **3.3. Les gestes d'entraide**

L'entraide est un thème omniprésent dans les récits de l'expédition, puisque les difficultés de la vie en mer nécessitaient une franche collaboration entre les passagers à bord ou avec ceux du navire de conserve. La survie en mer pouvait en dépendre. En effet la navigation en haute mer requérait un travail d'équipe, dans un environnement où le manque de coopération ne pardonnait pas. De plus, les circonstances d'éloignement de la mission exigeaient parfois l'assistance des navires ou des autorités coloniales d'autres nations, avec lesquelles la France pouvait être en guerre (dans ce cas, la Grande-Bretagne). L'entraide était une composante centrale des relations humaines du monde maritime, qui se manifeste le plus couramment dans les sources par la bienveillance de médecins, les gestes liés à l'amitié, et l'aide apportée par d'autres nations.

#### **3.3.1. L'aide médicale**

Lors d'épidémies à bord, la survie de l'équipage entier dépendait de la rémission des malades, puisqu'un navire ne pouvait être manœuvré qu'avec un nombre minimal d'hommes en santé. Dans ces périodes de crise, les médecins travaillaient jour et nuit afin de remettre sur pied le plus grand nombre d'hommes possible, sans quoi tous étaient

perdus. Dans le premier volume du rapport officiel de l'expédition, Péron raconte que l'équipage du *Géographe* était si affaibli par le scorbut que son entrée au Port Jackson aurait été impossible sans l'aide d'un nouvel équipage, envoyé par les autorités coloniales anglaises : « depuis plusieurs jours, nous nous trouvions par le travers du Port Jackson, sans pouvoir, à cause de la faiblesse de nos matelots, exécuter aucune des manœuvres nécessaires pour y entrer... Quelle ne fut donc pas la commune joie, lorsque dans la journée du 20, nous aperçûmes une grosse chaloupe anglaise qui se dirigeait vers nous<sup>98</sup> ! » La situation était si grave que Péron écrit qu'elle « faillit entraîner la perte totale de notre équipage, » qui se remit seulement grâce à « cet effet magique de la terre et des végétaux » que seule une escale pouvait apporter<sup>99</sup>.

Le personnel médical ne pouvait soigner le scorbut s'ils ne disposaient pas d'aliments à base de vitamine C, auquel cas il ne leur restait qu'à tenter d'apaiser les souffrances des malades. Péron décrit les actions d'un d'entre eux, dont la bienveillance envers ses patients dépassait largement sa charge de travail habituelle :

Au milieu de tant de désastres, notre second médecin, M. Taillefer, s'honora par le dévouement le plus généreux : resté seul en état de prêter des secours efficaces à nos malades, jour et nuit il était debout pour les soigner, pour panser leurs plaies, étudier leurs ulcères fongueux et putrides; il leur servait à la fois d'infirmier, de médecin, de consolateur et d'ami...<sup>100</sup>

Cette maladie était un cauchemar pour tous ceux qui en étaient affligés comme pour les médecins. « Combien de fois, se décourage Taillefer, en leur portant les secours de notre art, n'ai-je pas senti toutes mes forces défaillir<sup>101</sup> ! »

---

<sup>98</sup> François Péron et al., *Voyage de découvertes aux terres australes, exécuté sur les corvettes le Géographe, le Naturaliste et la goëlette le Casuarina, pendant les années 1800, 1801, 1802, 1803 et 1804 ... [Historique] rédigé par M. F. Péron, ... [et continué par M. Louis Freycinet, ... - Navigation et géographie... rédigé par M. Louis Freycinet, ...]*, vol. 1, Paris, Impr. impériale, 1807, p. 342.

<sup>99</sup> *Ibid.*, p. 342-343.

<sup>100</sup> *Ibid.*, p. 340.

<sup>101</sup> *Ibid.*



Le premier officier de santé du *Géographe*, L'Haridon, était lui aussi très concerné par l'état de ses patients. Lors de leur premier séjour à Timor, la dysenterie fit des ravages sur les équipages. « Tous nos meilleurs amis étaient frappés », écrit Péron, nommant ainsi Maugé, Levillain et Depuch comme des victimes, parmi d'autres<sup>102</sup>. Face à autant de misère et au manque de ressources pour prodiguer les soins de base, L'Haridon « employa tout ce qu'il avait d'argent, il vendit tout ce qu'il possédait d'objets d'échanges, et même une partie de ses habillements, pour acheter ce dont il avait besoin pour son hôpital, donnant ainsi le double exemple du dévouement et de la générosité qui doivent distinguer le véritable médecin<sup>103</sup>. » Même si sa profession l'amenait à faire preuve d'abnégation pour venir en aide aux souffrants, il importait à Péron de souligner son geste afin d'honorer le rôle que jouaient les médecins dans l'expédition. Malgré leur altruisme, Péron<sup>104</sup> et les médecins du bord étaient impuissants face à cette épidémie qui les poursuivit « jusqu'à l'extrémité du globe, et nous força par tout à semer les mers de nos cadavres<sup>105</sup>. »

### 3.3.2. Le soutien amical

Aussi dévoués que fussent ces médecins au rétablissement de leurs patients, les malades avaient aussi besoin d'un soutien plus personnel, plus intime. C'était le rôle des amis de prendre le relais de l'officier de santé une fois son travail terminé. Dans ces moments qui rendaient le souffrant vulnérable, certains amis pouvaient se rapprocher au point de partager un lien presque fraternel avec lui. C'est le cas du botaniste Leschenault, qui a vécu une telle expérience avec Le Bas : « pendant la maladie que j'eus en sortant du

---

<sup>102</sup> Péron et al., *Voyage de découvertes aux terres australes*, vol. 1, p. 172.

<sup>103</sup> *Ibid.*

<sup>104</sup> Péron avait été inclus par L'Haridon, Bellefin et Taillefer à « leurs consultations », dans lesquelles ils firent des autopsies pour trouver un remède, sans succès. *Ibid.*, p. 171.

<sup>105</sup> *Ibid.*

golfe le *Géographe*, il me donna les soins d'un frère, sa table était la mienne et c'est à ses soins que je dois en partie ma guérison<sup>106</sup> ».

Le Bas est aussi cité pour un autre acte de gentillesse, cette fois sans lien avec la maladie. Selon les mots de Gicquel, lors d'une forte averse, Le Bas est resté pour essuyer l'eau « qui entraît par mon hublot dans ma chambre et sans ses soins aurait mouillée mon lit. C'est un service que je n'oublierai pas<sup>107</sup> ! » Gicquel renchérit, ajoutant que ce genre d'entraide est « trop rare pour ne pas m'en rappeler toute ma vie<sup>108</sup> ! » Cette reconnaissance de Gicquel, parce que quelqu'un lui a épargné une nuit inconfortable à dormir dans un lit trempé, paraît un peu excessive eu égard au service rendu. Et, de fait, Gicquel prendra plus tard cette occasion comme prétexte pour critiquer de nouveau Baudin, cette fois pour avoir aidé les matelots pendant la tempête au lieu de prendre les commandes de son navire. Gicquel va même jusqu'à s'acharner sur Le Bas, second en commandement, qui lui « servait en ce moment de domestique au lieu de monter sur le pont<sup>109</sup> ! » pour prendre ses responsabilités. Sa véritable cible demeure ici clairement Baudin, qui est écorché pour son incapacité à coordonner les activités sur son vaisseau : « qu'on juge d'après cela de l'installation de notre navire<sup>110</sup>. » C'est donc normal pour Gicquel d'écrire qu'il se rappellera toute sa vie de cette attention, puisqu'elle n'aurait pas dû avoir lieu sur un navire bien dirigé.

---

<sup>106</sup> Péron et al., *Voyage de découvertes aux terres australes*, vol. 1, p. 171.

<sup>107</sup> ANF, AM, 5 JJ 55, Gicquel, «Journal Nautique à remettre au Citoyen Gicquel », en date du 8 au 9 frimaire an 9 [29-30 novembre 1800], p. 65.

<sup>108</sup> *Ibid.*

<sup>109</sup> *Ibid.*

<sup>110</sup> *Ibid.*

### 3.3.3. L'aide diplomatique

L'entraide était aussi une composante essentielle des relations internationales que l'expédition entretenait avec les autorités des ports qu'elle visitait. Lors de leurs travaux en Nouvelles-Hollande, Baudin et ses hommes firent des relâches majeures dans deux ports : Kupang (écrit « Coupang » par les membres de l'expédition), ville de l'île de Timor aujourd'hui en Indonésie, alors sous le régime Néerlandais, et Sydney, alors Port Jackson. Les séjours dans ces villes portuaires étaient nécessaires pour ravitailler les navires, recevoir de l'assistance médicale pour certains, et prendre du repos pour les autres. Comme le démontre l'entrée difficile du *Géographe* à Port Jackson, l'équipage épuisé par les maladies ne pouvait plus manœuvrer le navire. Sans ses escales, l'expédition n'aurait donc pas été en mesure de se remettre de son temps passé à caboter l'aride littoral de la Nouvelle-Hollande, qui n'offrait pas l'abondance végétale et animale de Timor où ils avaient fait leur premier arrêt.

Du 22 août<sup>111</sup> au 13 novembre 1801, les membres de l'expédition furent très bien reçus par les habitants de Kupang, qui n'avaient pas accueilli de navires français depuis 16 ans<sup>112</sup>. Le gouverneur de Timor se montra généreux envers ses visiteurs : « il nous accueillit avec une bienveillance extrême, et nous offrit tous les secours dont nous pouvions avoir besoin. Dès le même jour, deux grandes maisons nous furent destinées : dans l'une, le commandant alla s'établir avec l'astronome, le géographe, M. Petit et Lesueur; tous les naturalistes furent logés dans la seconde<sup>113</sup>. » De plus, il fournit une

---

<sup>111</sup> Le Naturaliste arriva un mois plus tard, soit le 21 septembre. Les deux navires étaient séparés depuis le 10 juin.

<sup>112</sup> Horner, *La reconnaissance française*, p. 203.

<sup>113</sup> Péron et al., *Voyage de découvertes aux terres australes*, vol. 1, p. 143.

nourriture fraîche comme « de la viande chaque jour<sup>114</sup> » pour l'équipage d'Hamelin, ainsi que des fruits et légumes frais à l'occasion<sup>115</sup>. Comme Jean-Paul Faivre l'indique dans son livre, le gouverneur de Timor « fournit, malgré son manque réel de ressources, toutes les provisions nécessaires, ainsi que les bois et les ouvriers pour la construction d'une chaloupe indispensable, et permit aux naturalistes de courir les environs et de faire connaissance avec les rajas vassaux<sup>116</sup>. » Cette généreuse liberté, donnée tant pour l'utilisation des ressources matérielles et ouvrières proposées que pour circuler librement dans le pays, avait toutefois quelques limites.

On peut s'attendre à ce que des hôtes imposent quelques règles et restrictions à leurs visiteurs, lesquels doivent s'y plier bien sûr en plus de respecter les coutumes locales. Ainsi, dès l'arrivée du *Géographe* dans la baie, le gouverneur leur commande d'ignorer une convention maritime importante: « on n'a pas salué le fort, le gouverneur avait fait prier le commandant de ne pas tirer, parce que lorsque dans l'île on entend trois coups de canon ou plus, tous les [Malais] descendent en armes à Coupang<sup>117</sup>. » Les Hollandais appelaient à l'aide les Malais uniquement lorsqu'une attaque sur la ville était imminente, puisqu'ils « redoutent le désordre qui résulte ordinairement des rassemblements nombreux<sup>118</sup> » de ce peuple. Sans doute dans un élan de joie à l'idée de revoir ses camarades, cette directive fut oubliée par Le Bas lorsqu'il répondit par 5 coups

---

<sup>114</sup> ANF, AM, 5 JJ 41, Hamelin, « Jacques Félix Emmanuel Hamelin des Essarts », en date du 4 au 5 complémentaire an 9, p. 27.

<sup>115</sup> Breton indique que le commandant revient d'à terre avec des « citrons, limons et oranges, que le gouverneur envoyait, » probablement pour aider à soigner les scorbutiques. ANF, AM, 5 JJ 57, Breton, « Breton, J. D. », en date du 5 fructidor, [23 août 1801], p. 109.

<sup>116</sup> Jean-Paul Faivre, *L'expansion française dans le Pacifique de 1800 à 1842*, Paris, Nouvelles éditions latines, 1954, p. 134.

<sup>117</sup> ANF, AM, 5 JJ 29, François-Michel Ronsard, « Journal nautique tenu pendant la campagne de découvertes... lieutenant de vaisseau », en date du 4 au 6 fructidor an 9 [22-24 août 1801], p. 120.

<sup>118</sup> ANF, AM, 5 JJ 56, Leschenault, « Extrait de la Relation de l'Expédition », Mœurs, costumes, habitudes des Malais vulgaires (sans date), p. 85.

de canon à ceux que le *Naturaliste* avait donnés à son arrivée. Ronsard écrit dans son journal que « le gouverneur s'est plaint vivement au commandant, de ce que les conventions n'avaient pas été suivies, et il a demandé la punition de l'officier qui avait fait tirer à bord du *Géographe* s'il n'en avait pas reçu l'ordre<sup>119</sup> ». Quoique le gouverneur envoya des messagers demander aux Rajas<sup>120</sup> de ne pas déployer leurs milices, Ronsard nota que « malgré cette mesure nous vîmes dans la soirée à Coupang plus de six cents naturels bien armés et disposés à batailler<sup>121</sup>. » Cet incident diplomatique n'eut finalement pas de répercussions sur les relations qu'entretenaient Baudin avec les autorités locales, et les équipages purent revenir à Timor moins de deux ans plus tard.

L'hospitalité avec laquelle l'équipage du *Naturaliste* fut reçu par les Anglais pendant sa première relâche à Port Jackson (du 25 avril au 18 mai 1802) est particulièrement intéressante puisque la nouvelle de la paix générale entre les deux nations ne leur est parvenue que le 10 mai. Saint-Cricq écrit dans son journal qu'« attestant la réception officielle des nouvelles de la Paix générale entre les nations de l'Europe [...] nous nous livrâmes à toute la joie qu'une pareille nouvelle est faite pour inspirer<sup>122</sup>. » Les guerres européennes ne se limitaient pas au vieux continent; même à l'autre bout du monde, si un vaisseau militaire en interceptait un qu'il croyait ennemi, celui-ci risquait de devenir un butin de guerre. C'est pourquoi les passeports étaient de la plus haute importance pour la réussite de l'expédition, qui en avait obtenus des gouvernements ennemis de la République. Lors de la première escale à Kupang, la

---

<sup>119</sup> ANF, AM, 5 JJ 29, Ronsard, « Journal nautique », en date du 3 au 4 complémentaire [20-21 septembre 1801], p. 126.

<sup>120</sup> Les chefs des Malais.

<sup>121</sup> ANF, AM, 5 JJ 29, Ronsard, « Journal nautique », en date du 3 au 4 complémentaire [20-21 septembre 1801], p. 126.

<sup>122</sup> ANF, AM, 5 JJ 48, Saint-Cricq, « Journal de B. St Cricq », en date du 19 floréal an 10 [9 mai 1802], p. 91.

frégate anglaise *Virginia*<sup>123</sup>, qui avait été informée de la présence de navires français dans la baie, s'y était rendue pour « s'emparer des deux bâtiments mouillés sur la rade<sup>124</sup> », mais était repartie bredouille après que furent présentés les passeports requis.

C'est donc en partie grâce à la présentation du passeport légalisant la circulation de leur navire dans les eaux britanniques que les passagers du *Naturaliste* purent s'arrêter à Port Jackson et apprécier l'accueil du gouverneur Philip King, alors qu'ils croyaient leur pays toujours en guerre avec l'Angleterre. En effet, comme l'écrit Péron dans le rapport officiel, la guerre « avait exalté le sentiment des haines nationales, et le capitaine Hamelin avait lieu de craindre qu'on ne lui interdît le séjour du port, ou que du moins on ne lui refusât les secours qu'il venait y chercher<sup>125</sup>. » Ces passeports, preuve tangible de l'aide qu'accordaient les Anglais à ce voyage pour sa mission scientifique<sup>126</sup>, étaient conditionnels à la bonne conduite des membres de l'expédition. Comme nous l'avons mentionné précédemment, l'interdiction de faire du commerce à l'étranger servait à rassurer les hôtes visités de la nature purement scientifique de leur entreprise : « vous devez observer la plus parfaite neutralité; ne faire naître aucun doute sur votre exactitude à vous renfermer dans l'objet de votre mission tel qu'il est annoncé par les passeports qui

---

<sup>123</sup> Saint-Cricq note dans son journal qu'il s'agissait de « *La Virginie* française, qu'ils nous ont pris pendant la guerre, et sur laquelle le Capitaine *Bergeret* s'est immortalisé. » ANF, AM, 5 JJ 48, Saint-Cricq, « Journal de B. St Cricq », en date du mois de brumaire an 10 [23 octobre-21 novembre 1801], p. 42.

<sup>124</sup> ANF, AM, 5 JJ 29, Ronsard, « Journal nautique », en date du 1<sup>er</sup> au 2 brumaire a 10 [23-24 octobre 1801], p. 135.

<sup>125</sup> Péron et al., *Voyage de découvertes aux terres australes*, vol. 1, p. 365.

<sup>126</sup> Comme l'indique Horner, l'acquisition des passeports auprès du gouvernement anglais se fait facilement, puisque « les ministres du roi avaient toutes les dispositions adéquates pour promouvoir ce que tous les hommes d'éducation devaient faire pour améliorer et accroître les connaissances humaines quelles que soient les nations qui en auraient l'initiative. » Donc, malgré la guerre et les relations généralement tendues entre les deux pays, les motifs purement scientifiques de l'expédition suffisaient pour fournir leur appui à l'entreprise française. Horner, *La reconnaissance française*, p. 101.

vous ont été procurés dans vos rapports avec les étrangers<sup>127</sup>. » Donc, s'ils respectaient leurs engagements de voyager aux seules fins scientifiques, et non pour le commerce ou un quelconque autre motif suspect (comme l'espionnage), ces Français seraient non seulement tolérés par les Anglais en mer, mais ils allaient même être bien accueillis dans leurs colonies. Le laissez-passer, jumelé avec la recommandation de Sir Joseph Banks<sup>128</sup>, décida le gouverneur King de laisser entrer le *Naturaliste*, malgré le fait qu'il n'avait pas été averti à l'avance de cette relâche<sup>129</sup>.

À l'instar du gouverneur de Timor, King envoya des présents à l'équipage du *Naturaliste*, comme des paniers de légumes<sup>130</sup> et de la viande fraîche<sup>131</sup>. Cette escale fut également importante pour l'approvisionnement de l'expédition, puisque comme l'explique Saint-Cricq, « Nous fûmes assez heureux pour revenir au Port Jackson dans un moment où cette colonie venait de recevoir un grand nombre de provisions [...] aussi partîmes nous mieux munis que nous ne l'avions encore été dans aucune de nos relâches<sup>132</sup>. » En effet, Baudin ne tarit pas d'éloges pour les autorités de la colonie. Dans une lettre adressée aux administrateurs de l'île de France, il utilise la générosité de King pour critiquer l'accueil hostile qui lui avait été réservé plus d'un an auparavant :

À notre arrivée au Port Jackson les ressources en blés étaient peu abondantes et celles pour l'avenir encore incertaines. L'arrivée de 170 hommes n'était pas une circonstance heureuse pour le moment; néanmoins, nous fûmes bien accueillis, et quand nos besoins présents et à venir furent connus, on y suppléa en retranchant une partie de la ration journalière accordée aux habitants et à la garnison de la colonie. Le Gouverneur en donna le premier l'exemple. Par ce moyen qui honore

<sup>127</sup> ANF, AM, 5 JJ 25, « Tables de Loch du *Géographe* », retranscription d'une lettre en date du 7 vendémiaire an 9, du ministre de la Marine au capitaine Baudin, inséré entre les pages du 27 et 28 vendémiaire an 9, [n.p.].

<sup>128</sup> Banks était un naturaliste connu, surtout pour avoir participé à la première expédition de James Cook, qui supportait le voyage de Baudin.

<sup>129</sup> Faivre, *L'expansion française dans le Pacifique*, p. 148.

<sup>130</sup> ANF, AM, 5 JJ 57, Giraud, « Journal nautique du *Naturaliste* », en date du 5 au 6 floréal an 10 [25-26 avril 1802], p. [n.p.].

<sup>131</sup> Horner, *La reconnaissance française*, p. 269.

<sup>132</sup> ANF, AM, 5 JJ 48, Saint-Cricq « Journal de B. St Cricq », en date du mois de messidor an 10 [20 juin-19 juillet 1802], p. 98.

autant l'humanité que celui qui le mit en usage, nous avons joui d'une faveur que peut-être nous eussions difficilement éprouvée partout ailleurs<sup>133</sup>.

Pour Baudin comme pour ses hommes, l'hospitalité anglaise demeurerait surprenante, principalement parce que le capitaine Matthew Flinders, navigateur anglais, sondait lui aussi les côtes de l'Australie au même moment. Saint-Cricq, qui avait commenté la grande quantité de vivres que les deux équipages purent se procurer à Port Jackson, tenait un discours bien différent quelques mois plus tôt, alors que le *Naturaliste* était seul en sol anglais et attendait l'arrivée du *Géographe*. Il note dans son journal la possibilité que King ait voulu nuire à leur expédition pour favoriser le travail de Flinders :

[...] le Gouverneur King qui nous avait promis de partager avec nous le peu de provisions qu'avait la colonie, ne nous permit cependant d'acheter que du blé et des patates, mais il s'obstina à nous refuser la permission de nous approvisionner de quatre milliers de porcs salés, quoiqu'il avouât qu'il y avait cinq milles<sup>134</sup> porcs dans la colonie ; je ne sais si cette conduite fût dictée par la crainte d'affamer le pays, ou bien par l'espoir de nous obliger à terminer nos reconnaissances dans un temps où un bâtiment anglais était expédié pour le même travail que celui qui nous était ordonné ; mais il est bien certain que nous avons des droits de nous plaindre du peu de générosité du Gouverneur King dans cette occasion<sup>135</sup>.

Ses dires concernant la quantité de cochons qu'avait la colonie sont corroborés par Hamelin<sup>136</sup>, qui ne se prononce toutefois pas sur cette théorie selon laquelle les Anglais voulaient entraver leurs efforts de reconnaissance des côtes. Si on se fie aux éloges que Baudin faisait de King<sup>137</sup> et l'aide que ce dernier leur apporta, rien ne laisserait deviner que ce dernier a voulu nuire aux travaux de l'expédition : « L'assistance que nous y avons trouvée ; les bontés pour nous tous du Gouverneur King ; ses soins généreux pour

---

<sup>133</sup> The University of Sydney (2012), « Le Commandant en chef Baudin aux Administrateurs-Généraux des Isles de France et de la Réunion, À bord de la corvette le *Géographe*, Port Jackson, 12 brumaire an 11 [3 novembre 1802] », *The Baudin Legacy Project* [site Web], consulté le 5 août 2015, <http://sydney.edu.au/arts/research/baudin/pdfs/bougainville.pdf>

<sup>134</sup> Un millier était une unité de mesure de masse à l'époque, désignant mille livres.

<sup>135</sup> ANF, AM, 5 JJ 48, Saint-Cricq « Journal de B. St Cricq », en date du mois de floréal an 10 [21 avril-20 mai 1802], p. 92.

<sup>136</sup> ANF, AM, 5 JJ 41, Hamelin, « Jacques Félix Emmanuel Hamelin des Essarts », en date du 25 au 26 floréal an 10, p. 203.

<sup>137</sup> King et Baudin étaient devenus de bons amis pendant la relâche du *Géographe* à Port Jackson; voir Horner, *La reconnaissance française*, p. 274.



le rétablissement de nos malades ; son amour pour le progrès des science; tout enfin semblait s'être réuni pour nous faire oublier les désagréments d'une navigation longue, pénible, et souvent contrarié par les éléments<sup>138</sup>. »

L'amitié se présentait donc sous plusieurs formes dans l'expédition Baudin. Parfois, c'est elle qui incite les officiers et les scientifiques à se joindre au voyage qui les amena à l'autre bout du monde, comme pour Saint-Cricq et Riedlé. Même si Gicquel avait accepté son assignation à bord parce que Beautemps-Beaupré l'avait convaincu que sa carrière s'en porterait mieux, cela ne l'empêcha pas de débarquer à l'île de France, tout en espérant que son ami le soutienne dans cette décision. Comme les membres de l'expédition passaient théoriquement tout leur temps ensemble, il était inévitable que certaines amitiés s'y développent entre eux. Bien que peu de témoignages le rapportent de manière explicite, certaines situations vécues par les auteurs des journaux les ont incités à mentionner ceux de leurs camarades avec qui ils s'étaient rapprochés, dans quelles circonstances, ou encore le sentiment vécu lorsqu'ils étaient longtemps séparés de leurs amis. Enfin, les preuves d'amitié pouvaient prendre plusieurs formes, dont la plus surprenante pour les passagers était peut-être l'aide diplomatique. Sans le soutien apporté par de généreux collaborateurs internationaux, l'expédition n'aurait peut-être pas pu être menée à terme, et dans les meilleures conditions. La bonne entente avec les autorités locales des lieux visités était donc une priorité pour Baudin, qui réussit même à devenir ami avec le gouverneur King. L'importance de l'amitié dans le quotidien des officiers et scientifiques mérite donc d'être soulignée, tant au niveau de son impact sur l'individu que l'ensemble de l'expédition.

---

<sup>138</sup> The University of Sydney (2012), « Le Commandant en chef Baudin aux Administrateurs-Généraux », [http://sydney.edu.au/arts/research/baudin/pdfs/correspondence\\_port\\_jackson.pdf](http://sydney.edu.au/arts/research/baudin/pdfs/correspondence_port_jackson.pdf)

## Conclusion

L'expédition que commanda Nicolas Baudin est idéale pour étudier l'impact des objectifs scientifiques sur la vie à bord et plus particulièrement sur les relations sociales vécues entre les passagers. L'abondance de sources provenant des officiers, aspirants et scientifiques permet de s'immerger dans le quotidien tumultueux de ces hommes, marqué par les difficultés de leurs conditions de travail. Non seulement avaient-ils à vivre dans des quartiers serrés et parfois insalubres, mais les dangers de la mer et du voyage au long cours les guettaient aussi de près, comme en témoignent les tempêtes et les maladies décrites dans les journaux de bord. De plus, les conflits internes qui ont fait la réputation de l'expédition laissaient croire qu'elle serait riche en informations concernant les effets des contraintes amenées par un mandat scientifique sur les relations sociales. En effet, les multiples querelles analysées démontrent que la vie commune dans ces laboratoires flottants était propice aux tensions pouvant mener à la violence, mais au final, la dynamique entre les officiers et les scientifiques retrouvée à bord des vaisseaux n'était pas uniquement négative. Le développement de relations fraternelles au cours du voyage révèle que les difficultés associées au caractère scientifique et maritime de l'expédition n'entraînaient pas nécessairement des conflits, mais pouvaient aussi favoriser le développement d'amitiés, comme celle entre l'officier Le Bas et le botaniste Leschenault, née au moment de la maladie de ce dernier.

Choisis pour leurs capacités dans leurs domaines respectifs, les scientifiques et artistes embarqués à bord du *Géographe* et du *Naturaliste* étaient motivés par leurs ambitions professionnelles et s'attendaient à ce que leur voyage soit une des grandes réalisations de leurs carrières. Il n'est donc pas surprenant que le long parcours en mer

pour se rendre en Nouvelle-Hollande les ait déçus, ou que certains d'entre eux soient restés à l'île de France, un oasis d'objets d'étude pour l'histoire naturelle après des mois passés dans un 'désert' océanique. Les jours à enseigner ou à étudier la faune marine se terminent lorsqu'ils arrivent à destination et peuvent consacrer du temps à terre. C'est alors que le travail collaboratif avec les membres de l'état-major et les aspirants commence, montrant au passage que les officiers étaient eux aussi passionnés d'histoire naturelle, et voulaient aider leurs compatriotes dans leurs tâches pour assurer le succès de l'expédition. Généralement, la période consacrée à la reconnaissance de la Nouvelle-Hollande fut libre d'affrontements majeurs entre les participants (sauf pour d'occasionnelles disputes au sujet d'un travail mal effectué), ce qui pourrait s'expliquer par le simple fait que tous se concentraient sur les tâches qu'ils avaient à accomplir, jusqu'au moment des relâches. C'est en effet dans les ports de Kupang et de Sydney que le plus grand nombre de conflits eut lieu, alors que les hommes avaient beaucoup de temps libres.

La violence physique s'est manifestée à tous les niveaux de la hiérarchie navale pendant l'expédition. Les marins avaient tendance à en arriver aux coups lorsqu'ils étaient ivres, ce qui se produisait le plus souvent lors des relâches, quand l'accès à l'alcool devenait illimité après avoir connu de longues périodes de stricte rationnement. La jeunesse était aussi mise en cause, puisque l'autorité d'officiers et d'aspirants n'était pas toujours reconnue par les marins bien plus âgés qu'eux. Lorsque deux officiers voulaient régler leurs différends par l'entremise d'un duel, c'était encore une fois un recours à la violence proscrit dans la marine, mais personne n'était réprimandé, signe que l'usage de la violence était plus toléré dans les hauts rangs de la hiérarchie navale. Les

scientifiques eux-mêmes pouvaient être en proie à des excès de rage, comme le montre le cas de l'artiste Louis Lebrun, mais leur plus grande liberté par rapport à la hiérarchie du navire les sauvait généralement de situations susceptibles d'être exacerbées par la discipline et les règlements stricts de la marine française.

Les problèmes hiérarchiques de l'expédition se rapportent à plusieurs causes, les principales étant la compétition pour la position de second, les difficultés liées aux missions et l'insubordination de certains individus. L'occurrence de cas d'insubordination n'a rien de surprenant dans une expédition en haute mer, mais les incidents recensés plus haut sont des actes de désobéissance si flagrants, qu'il est difficile de croire que le pire d'entre eux a été commis par un officier. Mais vu la difficulté que Baudin avait à se faire respecter par ses subalternes et scientifiques, ces altercations deviennent significatives. L'adhérence aux ordres d'un supérieur était pourtant la clef pour le bon déroulement de n'importe quel voyage naval; c'est pourquoi aucune déviance des instructions données pour une mission n'était tolérée, car un désordre dans la chaîne hiérarchique pouvait rapidement dégénérer. Ce genre de chaos hiérarchique était aussi au rendez-vous lorsque Ronsard et Freycinet se disputèrent le poste de second officier. Incapable de prendre une décision lui-même, Baudin choisit de laisser l'ensemble des hommes du *Géographe* voter pour celui des deux officiers qui ferait le meilleur second. Loin de plaire aux officiers, cette démarche inversait complètement le courant normal du pouvoir hiérarchique, qui par cette mesure passait du bas vers le haut : un événement extraordinaire dans la marine, causé par l'incapacité du commandant à faire un choix rationnel vu sa maladie.

La santé de la hiérarchie navale à bord des navires dépendait principalement de Baudin, qui avait à diriger plusieurs officiers qui ne l'aimaient pas, et ce à des milliers de kilomètres de leur pays, d'où le commandant recevait ses ordres. S'adressant par lettres au ministre de la Marine, Baudin utilisait parfois sa correspondance comme outil pour régler certains problèmes à bord, une tactique qui causa plus de dommages que de bienfaits à sa relation avec ses hommes.

Les différends entre officiers étaient les plus nombreux dans l'expédition, ou du moins les plus apparents dans les journaux de bord, ce qui est prévisible étant donné que la majorité des journaux appartenaient à des membres de l'état-major ou des aspirants. Un homme comme Le Bas de Sainte-Croix, qui semble être tenu en estime par ses collègues et amis, eut tant de différends sur les affaires du bord avec le commandant que ce dernier ne pouvait risquer de garder son second à ses côtés. Ayant tenté de convaincre d'autres collaborateurs que Picquet ne méritait pas d'être renvoyé en disgrâce en France pour être jugé, Le Bas représentait une menace trop grande pour l'autorité de Baudin sur ses officiers, les aspirants et même les scientifiques. Les risques de mutinerie étaient une possibilité bien réelle que tout capitaine devait considérer sérieusement, ce qui aide à comprendre pourquoi le seuil de tolérance de Baudin pour l'insubordination était très bas. En profitant de la blessure de son second pour lui donner congé de l'expédition avec l'appui du médecin, le commandant évitait de s'attirer les foudres des alliés de Le Bas. Même si les conséquences de ces troubles hiérarchiques ne furent pas aussi catastrophiques pour l'expédition de Baudin que pour les membres d'équipages de l'infâme *Bounty*, il est possible que le caractère indécis du commandant par rapport à la

discipline à bord ait rendu certains membres de son état-major et des scientifiques plus susceptibles de se révolter.

Même avec la perspective de violence et de troubles hiérarchiques, qui étaient dans une certaine mesure inévitables lors de voyages de si longue haleine, sans oublier les hauts risques de mortalité, plusieurs participants se portèrent volontaires pour l'expédition. Un des motifs importants de l'embarquement était le désir d'accompagner des amis. Baudin lui-même comptait sur trois de ses camarades naturalistes d'un précédent voyage pour le soutenir dans son entreprise et donner un bon exemple d'éthique de travail aux autres scientifiques. La perte de ses trois amis était insoutenable pour le commandant parce qu'il savait que leurs morts n'auraient pas eu lieu à l'autre bout du monde s'il n'avait pas été aux commandes de l'expédition. Bien que le voyage ait mis un terme à quelques amitiés, il fut aussi la source de plusieurs autres. Leschenault et Bougainville fournissent des cas exemplaires du développement de relations fraternelles au cours de l'expédition, mais plusieurs autres amitiés ont dû se former sans avoir été consignées par écrit dans un journal. Chose certaine, la preuve d'amitié développée entre des scientifiques et membres de l'état-major est signe que les relations entre ses groupes ne se limitaient pas qu'à la collaboration professionnelle. Dans cette perspective, la réputation de l'expédition pour la mauvaise relation entre ces deux types de passagers n'est pas justifiée.

La joie et le soulagement qu'exprimaient les membres de l'expédition à la vue du navire intact de leurs camarades après de longues séparations est non seulement révélateur des liens d'amitié qui existaient entre les passagers des deux vaisseaux (qui passaient pourtant peu de temps ensemble), mais aussi de la peur que tous avaient des

naufrages et des autres dangers menaçant leur mission. C'est pourquoi l'entraide clôt ce dernier chapitre; l'aide diplomatique dont l'expédition dépendait pour son succès découlait en grande partie de la bonne entente entre les autorités locales et les représentants du voyage. Les expressions d'amitiés n'étaient donc pas limitées à des actes charitables entre individus à bord d'un même navire, prouvant que l'importance des relations sociales dans l'expédition de Baudin ne se réduisait pas qu'aux altercations ayant ruiné sa réputation.

Comme le démontre l'historiographie récente de l'expédition, les critiques des talents de Baudin comme navigateur n'étaient pas fondées, mais celles-ci étaient importantes pour les hommes qui les ont écrites puisqu'ils avaient besoin de quelqu'un à blâmer pour la mauvaise réputation de l'expédition. Même si l'expédition ne fut pas un échec au point de vue matériel (elle ramena plus de 100 000 spécimens d'animaux, dont 2 500 nouvelles espèces en zoologie soit « plus de dix fois ce qui avait été recensé lors du second voyage de Cook<sup>1</sup> »), le contexte politique de son retour en France fit en sorte qu'on lui prêta peu d'attention, surtout au niveau scientifique. Si ses résultats avaient été édités plus rapidement (le premier volume de Péron est publié en 1807, soit trois ans après le retour du *Géographe*) ou que les collections rapportées avaient été étudiées avec l'intérêt qu'elles méritaient, peut-être que le travail scientifique du voyage aurait pu susciter une reconnaissance pour les côtés positifs de l'expédition. Certains successeurs de Baudin voulurent éviter ses erreurs ou en tirer leçons. Louis Freycinet, qui commanda sa propre expédition à bord de l'*Uranie* en 1817 après avoir participé au voyage de Baudin, décida de ne pas embarquer à bord trop de scientifiques; il réussit même à faire

---

<sup>1</sup> Frank Horner, *La reconnaissance française: l'expédition Baudin en Australie (1801-1803)*, traduit par Martine Marin, [s.l.], L'Harmattan, 2006, p. 22.

approuver son choix d'utiliser son personnel médical, qui avait déjà servi dans la marine, pour effectuer le travail en histoire naturelle<sup>2</sup>.

Dumont d'Urville, pour sa part, croyait que la réputation du commandant était à mettre en lien avec sa mort. Il écrit que si Baudin avait survécu jusqu'en France, il aurait « obtenu l'avancement et le crédit qui lui étaient dus, et ceux qui ont tant déclamé contre lui se seraient tus<sup>3</sup> ». Donc, si Baudin avait été vivant pour défendre son honneur et celui de son expédition, l'histoire ne les aurait peut-être pas oubliés. Une mort plus « héroïque » ou catastrophique, comme celle d'un Cook ou d'un La Pérouse, aurait certainement aidé à la glorification du personnage. Cela porte à croire que la gestion discrète des problèmes internes, une méthode que Baudin avait utilisée avec succès précédemment et qui faisait l'affaire des équipages, n'était pas aussi populaire auprès des officiers et des scientifiques de son navire. L'image des grands navigateurs, tels que d'Entrecasteaux et Bougainville, faisaient envier à certains novices de la mer ces chefs dont les commandements ont laissé une réputation romancée qui passait souvent sous silence l'importance des mesures disciplinaires strictes qu'ils devaient utiliser lors de leurs expéditions respectives.

Le quotidien à bord des navires de la marine française était déjà très exigeant du point de vue des contraintes de la hiérarchie; ajoutons à cela celles liées à un mandat scientifique, et l'on retrouve à bord du *Géographe* et du *Naturaliste* les conditions idéales pour un voyage tumultueux. Malgré les motifs divergents que ces hommes avaient à leur embarquement au Havre (que soit la gloire, l'apprentissage ou la science), certains officiers, aspirants et scientifiques s'entendirent très bien, au point de former des amitiés

---

<sup>2</sup> Horner, *La reconnaissance française*, p. 396.

<sup>3</sup> *Ibid.*, p. 397-398.



momentanées, ou du moins des alliances durables contre un commandant qui ne faisait pas l'unanimité. Certaines querelles étaient toutefois inévitables, vu le surnombre de l'état-major et les nouvelles variables introduites à bord par le caractère scientifique de la mission. C'est le fait d'étudier de façon précise l'impact de la présence scientifique sur le quotidien à bord ainsi que les relations sociales qui rend pertinente la contribution, aussi infime soit-elle, de ce mémoire pour l'historiographie de l'expédition.

## Annexe A

### 1. Tableau des officiers et aspirants de l'expédition Baudin

L'astérisque « \* » placé après le nom signifie que la personne est débarquée à la première escale à l'île de France.

L'âge inscrit est celui donné au départ de l'expédition.

Nom	Prénom	Position	Navire	Âge	Mort
Baudin	Charles	Aspirant	Géographe	16	1854
Baudin*	François-André	Lieutenant de vaisseau	Géographe	25	1842
Baudin	Nicolas	Commandant et Capitaine	Géographe	46	1803
Bellefin	Jérôme Jean-Claude	Chirurgien	Naturaliste	35	1835
Billard*	Julien	Aspirant	Naturaliste	19	1845
Bonnefoy	Louis Charles Gaspard	Aspirant (devient sous-Lieutenant en 1801)	Géographe	21	-
Bonnié*	Bertrand	Lieutenant de vaisseau	Naturaliste	38	1812
Bottard*	Jean André	Aspirant	Naturaliste	18	---
Bougainville	Hyacinthe	Aspirant	Géographe, puis Naturaliste 1802	18	1846
Breton	François-Désiré	Aspirant	Géographe, puis Naturaliste 1801	19	-
Brèvedent	Léon François	Marin 1 <sup>ère</sup> classe fait aspirant 2 <sup>e</sup> classe à Timor (intérim.) puis sous-Lieutenant (intérim.)	Naturaliste, puis Casuarina 1802, Géographe 1803	22	1806
Brüe	Adrien Hubert	Mousse de 1 <sup>ère</sup> classe (passager clandestin)	Naturaliste	14	1832
Capmartin*	Jean Antoine	Sous-lieutenant	Géographe	21	1806
Collas	François Nicolas Auguste	Pharmacien	Naturaliste, puis Géographe 1802	24	1826
Couture	Joseph Victor	Aspirant	Naturaliste	18	1828
Duvaldailly	Étienne Henri Mangin	Aspirant	Naturaliste	22	1865
Freycinet	Louis Claude	Sous-lieutenant (devient Lieutenant en 1801)	Naturaliste, puis Casuarina	21	1848
Freycinet	Louis Henri	Sous-lieutenant/Enseigne de vaisseau (devient Lieutenant en 1803)	Géographe	22	1840
Gicquel*	Pierre-Guillaume	Lieutenant de vaisseau	Géographe	30	1824
Giraud	Étienne Stanislas	Aspirant	Naturaliste	22	1804

<b>Nom</b>	<b>Prénom</b>	<b>Position</b>	<b>Navire</b>	<b>Âge</b>	<b>Mort</b>
Hamelin	Jacques Félix Emmanuel	Capitaine	Naturaliste	32	1836
Heirisson	François Antoine Boniface	Sous-lieutenant	Naturaliste	24	1834
Isabelle*	Jacques Étienne Marie	Aspirant	Naturaliste	18	-
Le Bas de Sainte Croix	Alexandre	Capitaine de frégate	Géographe	41	1828
L'Haridon	François Étienne	Officier de santé	Géographe	32	1807
Maurouard	Jean-Marie Toussaint	Assistant timonier 1ere classe puis aspirant (intérim)	Géographe, puis Naturaliste à Port- Jackson 1802	27	-
Milius	Pierre Bernard	Lieutenant de vaisseau	Naturaliste; ramène le Géographe en France 1803	27	1829
Montgéry*	-	Aspirant	Géographe	-	-
Moreau	Charles	Aspirant	Naturaliste	19	1808
Morin*	Pierre André	Aspirant	Géographe	19	1807
Peureux*	-	Aspirant	Géographe	-	-
Picquet	Antoine Furcy	Sous-lieutenant	Naturaliste et Géographe	23	1831
Ransonnet	Jacques Joseph	Aspirant (devient sous-Lieutenant)	Naturaliste, puis Géographe 1801, Casuarina 1803	22	1861
Ronsard	François-Michel	Ingénieur (devient Lieutenant en 1801)	Géographe	31	1836
Saint-Cricq	Jacques	Lieutenant de vaisseau	Naturaliste	19	1819
Taillefer	Hubert Jules	Officier de santé 2 <sup>e</sup> classe	Géographe, puis Naturaliste 1802	21	1866

## 2. Tableau des scientifiques et artistes de l'expédition

L'astérisque « \* » placée après le nom signifie que la personne est débarquée à la première escale à l'île de France.

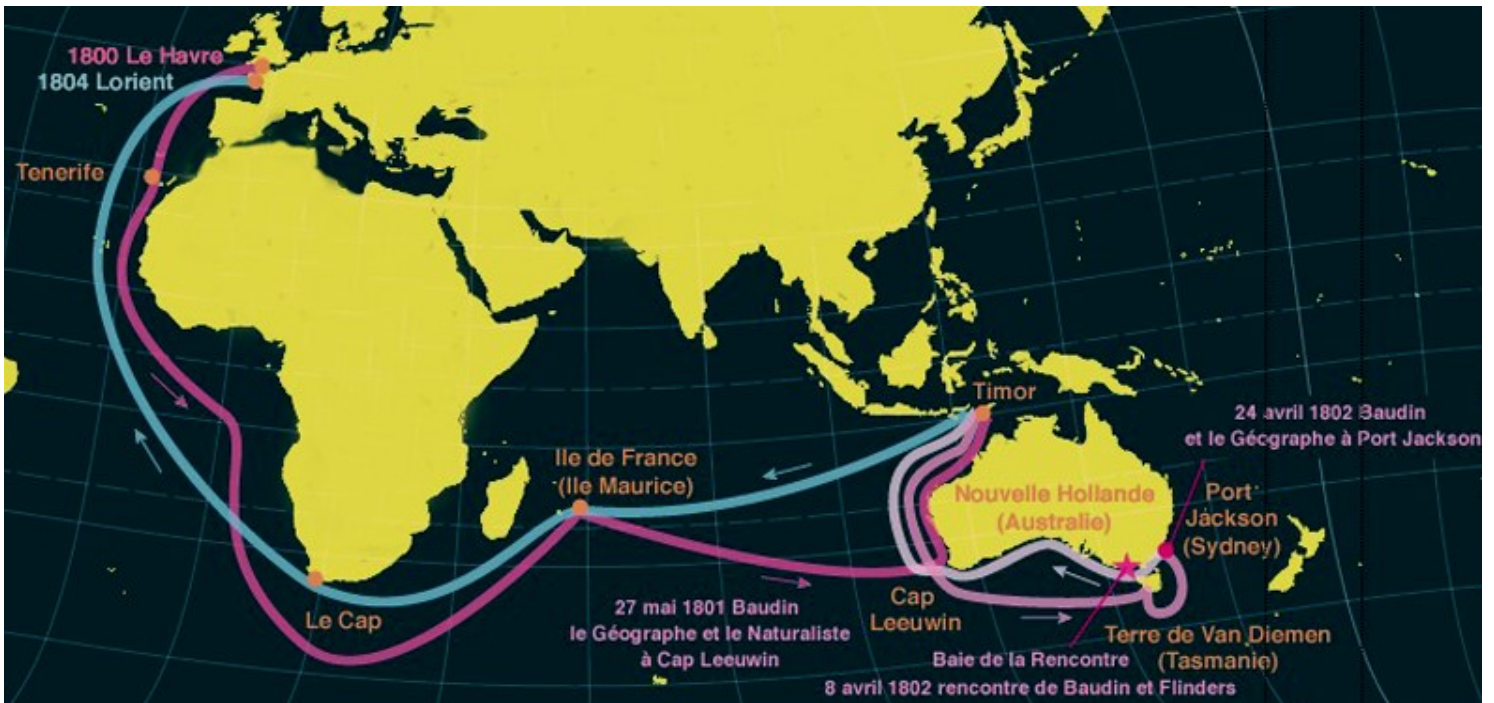
L'âge inscrit est celui donné au départ de l'expédition.

Nom	Prénom	Position	Navire	Age	Mort
Bailly	Joseph Charles	Minéralogiste	Naturaliste, puis Géographe à Port Jackson 1801	22	1844
Bissy*	Frédéric	Astronome	Géographe	32	1803
Bernier	Pierre-François	Astronome	Naturaliste, puis Géographe à l'île de France	20	1803
Bory de Saint-Vincent*	Jean-Baptiste Geneviève Marcellin	Zoologiste	Naturaliste	22	1846
Boullanger	Charles-Pierre	Géographe	Géographe, puis Casuarina	28	1813
Cagnet*	Jean François	Assistant jardinier	Naturaliste	44	-
Delisse*	Jacques	Assistant botaniste	Naturaliste	27	1856
Depuch	Louis	Minéralogiste	Géographe, puis Naturaliste	26	1803
Dumont*	Jean Baptiste	Assistant Zoologiste	Naturaliste	24	-
Faure	Pierre Ange François Xavier	Géographe	Naturaliste, puis Géographe 1802 (port Jackson)	23	-
Garnier*	Michel	Artiste	Naturaliste	47	1819
Guichenot	Antoine	Assistant jardinier	Géographe	16	1867
Lebrun*	Pierre Louis	Artiste	Géographe	30	-
Leschenault	Jean Baptiste Louis Claude Théodore	Botaniste	Géographe, puis Naturaliste 1801 et Géographe 1802	26	1826
Lesueur	Charles-Alexandre	Artiste (embarqué canonnière 4 <sup>e</sup> classe et artiste personnel de Baudin)	Géographe	22	1846
Levillain	Stanislas	Assistant zoologiste	Géographe, puis Naturaliste 1801	26	1801*
Maugé	René	Zoologiste	Géographe	42	1802*
Merlot*	-	Assistant jardinier	Naturaliste	14	-

<b>Nom</b>	<b>Prénom</b>	<b>Position</b>	<b>Navire</b>	<b>Âge</b>	<b>Mort</b>
Michaux*	André	Botaniste	Naturaliste	54	1802
Milbert*	Jacques-Gérard	Artiste	Géographe	33	1840
Péron	François	Assistant zoologiste (anthropologue), puis zoologiste	Géographe	25	1810
Petit	Nicolas-Martin	Artiste (embarqué canonnier 4 <sup>e</sup> classe et artiste personnel de Baudin)	Géographe	23	1804
Riedlé	Anselme	Jardinier	Géographe	35	1801
Sautier	Antoine	Assistant jardinier	Géographe	29	1801

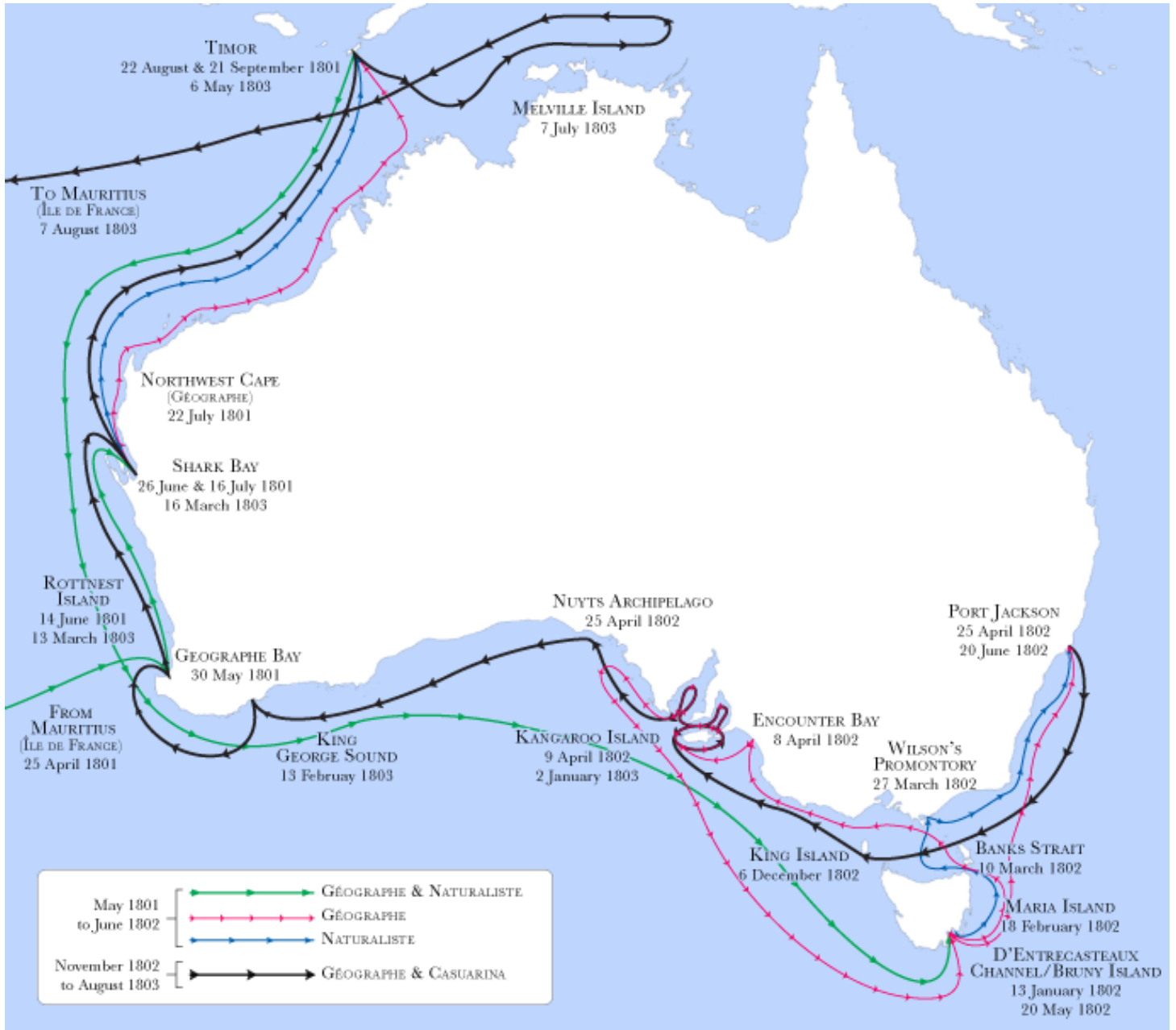
## Annexe B

### 1. Carte détaillant le trajet de l'expédition



Université de La Rochelle (2003), *australie.recherche.fr* [site Web], consulté le 20 janvier 2014, <http://australie-recherche.univ-lr.fr/page28einfo/page28e12baudin/page28ebaudin.htm>

## 2. Carte détaillant le trajet de l'expédition en Nouvelle-Hollande



University of Sydney (2011), « Track Chart », *The Baudin Legacy Project* [site Web], consulté le 20 janvier 2014, [http://sydney.edu.au/arts/research/baudin/voyage/track\\_chart.shtml](http://sydney.edu.au/arts/research/baudin/voyage/track_chart.shtml)

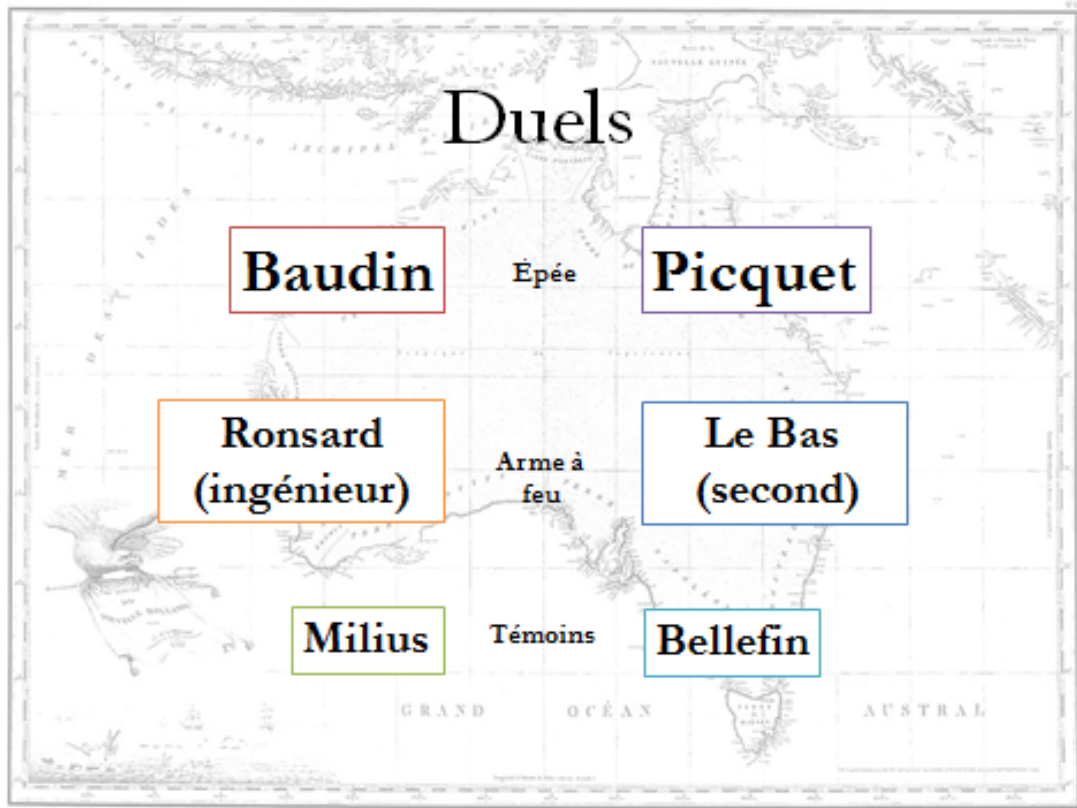
Annexe C

1. Schéma détaillant la hiérarchie navale telle qu'appliquée pour l'expédition Baudin (en date du 19 octobre 1800)





**2. Schéma détaillant les groupes d'amitiés et d'animosités qui divisaient les hommes de *Géographe* lors du duel entre Rosard et Le Bas**



## Sources et bibliographie

### 1. Sources

Archives nationales de France, Archives de la Marine (AM). 5 JJ 25, « Tables de Loch du *Géographe* ».

\_\_\_\_\_ 5 JJ 28, François-Michel Ronsard. « Journal de Monsr Ronsard, Voyage de Mr. Baudin ».

\_\_\_\_\_ 5 JJ 29, François-Michel Ronsard. « Journal nautique tenu pendant la campagne de découvertes commandée par le Capitaine de vaisseau Nicolas Baudin à bord de la corvette le *Géographe* par Monsieur Ronsard, officier du génie maritime et lieutenant de vaisseau ».

\_\_\_\_\_ 5 JJ 30, François-Michel Ronsard. « Journal nautique, tenu à bord de la corvette le *Géographe* dans la campagne de découvertes commandée par le Capne de Vau N Baudin, par Mr Ronsard Offr du Génie Maritime & Lieutenant de Vau. Traversée du Port Jackson à Timor, an 11e de la Rép. fse ».

\_\_\_\_\_ 5 JJ 34, Henri Freycinet. « Journal de Navigation Du Lt de V. au Hry. Freycinet, embarqué sur la Corvette de La republique f.se Le *Géographe*, an 11 de la R. que f.se ».

\_\_\_\_\_ 5 JJ 41, Jacques Félix Emmanuel Hamelin. « Hamelin, J. F. E., Jacques Félix Emmanuel Hamelin des Essarts, Capitaine de Frégate Commandant le *Naturaliste*, ... vol. I »,

\_\_\_\_\_ 5 JJ 48, Jacques Saint-Cricq. « Journal de B. St Cricq, Enseigne de Vaisseau sur la Corvette Le *Naturaliste*... du Cap.ne Baudin ».

\_\_\_\_\_ 5 JJ 50, Louis Freycinet. « Journal tenu par le lieut de Vau Lis Freycinet commandant la goëlette Le *Casuarina*. Mois de vendémiaire et de brumaire an XI ».

\_\_\_\_\_ 5 JJ 55, Pierre-Guillaume Gicquel. « Journal Nautique à remettre au Citoyen Gicquel Destouches, demeurant chez Madame Veuve Le Febvre, rue Ste Marguerite à St Malo ».

\_\_\_\_\_ 5 JJ 56, François Antoine Boniface Heirisson. « Le *Naturaliste*, départ de l'Isle de France le 5 floréal, an 9 jusqu'à Timor ».

\_\_\_\_\_ 5 JJ 56, Jean Baptiste Louis Claude Théodore Leschenault. « Extrait de la Relation de l'Expédition de découverte commandée par le Citn. Baudin, Capitaine de Vaisseau, du Citn. Théodore Leschenault, Botaniste ».

\_\_\_\_\_ 5 JJ 56, Léon François Brèvedent. « Journal nautique historique, fait par moi Leon Fois Brevedent aspirant de 2de Classe, commencé le 14 prairial an XI à bord du Géographe ».

\_\_\_\_\_ 5 JJ 57, Adrien Hubert Brüe. « Journal de la Corvette, Le Géographe Cape Baudin, tenu à bord par Brue aspirant».

\_\_\_\_\_ 5 JJ 57, Étienne Stanislas Giraud. « Journal nautique du Naturaliste, Giraud aspirant de la marine pendant les années 9, 10 & II ».

\_\_\_\_\_ 5 JJ 57, François-Désiré Breton. « Breton, J. D., Journal de Breton, aspirant de 1ère classe à bord du Géographe, depuis le 9 vendémiaire an 9 jusqu'au 9 brumaire an 10 ».

\_\_\_\_\_ 5 JJ 57, Joseph Victor Couture. « Journal tenu à bord de la Corvette le Naturaliste par J.Vr. Couture Aspirant de 1ère Classe »

BAUDIN, Nicolas. *Mon voyage aux terres australes: journal personnel du commandant Baudin*. Sous la direction de Jacqueline Bonnemains. Paris, Imprimerie nationale éditions, 2000, 467 p.

BAUDIN, Nicolas. *The journal of Post Captain Nicolas Baudin, Commander-in-Chief of the Corvettes Géographe and Naturaliste; assigned by order of the government to a voyage of discovery*. Trad. du français par Christine Cornell. Préface par Jean-Paul Faivre, Adelaide, Libraries Board of South Australia, 1974, 609 p.

PÉRON, François et al. *Voyage de découvertes aux terres australes, exécuté sur les corvettes le Géographe, le Naturaliste et la goëlette le Casuarina, pendant les années 1800, 1801, 1802, 1803 et 1804 ... [Historique] rédigé par M. F. Péron,... [et continué par M. Louis Freycinet,... - Navigation et géographie... rédigé par M. Louis Freycinet,...]*. Imprimerie impériale (Paris), 1807. <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k74602q>

The University of Sydney (2012). « Journal et autres documents d'Hyacinthe Hypolite Yves Philippe Potentin de Bougainville, » *The Baudin Legacy Project* [site Web]. Consulté le 11 septembre 2014. <http://sydney.edu.au/arts/research/baudin/pdfs/bougainville.pdf>

The University of Sydney (2012). « Le Commandant en chef Baudin aux Administrateurs-Généraux des Isles de France et de la Réunion, À bord de la corvette le Géographe, Port Jackson, 12 brumaire an 11 [3 novembre 1802] », *The Baudin Legacy Project* [site Web]. Consulté le 5 août 2015. [http://sydney.edu.au/arts/research/baudin/pdfs/correspondence\\_port\\_jackson.pdf](http://sydney.edu.au/arts/research/baudin/pdfs/correspondence_port_jackson.pdf)

VIREY, Julien-Joseph. *Histoire naturelle des médicamens, des alimens et des poisons tirés des trois règnes de la nature [...]*. Paris, Rémond-Ferra, 1820, 570 p.

## 2. Bibliographie

ANDERSON, Stéphanie. « French Anthropology in Australia, the first fieldwork report: François Péron's 'Maria Island – Anthropological observations' », *Aboriginal History*, vol. 25 (2001), p. 228-242.

BALCOU, Jean, éd. *La Mer au siècle des encyclopédies : Actes du Colloque de Brest, 17-20 septembre 1984*. Paris, Champion-Slatkine, 1987, 495 p.

BÉRENGER, Jean, et Jean MEYER. *La France dans le monde au XVIIIe siècle*. Paris, SEDES, 1993, 380 p.

CABANTOUS, Alain. *Les citoyens du large, les identités maritimes en France (XVIIe - XIXe siècle)*. Paris, Éditions Aubier, 1995, coll. « Historique », 279 p.

CLODE, Danielle. *Expéditions dans les mers du Sud*. Trad. de l'anglais par Patricia Komarower. Paris, Édition Autrement, 2011, 380 p.

COUTAU-BÉGARIE, Hervé. *L'histoire maritime en France*. Paris, Economica, 1997, 114 p.

DELUERMOZ, Quentin, FUREIX, Emmanuel, MAZUREL, Hervé et OUALDI, M'hamed. « Écrire l'histoire des émotions : de l'objet à la catégorie d'analyse ». *Revue d'histoire du XIX<sup>e</sup> siècle* vol. 2, n° 47 (2013), p. 155-189.

FAIVRE, Jean-Paul. *L'expansion française dans le Pacifique de 1800 à 1842*. Paris, Nouvelles éditions latines, 1954, 550 p.

\_\_\_\_\_ « Voyage du contre-amiral Hamelin aux Terres Australes (1800-1803) ». *Revue d'histoire des colonies*, 45, n° 158 (1958), p. 5-28.

FAYAUD, Viviane. « Le temps du rêve français : l'Australie dans l'iconographie au XIX<sup>e</sup> siècle ». *Le Journal de la Société des Océanistes*, n° 129 (2009), p. 219-229.

- FORNASIERO, Jean et Colette MROWA-HOPKINS, dir. *Explorations and encounters in French*. Adelaide, University of Adelaide Press, 2010, 319 p.
- HILAIRE-PÉREZ, Liliane. *L'expérience de la mer les Européens et les espaces maritimes au XVIIIe siècle*. Paris, Seli Arslan, 1996, 383 p.
- HORNER, Frank. *La reconnaissance française: l'expédition Baudin en Australie (1801-1803)*. Trad. de l'anglais par Martine Marin. [s.l.], L'Harmattan, 2006, 493 p.  
<http://www.harmatheque.com/ebook/2296013074>
- JANGOUX, Michel. *Le voyage aux Terres australes du commandant Nicolas Baudin : Genèse et préambule (1798-1800)*. Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2013, 466 p.
- \_\_\_\_\_ « Les zoologistes et botanistes qui accompagnèrent le capitaine Baudin aux Terres australes ». Dans 'The Baudin expedition 1800-1804: Texts, Contexts and Subtexts, no. spécial de *Australian Journal of French Studies*, vol. XLI, n° 2, (May-August 2004), p. 55-78.
- KINGSTON, Ralph. « A not so Pacific voyage: the 'floating laboratory' of Nicolas Baudin ». *Endeavour*, vol. 31, n° 4 (décembre 2007), p. 145-151.
- KONISHI, Shino. « Depicting Sexuality: A Case Study of the Baudin Expedition's Aboriginal Ethnography ». Dans 'The Baudin expedition 1800-1804: Texts, Contexts and Subtexts', no. spécial de *Australian Journal of French Studies*, vol. XLI, n° 2, (May-August 2004), p. 98-116.
- LORELAÏ, Kury. *Histoire naturelle et voyages scientifiques (1780-1830)*. [s.l.], L'Harmattan, 2001, 236 p.
- MERRIEN, Jean. *La mer mystérieuse : Mythes, croyances et récits fabuleux*. [s.l.], Royer (Collection Mythothèque), 2004, 368 p.
- MOLLAT, Michel et Étienne TAILLEMITE, dir. *L'Importance de l'exploration maritime au siècle des Lumières : à propos du voyage de Bougainville: table ronde*. Paris, Editions du Centre national de la recherche scientifique, 1982, 189 p.
- MOUREAU, François. « Philosophes et marins français dans la Mer du Sud avant Baudin: l'exemple de Bougainville et de ses compagnons ». Dans 'The Baudin expedition 1800-1804: Texts, Contexts and Subtexts, no. spécial de *Australian Journal of French Studies*, vol. XLI, n° 2, (May-August 2004), p. 15-32.

- NIAUSSAT, P.-M. « Lapérouse et les sciences naturelles », dans *Bicentenaire du voyage de Lapérouse : actes du Colloque d'Albi, mars 1985*, Albi, Association Lapérouse Albi France, 1988, p. 199-211.
- PEREZ-MALLAINA, Pablo E. *Spain's Men of the Sea: Daily Life on the Indies Fleets in the Sixteenth Century*. Traduit par Carla Rahn Phillips. Baltimore, Johns Hopkins University Press, 2005, 318 p.
- PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, Olivier. « L'histoire maritime en France : du bilan aux perspectives ? ». *Histoire, économie et société*, vol. 20, n° 1 (2001), p. 37-48.
- REDIKER, Marcus. *Between the Devil and the Deep Blue Sea: Merchant Seamen, Pirates and the Anglo-American Maritime World, 1700-1750*. Cambridge, Cambridge University Press, 1989, 334 p.
- RODGER, N. A. M. *The Wooden World: An Anatomy of the Georgian Navy*. Londres, Fontana Press, 1988, 445 p.
- SANKEY, Margaret, Peter COWLEY, et Jean FORNASIERI. « The Baudin Expedition in Review: Old Quarrels and New Approaches ». Dans 'The Baudin expedition 1800-1804: Texts, Contexts and Subtexts, no. spécial de *Australian Journal of French Studies*, vol. XLI, n° 2, (May-August 2004), p. 4-14.
- SOUTHWOOD Jane et Donald SIMPSON. « Baudin's Doctors: French Medical Scientists in Australian Waters, 1801-1803 ». Dans 'The Baudin expedition 1800-1804: Texts, Contexts and Subtexts, no. spécial de *Australian Journal of French Studies*, vol. XLI, n° 2, (May-August 2004), p. 152-164.
- TAILLEMITE, Etienne. *Louis XVI, ou, Le navigateur immobile*. Paris, Payot, 2002, 265 p.
- \_\_\_\_\_ *Marins français à la découverte du monde, de Jacques Cartier à Dumont d'Urville*. Paris, Fayard, 1999, 725 p.
- \_\_\_\_\_ « Monge et la Marine ». *Bulletin de la Sabix* [En ligne], n° 41 (2007), p. 129-139.
- TEMPÈRE, Delphine. *Vivre et mourir sur les navires du Siècle d'Or*. Paris, Presses Universitaires de Paris-Sorbonne, 2009, 394 p.
- VIALLE, Jacques. « Le destin tragique de Pierre-François Bernier, astronome de l'expédition Baudin ». Dans 'The Baudin expedition 1800-1804: Texts, Contexts

and Subtexts, no. spécial de *Australian Journal of French Studies*, vol. XLI, n°2, (May-August 2004), p. 165-170.

ZANCO, Jean-Philippe. « Autour du Code de justice maritime (1858-1965) : Une brève histoire de la justice maritime ». *Revue historique des armées*, n° 252 (2008), p. 72-85,