

Mésententes cordiales

Les relations entre les officiers de marine et les savants dans les voyages de découvertes français du XVIII^e siècle

Par Alain Morgat

Conservateur de l'antenne de Rochefort du Service historique de la Défense.

Diplômé de l'École nationale des chartes en 1997 et de l'Institut national du patrimoine en 1998. Docteur en histoire moderne suite à une thèse soutenue en 2005 à l'université Paris IV-Sorbonne : *Tenir son rang. Apanages et douaires royaux en France au XVI^e siècle*. Conservateur de la bibliothèque centrale de la Marine au château de Vincennes de 1998 à 2007. Chef de l'antenne de Rochefort du Service historique de la Défense (et responsable des bibliothèques du département Marine) depuis 2007.

La France, avec un retard certain par rapport à plusieurs de ses pays voisins, organise au cours du XVIII^e siècle une série de grands voyages de circumnavigation, parfois pour des motifs économiques ou politiques, le plus souvent avec des préoccupations d'abord scientifiques¹. Afin d'assurer au mieux ces missions, on choisit de compléter l'équipage militaire avec des scientifiques civils. Par définition, ceux-ci sont étrangers au monde marin et se situent en marge de la hiérarchie militaire traditionnelle. Les relations avec les officiers de marine se révéleront souvent difficiles. L'étude du déroulement des grands voyages maritimes français du XVIII^e siècle à travers ce prisme des relations entre marins et savants permet d'établir l'importance et la complexité de cette question, mais il apparaît nécessaire d'essayer d'en saisir les ressorts profonds et d'expliquer pourquoi cette organisation ne sera pas reconduite au XIX^e siècle.

Relations entre marins et savants au cours des voyages maritimes de découverte

Le premier scientifique civil embarqué dans une circumnavigation française de réelle envergure paraît être l'ingénieur-cartographe Duplessis, recruté pour le voyage en Amérique du Sud commandé par Beauchesne à la fin du XVII^e siècle². Ses relations avec les marins semblent ne pas avoir été mauvaises, mais son journal révèle son sentiment de ne pas appartenir au même monde qu'eux. Il lui arrive de critiquer durement l'attitude des officiers, en particulier leur comportement à l'égard de l'équipage. Et Du Plessis a du mal à s'habituer au monde maritime. Il jure ainsi au retour que l'on ne l'y reprendra pas : « *Si la campagne a duré trois ans pour les autres, elle a duré un siècle pour moi ; je ne crois pas que l'envie me reprenne jamais de retourner à la mer.*³ »

Il n'en accomplit pas moins un travail extrêmement efficace, resté pourtant sans lendemain immédiat. Les voyages français de la première moitié du XVIII^e siècle sont en effet d'essence privée et ne s'encombrent pas d'ambitions scientifiques. On peut toutefois noter la présence de savants français dans des voyages étrangers : l'astronome Delisle de la Croyère, membre de l'Académie des sciences, accompagne ainsi le russe Behring lors de sa seconde expédition (1740-1741). Il faut aussi évoquer la présence d'ingénieurs ordinaires du roi embarqués dans certains voyages maritimes, tel Amédée Frézier en Amérique du Sud entre 1711 et 1714. Son journal, d'un grand intérêt, a d'ailleurs été publié dès 1716⁴.

Ce recours à des scientifiques civils est préconisé dès la création, en 1666, de l'Académie des Sciences, qui émet les recommandations suivantes : « *Dans les grandes navigations, l'on tâchera d'envoyer exprès des personnes intelligentes pour remarquer tout ce qu'il y aura de curieux dans les terres nouvelles, tant dans les métaux, les animaux et les plantes que dans les inventions des arts* ».

Un siècle plus tard, de grands savants comme Buffon ou Maupertuis poussent à la reprise de voyages de découvertes pour étendre les connaissances. L'homme le plus influent de ce mouvement est probablement Charles des Brosses qui, dans son ouvrage *Histoire des navigations aux terres australes* publié en 1756, dresse un véritable programme d'action, qui bénéficiera d'un grand retentissement. Il

préconise notamment la constitution d'une équipe scientifique comprenant au moins un ingénieur-cartographe, un astronome et un naturaliste.

Ce programme est mis en pratique dès le premier grand voyage français, celui de Bougainville (1766-1769), puisque sont précisément embarqués un ingénieur cartographe, Routier de Romainville, un médecin naturaliste, Philibert Commerson, et l'astronome Véron. Les nombreux journaux tenus pendant le voyage n'indiquent pas de mauvaises relations avec les marins, même si Commerson, dans une lettre à son frère, après l'arrivée à l'île de France évoque « *un état de défiance et de guerre intestine nous armant les uns contre les autres* ». Il faut dire que son rousseauisme convaincu se heurte parfois à Bougainville, sans parler du fameux épisode de Jeanne Baret⁶. Mais le chef de l'expédition s'en prend cependant plutôt aux géographes et écrivains de salon, qui mettent plusieurs fois son voyage en péril à cause de la fausseté ou de l'imprécision de leurs informations.

Il écrit ainsi : « C'est pitié que la manière dont les écrivains à beau style traduisent les journaux des marins. Ils rougiraient des bêtises et des absurdités qu'ils leur prêtent, s'ils avaient la moindre teinture de la langue seule de la marine⁷ ».

Le voyage suivant, celui de Surville (1769-1773), n'a pas d'objectif scientifique. Cela explique qu'aucun civil ne soit embarqué à bord. Cela ne l'empêche pas de connaître des démêlés avec un savant, du moins à titre posthume. En effet, l'abbé Rochon, dont nous aurons très souvent l'occasion de reparler, le maltraite à de nombreuses reprises dans la courte relation qu'il consacrera à ce voyage⁸. L'abbé, type même du savant civil qui ne supporte pas les marins, blâme en particulier le comportement présenté comme brutal de Surville à l'égard des populations locales, le rendant par là même responsable, en réaction, de la mort tragique de Marion-Dufresne plus de deux ans après en Nouvelle-Zélande !

Aucun civil n'est davantage embarqué dans le voyage commandé par ce dernier (1771-1773), mais cette fois, les instructions, qui prévoient notamment la sempiternelle recherche du continent austral, ont été préparées par un astronome, qui n'est nul autre que l'abbé Rochon.

On retrouve encore celui-ci dans le premier voyage commandé par Kerguelen (1771-1772). Et la terrible réputation de l'abbé ne tarde pas à se justifier : il ne s'entend pas du tout avec Kerguelen et débarque dès l'escale de l'île de France, avant même que l'exploration n'ait réellement commencé. Sa rancune le pousse à priver l'expédition du tout nouveau chronomètre de Berthoud qui lui a été confié à Paris. C'est le premier exemple d'un conflit entre marins et civils qui nuit au bon accomplissement des instructions de départ.

À noter que pendant ce temps-là, *Le Gros Ventre* commandé par Saint-Allouarn réussit en 1772 une remarquable campagne hydrographique et scientifique du côté de l'Australie, sans aucun savant à son bord, grâce à l'action efficace d'officiers tels que Rosily, futur directeur du Dépôt des cartes et plans de la Marine. Cette réussite conduite par des marins savants préfigure d'une certaine manière l'organisation des voyages de circumnavigation du XIX^e siècle.

La seconde expédition commandée par Kerguelen (1773-1774) bénéficie du soutien de très grands noms de la communauté scientifique : Buffon, les astronomes Lalande et Pingré, le géographe Buache, le mathématicien Bezout, l'ingénieur Borda, sans compter l'Académie des Sciences. Et ce sont cette fois cinq civils qui font partie du voyage : un médecin naturaliste, deux astronomes, un dessinateur et un sous-ingénieur.

Les relations entre Kerguelen et les savants sont tendues, notamment avec l'astronome Marsais et le naturaliste Brugnière, dont les prétentions apparaissent vite insupportables aux officiers. Kerguelen s'entend aussi très mal avec certains officiers et déclare ainsi au sujet de Charnières : « *Il est plus géomètre que militaire et très mauvais marin. Il n'a pu me pardonner d'avoir dit devant lui à bord que j'aimerais mieux dans un vaisseau un officier manœuvrier que quarante officiers astronomes⁹* ».

De plus, la mauvaise influence de l'abbé Rochon persiste au-delà du voyage précédent, l'intendant de l'île de France refusant d'aider Kerguelen en partie sur la base des calomnies de l'astronome. Le voyage se conclura sur un échec complet, dû en grande partie au mauvais choix de l'état-major tant militaire que civil. La mésentente entre officiers et savants peut donc bien dans certains cas conduire à la déroute.

Bien différente, l'expédition de La Pérouse (1785-1788), dont la préparation est calquée sur les trois voyages du modèle Cook¹⁰, fait entrer la France dans une nouvelle ère. C'est le premier voyage français à être mené avec une telle rigueur dans les méthodes de travail. En ce qui concerne les civils, les chiffres précédents sont largement dépassés, puisque ce ne sont cette fois pas moins de 15 savants

qui sont embarqués, 9 sur *La Boussole* et 6 sur *L'Astrolabe*, commandé par Fleuriot de Langle, type même du marin savant.

Ce nombre modifie naturellement l'équilibre fragile qui régnait entre les marins et les civils. Ce n'est pas que les relations entre les officiers et les scientifiques soient franchement mauvaises. Elles sont même bonnes sur *L'Astrolabe*, où La Pérouse s'entend par exemple parfaitement avec les ingénieurs Monneron et Bernizet et l'astronome Lepaute d'Agelet, sans doute parce que ce sont à ses yeux les « vrais savants », œuvrant dans des disciplines utiles. Il ne supporte pas en revanche les esprits qu'il juge animés de préjugés philosophiques, incarnés à merveille par le physicien Lamanon. D'où sa célèbre citation après les événements tragiques de Tutuila¹¹ : « *Je suis cent fois plus en colère contre les philosophes qui les vantent que contre eux. Lamanon, qui en a été massacré, disait la veille que ces hommes valaient mieux que nous*¹² ». La Pérouse a également du mal avec le botaniste Lamartinière, qui ne brille ni par son bon caractère ni par sa modestie.

Comme on le sait, le destin funeste de l'expédition de La Pérouse est à l'origine d'une nouvelle circumnavigation lancée à sa recherche. Commandée par d'Entrecasteaux, elle suit, comme pour tous les voyages du XVIII^e siècle, de nombreux objectifs différents, parmi lesquels les aspects scientifiques émarginent au premier rang. C'est pourquoi l'équipe de savants est de nouveau très importante. Les naturalistes, proposés par la Société d'histoire naturelle de Paris, forment la majeure partie des 13 civils embarqués, parmi lesquels figurent le naturaliste La Billardière et le grand hydrographe Beautemps-Beaupré. Ce voyage est encore mieux préparé que celui de La Pérouse, du moins sur le plan du matériel scientifique embarqué, grâce aussi au soutien de l'Académie de Marine.

Malheureusement, une fois de plus, après le départ des deux bâtiments, les dissensions ne tardent pas à éclater. Il faut dire que ce voyage a lieu dans un contexte politique intense, celui des premières années de la Révolution. On se trouve ainsi en présence d'officiers de marine issus des corps traditionnels de l'Ancien Régime et de savants qui ont épousé pour la plupart les thèses de la Révolution naissante. L'astronome Bertrand, odieux à tous, le dessinateur de l'expédition, Chailly-Ely et plusieurs naturalistes sont débarqués dès l'escale du Cap.

Les conflits s'amplifient notamment lorsque les naturalistes n'obtiennent pas le droit de débarquer en Nouvelle-Calédonie, riche à leurs yeux de grandes promesses, en négligeant selon l'aspirant Jurien de la Gravière « *d'apprécier à leur juste valeur toutes les difficultés qu'ajoutaient à cette effrayante navigation les mauvaises qualités de nos bâtiments. Ils accusaient en secret nos chefs de manquer d'audace ou de sympathie pour leurs travaux*¹³ ». Plus tard, ils sont encore dépités de ne pouvoir aborder en Nouvelle-Zélande.

La situation s'aggrave encore après la mort de d'Entrecasteaux le 20 juillet 1793. Il est remplacé par le capitaine de vaisseau Hesmivy d'Auribeau, royaliste convaincu, qui se heurte aux convictions des savants, eux-mêmes renforcés par les nouvelles récentes parvenues de France. À cela se greffent des conditions matérielles très pénibles, qui ne font qu'aggraver la situation. Les tensions internationales achèvent de rompre l'unité d'une expédition, qui ne fera plus que se déliter. L'officier Rossel parviendra toutefois à préserver les documents scientifiques et les collections des naturalistes, dont l'extrême richesse sera vantée par tous quelques années plus tard, notamment par le grand naturaliste anglais Banks, ancien compagnon de voyage de Cook.

Enfin, le voyage de Baudin, s'il a lieu au cours des toutes premières années du XIX^e siècle, est encore dans la droite ligne des expéditions du XVIII^e siècle, en particulier dans la présence massive de scientifiques civils (pas moins de 22 cette fois-ci !), soutenus par de nombreuses institutions telles que le Muséum, l'Institut ou la Société des Observateurs de l'homme.

Cette abondance n'est évidemment pas sans répercussions sur les relations entre marins et savants. C'est ainsi que 10 d'entre eux abandonnent l'expédition dès l'escale de l'île de France. Il faut dire que la personnalité difficile de Baudin n'arrange rien. Heureusement, son second, Hamelin, entretient de bien meilleures relations avec les civils.

Il serait d'ailleurs erroné de noircir excessivement le tableau, puisque officiers et savants recueillent de concert une masse considérable d'informations du côté de l'Australie. La moisson est encore plus riche que lors des voyages commandés par La Pérouse et d'Entrecasteaux. Baudin lui-même se soucie de renvoyer de Sydney en France toutes les collections amassées. Milius, commandant du *Géographe* à la suite de la mort de Baudin fait lui tout son possible pour ramener en France le reste des caisses de pièces d'histoire naturelle. Cela lui vaudra les chaleureuses félicitations du directeur du Muséum, qui transmet à tous ses hommes l'expression de la gratitude du monde savant. Il n'en reste pas moins que

la désertion d'une grande partie des scientifiques, due en grande partie à la mésentente avec les militaires, a privé l'expédition de compétences utiles, notamment dans le domaine de l'anthropologie.

Analyse d'un phénomène

Cette évocation, même rapide, montre bien que les voyages français de circumnavigation du XVIII^e siècle ont été constamment émaillés d'épisodes illustrant les relations tendues entre officiers de marine et scientifiques civils.

Sans pour autant se lancer dans une analyse pour le moins délicate des relations générales parfois difficiles entre civils et militaires, il est impossible d'occulter totalement cet aspect de la question. D'autres expéditions scientifiques contemporaines ont connu de semblables conflits, comme l'Expédition d'Égypte (1798-1801), marquée par de vives tensions entre officiers et savants. Il faut dire que Bonaparte a commis la redoutable erreur d'attribuer des équivalences de grade aux scientifiques, à la grande fureur des officiers qui se sont aussitôt sentis remis en cause dans leurs prérogatives. Lannes déclara même qu'il « *voudrait faire jeter les savants à la mer par ses grenadiers*¹⁴ ». La France n'a pas non plus l'exclusivité de ce problème, Cook eut ainsi du mal à supporter Forster, le botaniste de son second voyage.

Une méfiance réciproque sépare deux mondes qui s'ignorent généralement. Citons Jurien de la Gravière, dont les notations émises lors du voyage commandé par D'Entrecasteaux se révèlent souvent précieuses pour notre sujet : « *Chaque état-major militaire s'était doublé d'un état-major civil, et la table commune présentait, quoi qu'on fit, deux catégories bien distinctes, d'un côté les officiers, de l'autre les savants : présage douteux de concorde et de bonne harmonie pour l'avenir de la campagne*¹⁵ ».

L'une des causes de cette séparation réside dans l'esprit de rivalité suscité par les travaux des uns et des autres. La concurrence entre officiers et naturalistes lors de l'expédition de D'Entrecasteaux est par exemple si vive que Jurien écrit : « *Les savants s'inquièrent d'une rivalité qui pouvait leur ravir des espèces inconnues. Ils adressèrent leurs réclamations à l'amiral et il nous fut enjoint de leur soumettre le résultat de toutes nos pêches. Cet ordre, on le devine, n'eut d'autre effet que de porter chacun de nous à cacher plus mystérieusement que jamais ces trésors*¹⁶ ».

Il faut dire qu'à la fin du XVIII^e siècle, certains officiers peuvent tenir le rôle des astronomes, tandis que les médecins de la marine, ainsi que les chirurgiens ou les pharmaciens, peuvent également faire office de naturalistes. Les officiers sont d'ailleurs rarement recrutés au hasard : Mérite dans le voyage de D'Entrecasteaux est choisi en fonction de ses connaissances en histoire naturelle, Willaumez pour celles qu'il possède en hydrographie. Cela préfigure l'organisation qui sera suivie pendant les voyages du XIX^e siècle, avec des officiers spécialisés dans différentes disciplines.

Autre cause de conflits entre marins et savants, bien différente de la précédente, le fait qu'ils n'accordent pas la priorité aux mêmes domaines, les officiers de marine portant leur intérêt avant tout à l'astronomie et à l'hydrographie.

Citons une nouvelle fois Jurien de la Gravière : « *On ne doit point s'étonner que des hommes qui voyaient si souvent leur vie mise en péril par l'imperfection des cartes dont ils avaient à constater tous les jours les lacunes ou les erreurs assignassent instinctivement le premier rang aux travaux qui pourraient agrandir le domaine et assurer la sécurité de la navigation*¹⁷ ». Cela ne peut que heurter la sensibilité des spécialistes d'autres disciplines, systématiquement reléguées au second rang.

Cette divergence se retrouve aussi dans le fait que la composition finale des disciplines représentées pendant le voyage de La Pérouse ne correspond pas exactement à ce que lui-même préconisait. Le chef d'expédition ne choisit pas non plus les savants, même s'il essaie parfois d'orienter les décisions prises au-dessus de lui. La Pérouse écrit ainsi au ministre de la Marine que dans ces voyages, « *la science ne suffit pas ; il faut de la jeunesse, de la santé, de l'enthousiasme, de la compatibilité*¹⁸ ».

À l'opposé, les instructions des voyages prévoient parfois que les officiers aideront astronomes et hydrographes, tandis que les naturalistes ne pourront compter sur aucun concours. Ainsi, jamais des embarcations ne sont spécialement affectées au service des naturalistes, à l'inverse de ce qui se produit avec les hydrographes.

Le stockage des collections, spécialement celles qui sont amassées par les naturalistes, pose de gros problèmes de conservation, qui rejaillissent parfois sur l'ensemble de l'expédition. Le second de

D'Entrecasteaux se refuse ainsi « à laisser convertir en musée et en laboratoire le logement dans lequel les officiers prennent leur repas¹⁹ ».

De manière générale, le manque de place et l'entassement sont des facteurs importants de dissensions. Il est inutile d'insister sur les conséquences psychologiques de navigations d'une durée extrêmement longue, où tout le monde vit en vase clos et dans des conditions très pénibles. Et le fait que pendant le voyage commandé par D'Entrecasteaux, des chambres particulières soient prévues pour tous les savants de l'état-major, mais pas pour tous les officiers provoque tout naturellement la jalousie de ces derniers.

L'inexpérience de la navigation est un lourd handicap pour les savants. Ils ne sont pas amarqués et souffrent de ces conditions hostiles, inhabituelles pour eux : inconfort, manque d'espace, nourriture parfois mauvaise et toujours peu variée... Et le simple mal de mer explique sans doute le débarquement prématuré du dessinateur Chailly-Ely au Cap.

Ceci fait parfois sourire les marins, mais les témoignages rapportés par leurs journaux insistent davantage sur les prétentions des savants, qu'ils jugent souvent insupportables. Lapérouse écrit à Fleurieu : « Ils ont une si haute opinion de leurs rêveries et sont, au fond, si ignorants qu'à la longue tout cela est fatigant. Ces soi-disants savants sont des êtres diaboliques qui excèdent furieusement sa patience²⁰ ».

De manière générale, les marins semblent regretter de ne pas avoir plus de prise sur ces savants qui ne rentrent pas dans le système hiérarchique qui est leur fondement. Huon de Kermadec n'hésite ainsi pas à écrire en parlant d'eux : « Il faut bien de la vertu pour vivre avec cette espèce. Nous en avons dételé trois au Cap, mais il en reste beaucoup trop encore²¹ ».

Les scientifiques, de leur côté, adressent aux marins certains reproches traditionnels faits par les civils aux militaires : étroitesse d'esprit, goût excessif pour l'autorité, rejet de la science... Cela va parfois loin, puisque le naturaliste Riche aurait demandé qu'à leur retour les officiers rendent des comptes à la Société d'Histoire naturelle pour n'avoir pas accordé assez d'importance à leur travail²².

Ces oppositions traditionnelles s'amplifient dans le contexte d'une philosophie rousseauiste prégnante, dans laquelle le bon sauvage est à l'honneur. Certains marins la partagent, sans jamais y adhérer autant qu'un Commerson ou un Lamanon. D'autres la rejettent totalement, à l'image de La Pérouse, qui s'emporte régulièrement dans son journal contre ces théories. De manière générale, tout cela souligne l'opposition entre idéalistes et réalistes. Les divergences idéologiques et religieuses, déjà perceptibles pendant les voyages de la fin de l'Ancien Régime, culminent à l'époque de la Révolution et expliquent en grande partie la mésentente entre marins et savants de l'expédition de D'Entrecasteaux.

Un autre point essentiel est la personnalité du chef de l'expédition. S'il arrive à faire l'unanimité autour de lui, il parvient à contenir les conflits dans une mesure acceptable. C'est ce qu'obtiennent des chefs appréciés comme Bougainville, La Pérouse ou D'Entrecasteaux. Dans le cas inverse, c'est la porte ouverte aux excès. C'est dans cette catégorie qu'entrent Kerguelen et Baudin. L'aspirant Charles Baudin écrit à propos de ce dernier : « Bientôt il se mit à détester cordialement les savants, les officiers et les aspirants. Les aspirants, les officiers et les savants le lui rendirent de tout leur cœur²³ ».

Un dernier point a sans doute aussi des répercussions sur les relations entre marins et savants, la trop grande étendue des projets et des instructions. À vouloir embrasser trop d'objectifs et de disciplines à la fois, on n'en traite aucune à fond et on crée forcément des frustrations.

Il serait toutefois bien superficiel de résumer dans leurs seuls conflits les relations entre savants et marins partis ensemble à la découverte du monde au XVIII^e siècle. Et il serait difficile d'expliquer le succès scientifique de ces voyages, du moins des trois derniers d'entre eux, ceux de La Pérouse, de D'Entrecasteaux et de Baudin. L'hostilité et la concurrence prennent dans bien des cas seulement la forme d'une saine émulation, de nature à favoriser les observations, les études et les collections d'échantillons.

Et il convient de souligner de nouveau le rôle bénéfique joué par plusieurs officiers de marine dans la préservation des collections des savants, notamment lors des voyages de D'Entrecasteaux et de Baudin.

Laissons D'Entrecasteaux tirer la conclusion qui semble s'imposer à l'issue de cette analyse : « On ne saurait trop faire sentir l'avantage qu'il y aurait à n'employer dans ces sortes de campagnes que des personnes attachées au service de la marine, parce que ces personnes jugent mieux de ce que les

circonstances peuvent permettre, ne feraient jamais de demandes indiscrettes et seraient moins disposées à attribuer à une mauvaise volonté les observations que l'on serait obligé de leur faire dans l'impossibilité de se prêter à ce qu'elles pourraient désirer sans en connaître les inconvénients²⁴».

C'est bien ce qui sera mis en œuvre au XIX^e siècle, à partir du voyage de circumnavigation commandé par Freycinet, qui avait tiré les leçons de l'expédition de Baudin à laquelle il avait participé. Seuls des marins aguerris participeront désormais aux grands voyages de découverte, les officiers étant recrutés en fonction de leurs capacités dans les disciplines concernées par les expéditions. L'Académie des Sciences et le Muséum national d'Histoire naturelle feront un mauvais accueil à cette décision, mais il est indéniable qu'elle se révélera excellente à l'usage.

¹ La meilleure vue d'ensemble des grands voyages français de circumnavigation se trouve dans l'ouvrage d'Etienne Taillemite, *Marins français à la découverte du monde*, paru aux éditions Fayard en 1999. Il inspire une grande partie de cette communication.

² Celui-ci a écrit un récit détaillé du voyage, publié en 2003 aux éditions Transboréal sous le titre *Périple de Beauchesne à la Terre de Feu (1698-1701). Une expédition mandatée par Louis XIV.*

³ S.H.D., département Marine, bibliothèque centrale, SH 223, fol. 4

⁴ Cet ouvrage a été réédité en 1995 sous le titre *Relation du voyage de la mer du Sud aux côtes du Chili et du Pérou.*

⁵ Etienne Taillemite, *Marins français à la découverte du monde*, Paris, Fayard, 1999, p. 201.

⁶ Rappelons rapidement que le naturaliste emmena avec lui comme domestique une jeune femme déguisée en homme, qui fut ainsi d'ailleurs la première femme connue à faire le tour du monde.

⁷ *Bougainville et ses compagnons autour du monde, 1766-1769*, journaux de navigation établis et commentés par Etienne Taillemite, Paris, ??, 1977, t. I, p. 281.

⁸ *Nouveau voyage à la Mer du Sud*, Paris, ??, 1783.

⁹ Maurice de Brossard, *Kerguelen, le découvreur et ses îles*, Paris, ??, 1971, t. I, p. 434.

¹⁰ Voir en particulier Catherine Gaziello, *L'expédition de Lapérouse, 1785-1788. Réplique française aux voyages de Cook*, Paris, ??, 1984.

¹¹ Rappelons rapidement que 12 Français dont Fleuriot de Langle, le second de La Pérouse, périrent le 11 décembre 1787 de la main d'habitants de cette île de l'archipel des Samoa.

¹² *Voyage de La Pérouse autour du monde, publié conformément au décret du 22 avril 1791 et rédigé par M. L.-A. Milet Mureau...*, Paris, ??, 1797...

¹³ Edmond Jurien de la Gravière, *Souvenirs d'un amiral*, Paris, ??, 1860.

¹⁴ Yves Laissus, *L'Egypte, une aventure savante*, Paris, ??, 1998.

¹⁵ Edmond Jurien de la Gravière, *op. cit.*

¹⁶ *Ibid.*

¹⁷ *Ibid.*

¹⁸ Catherine Gaziello, *op. cit.*, p. 138.

¹⁹ Edmond Jurien de la Gravière, *op. cit.*

²⁰ Catherine Gaziello, *op. cit.*, p. 197.

²¹ Hélène Richard, *Le Voyage de D'Entrecasteaux à la recherche de Lapérouse*, Paris, ??, 1986, p. 160.

²² *Ibid.*, p. 159-160.

²³ Etienne Taillemite, *op. cit.*, p. 440.

²⁴ Hélène Richard, *op. cit.*, p. 160-161.