



# Un voyage de découvertes au siècle des Lumières

## Dossiers de Visites

- Repères
- Documents
- Enseignants du 1<sup>er</sup> degré
- Enseignants du 2<sup>nd</sup> degré
- Activités



## → Repères

# Un voyage de découvertes au siècle des Lumières

« Il faut que les savants et les artistes les plus distingués joignent leurs travaux à ceux des navigateurs et que la nature du choix que Votre Majesté aura fait prévienne l'Europe et lui donne la confiance que nulle autre nation ne pourra enlever à Votre Majesté la célébrité qui résultera de la masse des Lumières qui aura été rassemblée pour cette entreprise. »

*Bourdé de la Pierre Claret de Fleurieu, directeur des ports et arsenaux, le 15 février 1785*

## Le Pacifique, un océan à explorer

Au XVIII<sup>e</sup> s., à la fin de la guerre de Sept Ans (1763), dynamisée par une expansion économique et démographique, les nations d'Europe reprennent en main l'organisation et le financement des expéditions vers le Pacifique. Celui-ci est resté longtemps une tache blanche sur la carte. C'est pour les Européens l'endroit de tous les dangers, des plus grandes curiosités et de tous les espoirs. Son immensité (près de la moitié de la surface totale des mers), la diversité de ses climats, la complexité de la géographie sont autant d'obstacles aux navigateurs et aux savants. Le premier grand voyage scientifique français est favorisé par Louis xv et Choiseul. C'est le voyage de **Bougainville**. Accompagné par 2 astronomes, 1 naturaliste et 1 ingénieur-cartographe, le navigateur quitte Nantes en novembre 1766, à la tête des frégates *Boudeuse* et *Étoile*. L'expédition pénètre dans le Pacifique en 1768. Après avoir traversé les Tuamotu, Bougainville effectue à Tahiti une escale qui frappe l'esprit de ses contemporains et leur fait dire qu'on a trouvé un paradis dans les mers du sud. Mais le navigateur qui se distingue dans cette deuxième moitié du XVIII<sup>e</sup> s. est un anglais, **James Cook**. Lors de son premier voyage (1768-1771) à bord de l'*Endeavour*, il reconnaît les îles de la Nouvelle-Zélande et les côtes orientales de l'Australie. Au son deuxième voyage (1772-1775), il repart dans le Pacifique pour trouver le continent austral. A l'époque, on imagine que des rivières d'or y coulent, mais Cook ne découvre que de la glace. Il s'agit de l'Antarctique. Son dernier voyage (1776-1779) lui permet d'atteindre l'Océan Arctique par le détroit de Béring mais il est tué le 14 février 1779 aux îles Hawaï.

## Un voyage de découvertes ordonné par le roi

Dès la fin de 1784, le roi Louis xvi, son ministre de la Marine le maréchal de Castries et le chevalier de **Fleurieu**, directeur des ports et arsenaux, évoquent secrètement l'idée d'un grand voyage de découvertes, d'abord envisagé comme une simple entreprise commerciale destinée à mettre en place le négoce des fourrures entre la côte nord-ouest de l'Amérique et la Chine. Cette expédition est nécessaire au regard du pouvoir politique français car il faut fixer de nouveaux objectifs à la Marine, rechercher de nouveaux territoires pour le commerce et compléter les découvertes de Cook. Humiliée après les revers de la guerre de Sept Ans (1756-1763), la France et sa Marine sont réhabilitées après ses victoires lors de la guerre d'Amérique (1778-1783). Mais de nombreux navires sont désarmés et les officiers sans emploi. Il s'ensuit une reconversion nécessaire au service de la navigation de commerce ou de la science. Côté commerce, la France a perdu l'Inde et a renoncé au Canada, elle doit donc rechercher de nouveaux comptoirs. L'expédition doit effectuer une reconnaissance de la côte nord-ouest de l'Amérique, située entre l'Alaska et les territoires de la Californie. Enfin, Louis xvi s'intéresse à la découverte du monde, aux sciences nautiques et géographiques. Cette expédition doit compléter les résultats scientifiques de Cook dans les domaines géographique, hydrographique, physique, astronomique, minéralogique, botanique et météorologique. Sur le plan médical, tout doit être mis en œuvre pour lutter contre le scorbut.

## La sélection des hommes

**Lapérouse** est choisi dès le début de 1785 pour diriger l'expédition qui sera composée de deux navires. Lapérouse est totalement impliqué dans sa préparation à Paris, aux côtés de Fleurieu qui rédige le plan de navigation. Le succès ou l'échec d'un voyage d'exploration est dépendant du choix des hommes appelés à la conduire. En confiant la direction des navires à deux marins aussi expérimentés et aussi brillants que Lapérouse et **Fleuriot de Langle**, Louis xvi et son ministre pensent mettre toutes les chances de leur côté. Chacun des deux navires hébergera environ 110 officiers, savants et marins - la plupart bretons, majoritairement de Brest et du Finistère. A titre indicatif, le navire de Lapérouse embarque à Brest 10 officiers formant l'état-major, 1 chirurgien et 9 savants, 9 officiers-marinières et pilotes, 20 canonniers et fusiliers, 10 charpentiers, calfats et voiliers, 38 gabiers, timoniers et matelots, 7 domestiques et 9 surnuméraires (coq, boulanger, boucher, tonnelier, forgeron...).

# La préparation des navires

La préparation de l'expédition est un exemple de minutie et de rapidité. En moins de cinq mois, deux flûtes vont être transformées en navires d'exploration à la disposition d'une mission scientifique de haut niveau. L'exemple de Cook et Bougainville fait choisir des navires de charge de préférence à des bâtiments de guerre. A dimensions égales, une flûte dispose d'un volume de cale plus important, possède un gréement moins étendu et peu d'artillerie. On attend d'elle non pas une marche supérieure, mais la sûreté à la mer, une bonne manœuvrabilité et de la robustesse. Les deux flûtes choisies sont le *Portefaix* et l'*Autruche*. C'est à Rochefort puis à Brest que les travaux de transformation ont lieu de mars à juin 1785. Après refonte, elles sont désignées sous le terme de frégates et rebaptisées *Boussole* et *Astrolabe*. Les emménagements intérieurs sont revus, car habituellement l'état-major d'une flûte est limité à 6 personnes. Chaque navire comporte 3 mâts et 2 ponts, et mesure environ 42 m de long et 9 m de large. La vitesse maximale des frégates est de 6 nœuds, soit environ 12 km par heure. Le voyage étant prévu pour trois ans, des quantités considérables de vivres sont embarquées. Chaque navire emporte environ 350 tonneaux de vivres chacune : 5 vaches au pied du grand mât et leur fourrage, une quarantaine de moutons dans le grand canot, 20 cochons entre les canons, 200 volailles en cage sur la dunette... Les deux frégates se partagent près de 1 000 tonnes de matériel : les instruments scientifiques, des caisses pour recueillir les plantes, 28 ancres, des centaines de mètres de cordages, des mâts et des embarcations de rechange. On emporte aussi des objets d'échange pour être monnayés contre des produits frais lors des escales : outils, verroterie, boucles d'oreilles, rubans et galons, miroirs, grelots, médailles à l'effigie du roi...

## La mission scientifique

L'aspect scientifique de la mission prend un caractère exceptionnel : jamais autant de savants, ingénieurs et artistes n'ont été embarqués. Les volontaires ne manquent pas et l'on doit sélectionner les hommes. Sont choisis 2 ingénieurs, 2 astronomes, 2 physiciens, 3 dessinateurs, 1 botaniste, 1 horloger, 3 naturalistes, 1 interprète de russe. Certains sont polyvalents : Dufresne et **La Martinière** sont naturaliste et botaniste, **Mongez** et Receveur, respectivement physicien et naturaliste sont également aumôniers. L'expédition est dotée des meilleurs instruments de mesure et d'observation, comme le sextant de Ramsden, le cercle de réflexion de Borda, les horloges marines de Ferdinand Berthoud... Certains sont achetés à Londres, d'autres prêtés par l'Observatoire de Paris pour les plus précieux ou par l'Académie de Marine pour les autres. De plus, les officiers et les savants disposent à bord d'une bibliothèque scientifique. La grande chambre est leur principal lieu de vie mais aussi celui de l'état-major. Ils y prennent leurs repas, y travaillent, s'y réunissent pour discuter... Beaucoup préfèrent l'isolement dans leur petite chambre, si toutefois ils ont la chance de s'en voir attribuer une. La place est comptée : les plus jeunes dorment dans la grande chambre et leur lit est démonté chaque matin. Les déménagements sont fréquents tout au long du voyage car les savants ont besoin de calme pour mener à bien leurs travaux. Lors des escales, une tente observatoire est dressée pour permettre aux astronomes de déterminer la position des terres et donc de cartographier avec précision les lieux visités. La relation entre les marins et les savants n'est pas toujours facile, ceux-ci n'ayant pas les mêmes objectifs : **Lamanon** ne cesse de récriminer contre les traversées trop longues et les escales trop courtes. En janvier 1787, un certain nombre de savants entrent en conflit avec Lapérouse au sujet des honneurs que le commandant reçoit et refuse de rendre à ses invités, au cours des escales, à Macao notamment. Lapérouse n'étant pas homme à accepter la révolte, les insurgés sont mis aux arrêts pendant une journée entière !

## Un périple planétaire

Les frégates quittent Brest le 1<sup>er</sup> août 1785. L'expédition fait une première escale à Madère puis entreprend la traversée de l'Atlantique pour aborder au Brésil. Après avoir doublé le Cap Horn, elle passe au large des côtes chiliennes pour ne pas heurter la susceptibilité des Espagnols. Elle aborde ensuite l'île de Pâques puis l'archipel d'Hawaii dont Lapérouse rectifie la position sur la carte. Elle mouille en Alaska puis descend vers la côte nord-ouest de l'Amérique, en Californie. Après une traversée du Pacifique, elle fait escale à Macao, puis à Manille et de là remonte vers le Japon. Après une escale en Sibérie, l'expédition gagne les îles Samoa puis l'Australie, dernière escale connue. Le 10 mars 1788, les deux frégates prennent le large, cap à l'Est.

|             |  |  |
|-------------|--|--|
| <b>1785</b> | 1 <sup>er</sup> août<br>du 13 au 16 août<br>du 19 au 30 août<br>en octobre<br>du 6 au 19 novembre  | Départ de Brest<br>Escale à Madère<br>Escale à Ténériffe (Canaries)<br>Premier passage de l'Equateur puis traversée de l'Atlantique<br>Escale à l'île Sainte-Catherine (Brésil)  |
| <b>1786</b> | en janvier<br>du 24 février au 15 mars<br>du 9 au 10 avril<br>fin avril<br>30 mai<br>du 4 au 30 juillet<br>du 15 au 24 septembre<br>en octobre et novembre     | Passage du Cap Horn par très beau temps<br>Longue escale à La Conception (Chili)<br>Escale sur l'île de Pâques (Chili)<br>Deuxième passage de l'Equateur<br>Escale à Mowée (Hawaii) où Cook fut assassiné<br>Mouillage au Port des Français (Alaska) : 21 morts lors du naufrage de deux canots<br>Escale à Monterey (Californie)<br>Longue traversée du Pacifique Nord vers la Chine  |
| <b>1787</b> | du 3 janvier au 5 février<br>du 28 février au 9 avril<br>6 mai<br>du 24 au 27 juillet<br>15 août<br>du 7 au 30 septembre<br>21 novembre<br>du 9 au 14 décembre | Escale à Macao<br>Réparations à Cavite (Manille)<br>Remontée par le détroit de Formose puis passage le long des côtes de Corée<br>Reconnaissance de la Manche de Tartarie<br>Passage par le détroit de Lapérouse (entre le Japon et Sakhaline)<br>Escale au Kamchatka (Sibérie), dans le port d'Avatscha (Saint-Pierre et Saint-Paul)<br>Troisième passage de l'Equateur<br>Escale à Tutuila (Samoa) : le 11 déc., massacre de 13 hommes dont Fleuriot de Langle |
| <b>1788</b> | 13 janvier<br>du 26 janvier au 9 mars<br>10 mars   | Ile de Norfolk<br>Botany Bay (Australie), l'ultime escale<br>Départ cap à l'Est. Naufrage à Vanikoro (îles Salomon) vers le mois de mai.   |

# Les difficultés de la vie à bord

En marin expérimenté, chaque fois que possible, Lapérouse fait parvenir en France son journal de bord, des dessins et cartes, des rapports et du courrier. Une partie des documents est rapportée par le naturaliste Dufresne débarqué à Macao en 1787, une autre par **Lesseps**, débarqué au Kamchatka. Ce témoignage direct permet de retracer le déroulement des journées, les escales pour se réapprovisionner en eau, bois et vivres frais. La navigation est presque continue, à peine interrompue par les haltes nécessaires à l'accomplissement des missions, ainsi qu'au ravitaillement et à l'entretien des navires. A bord, la vie est rude et éprouvante : promiscuité, mauvaise alimentation, manque d'hygiène, humidité constante... Parmi les maladies, il faut citer le scorbut. La cause : une insuffisance en vitamine C due à un défaut de consommation de fruits et de légumes frais.

## Les désillusions en escale

Les escales permettent à tous de prendre un peu de repos à terre, mais plusieurs y contractent des fièvres ou la dysenterie. Les instructions royales interdisent formellement à Lapérouse de faire usage de la force. Celui-ci respecte scrupuleusement ces indications, mais il estime que les Européens doivent apprendre à imposer le respect. Ensuite, il ne croit pas au mythe du bon sauvage et est irrité par le succès de cette idée philosophique contredite par sa longue expérience de marin. A Macao, Lapérouse est stupéfait des humiliations acceptées par les compagnies marchandes. De plus, en tentant de vendre le millier de peaux de loutre acquises par l'expédition en Amérique, il constate que le marché chinois en est déjà saturé par les Anglais. Pressé par le temps, il est obligé de partir vers Manille avant la conclusion de la vente. Lors de l'escale en baie de Castries sur la côte sibérienne, il estime que cette région sauvage et faiblement peuplée n'offre guère de potentiel pour le commerce.

## Les drames

Le 13 juillet 1787, à Port des Français (Alaska), Lapérouse envoie trois embarcations reconnaître la passe avant le départ. Entraînées par la marée descendante, deux d'entre elles disparaissent corps et biens avec 21 hommes dont cinq officiers. C'est le premier drame... Le 9 décembre 1788, les frégates mouillent à Tutuila (Samoa). Lapérouse, inquiet seulement de l'insécurité du mouillage, s'émerveille de la beauté du paysage, de l'innocence apparente des insulaires. Pourtant, deux jours plus tard, au cours d'une opération de ravitaillement, un affrontement violent avec les indigènes provoque la mort de 12 hommes, dont Fleuriot de Langle et Lamanon. Quelques blessés parviennent à regagner les navires dont le père Receveur.

## Une expédition portée disparue

Le retour de l'expédition Lapérouse était prévu à Brest vers mois de juin-juillet 1789, mais aucune nouvelle ne parvient plus après l'escale de Botany Bay (Australie). A la fin de l'automne 1788, les deux navires sont vainement attendus à l'île de France (Maurice). Devant l'inquiétude des familles et des sociétés savantes, l'Assemblée nationale prie le roi d'armer une expédition de secours. Sous les ordres d'**Entrecasteaux**, deux frégates la *Recherche* et l'*Espérance* quittent Brest le 29 septembre 1791. Le 19 mai 1793, l'expédition relève une île mais ne peut s'y arrêter. En fait, il s'agit de Vanikoro (2 survivants s'y trouvaient encore !). En mai 1826, **Peter Dillon**, capitaine britannique d'origine irlandaise, découvre dans l'île de Tikopia (îles Salomon) une série d'objets étranges dont une poignée d'épée d'officier français. Les témoignages des insulaires orientent Dillon vers l'île de Vanikoro mais le mauvais temps l'empêche d'y débarquer. Dillon connaît l'histoire de Lapérouse et sait que Charles X offre une prime pour tout indice. A Pondichéry, il fait part de ses découvertes au consul de France. Les objets sont rapidement authentifiés par Lesseps. Dillon repart aussitôt vers Vanikoro. L'île se révèle comme le lieu du naufrage : une tempête aurait jeté les navires sur la barrière de corail (un ultime survivant aurait quitté Vanikoro moins de trois ans avant l'arrivée de Dillon). En mer depuis plusieurs mois, **Dumont d'Urville** apprend la découverte de Dillon et décide de faire route immédiatement vers le lieu du drame. A Vanikoro, malgré une mer toujours agitée, il localise une première épave, recueille des objets et fait édifier un cénotaphe à la gloire des disparus. En 1962, un plongeur néo-zélandais découvre la seconde épave dans une faille située à l'extérieur de la barrière de corail. Six campagnes de fouilles sont mises en œuvre de 1981 à 2005. Les recherches sont localisées sur 3 sites : 1 site terrestre près du village de Païou et 2 sites sous-marins, dits de la fausse passe et de la faille. En 1999, les fouilles à terre mettent à jour des vestiges du camp des survivants. En 2003, un squelette est découvert dans l'épave de la faille. Enfin, en 2005, un sextant signé Mercier confirme que l'épave localisée dans la faille est bien celle de la *Boussole*. L'*Astrolabe* se serait donc échouée dans la fausse passe et les survivants seraient de son équipage.

## Quelques marins

### ■ Fleurieu (1738-1810)

Brillant marin, Charles-Pierre Claret comte de Fleurieu s'intéresse aux questions scientifiques. Il expérimente notamment les horloges Berthoud à bord de *L'Isis* en 1768. Capitaine de vaisseau en 1776, il est élu la même année à l'Académie de Marine et devient directeur des Ports et Arsenaux. A ce titre, il est l'auteur des instructions remises à Lapérouse et à d'Entrecasteaux pour leur voyage de découvertes. D'octobre 1790 à mai 1791, il est également ministre de la Marine.

### ■ Fleuriot de Langle (1744-1787)

Le vicomte Paul-Antoine Fleuriot de Langle entre aux gardes de la Marine en 1758 et effectue plusieurs campagnes. Élu membre de l'Académie de Marine en 1774, il publie des observations sur le calcul de la longitude. Commandant *L'Astrée* en 1782, il seconde Lapérouse lors des expéditions contre les établissements anglais de la baie d'Hudson. C'est parce qu'il est doté d'un solide bagage scientifique qu'il est choisi pour commander l'*Astrolabe*.

### ■ Lapérouse (1741-1788)

*Ses descendants ont choisi d'adopter la graphie de leur nom en un seul mot*  
Natif d'Albi (Tarn), Jean-François Galaup, comte de La Pérouse s'engage à quinze ans comme garde-Marine (élève officier). Doué d'un grand sens marin et connu pour sa bienveillance envers ses hommes, il allie la prudence à l'audace. En 1782, il se distingue au cours de la guerre d'Amérique en pénétrant dans la baie d'Hudson et détruisant la base anglaise. Très sensible à son sens de l'humanité, le roi le charge d'une expédition dans le Pacifique en 1785. A la veille de son départ, Lapérouse a 44 ans ; il porte l'uniforme depuis 28 ans dont 14 de campagnes militaires.

# Quelques savants

## ■ Lamanon (1752-1787)

Physicien

Le chevalier Jean-Paul de Lamanon fait partie des savants embarqués sur la *Boussole*. Il est choisi pour ses connaissances en physique, en minéralogie et météorologie. Correspondant de Condorcet à l'Académie des sciences depuis 1783, c'est plus un amateur éclairé qu'un savant spécialiste. Il fait intervenir ses relations pour faire partie de l'expédition. C'est le plus dispendieux des savants. Il embarque avec une bibliothèque considérable : des ouvrages sur la minéralogie, la zoologie, la botanique, plusieurs histoires de l'exploration maritime, un exemplaire de *Robinson Crusoé* de Daniel Defoe, le *Discours sur l'origine et l'inégalité* de Jean-Jacques Rousseau... Ses appareils sont tout aussi variés : thermomètres, baromètres, balances, microscopes...

## ■ La Martinière (1758-1788)

Docteur en médecine et botaniste

Joseph Hughes de Boissieu de Lamartinière est issu d'une vieille famille de bourgeoisie de robe du Dauphiné. Formé à Montpellier, il devient docteur en médecine puis botaniste du roi. Il prend part à l'expédition scientifique de Lapérouse. Durant le voyage, il envoie en France plusieurs rapports au sujet de ses découvertes botaniques et biologiques (vers helminthes, crustacés copépodes et de nombreuses autres espèces marines). En décembre 1787, il échappe de peu à la mort lors du massacre aux îles Samoa.

## ■ Lesseps (1766-1834)

Diplomate et interprète

Jean-Baptiste Barthélémy de Lesseps passe son enfance près d'un père diplomate. A 12 ans, il parle couramment le russe, l'allemand, l'espagnol et le français. Devenu diplomate à son tour, il est nommé vice-consul de France à Cronstadt. A Versailles, il rencontre Fleuriot de Langle, futur commandant de *L'Astrolabe*. Ce dernier demande alors au ministre d'adjoindre Lesseps à l'expédition en qualité d'interprète. Débarqué volontaire au Kamchatka, il se charge d'une partie du rapport de mission. Treize mois plus tard, il les remet à Louis XVI.

## ■ Monge (1748-1827)

Astronome

Frère de Gaspard Monge, savant français et ministre de la Marine sous la Révolution, Louis Monge devient astronome et professeur de mathématiques à l'École militaire. Il embarque ensuite sur *L'Astrolabe* comme chef de l'Observatoire avec Fleuriot mais suite à un mal de mer qui le tenaille sans interruption, il doit être débarqué à Ténériffe. Le choix de Monge est surprenant lorsque l'on connaît les propos de Lapérouse : « La science ne suffit pas, il faut de la jeunesse, de la santé, de l'enthousiasme, de la compatibilité. »

## ■ Mongez (1750-1788)

Physicien et aumônier

Présenté par son confrère de Sainte-Geneviève, l'abbé Pingré, pour faire partie de l'expédition Lapérouse, il embarque sur la *Boussole* en qualité de physicien et avec la fonction d'aumônier. En réalité, ses compétences s'étendent à l'ornithologie, l'entomologie, la chimie de l'eau et des sels minéraux... Mongez reçoit avant son départ un brevet de correspondant du Jardin Royal des Plantes. En tant que prêtre, il est chargé de la direction spirituelle de l'équipage, des cérémonies funéraires et des messes.

## ■ Monneron (1748-1788)

Ingénieur en chef

Paul Mérault de Monneron est officier du Génie, c'est-à-dire ingénieur. Pendant la guerre d'Amérique, il embarque sur le *Sceptre* commandé par Lapérouse. Ce dernier apprécie ses qualités professionnelles. Il le propose comme ingénieur en chef de l'expédition vers le Pacifique, car « un tel caractère joint à des connaissances est ce qui convient ». Avant le départ, l'ingénieur est envoyé à Londres, pour une mission préparatoire et l'achat d'une partie des instruments. Son caractère sociable lui attire confiance et confidences. Sa principale source d'information est John Webber, peintre du troisième voyage de Cook. Il recueille de sa bouche des détails déterminants sur les différentes marchandises susceptibles d'être échangées contre des vivres frais, ainsi que sur les meilleurs aliments destinés à prévenir le scorbut.

## Bibliographie

François Bellec, *Les esprits de Vanikoro - Le mystère Lapérouse*. Gallimard, 2006

Jean-François de Lapérouse, *Le voyage de Lapérouse, de Brest à Botany Bay*. Pôles d'Images - collection Récits introuvables, 2005

Etienne TAILLEMITE, *Les découvreurs du Pacifique*. Découvertes Gallimard, 2004

Album de l'exposition *Le mystère Lapérouse, enquête dans le Pacifique sud*. Musée national de la Marine, 2008

Catalogue de l'exposition *Le mystère Lapérouse ou le rêve inachevé d'un roi*. Edition de Conti, 2008

L'intégralité du Journal de Lapérouse est accessible sur Gallica, site de la Bibliothèque nationale de France

## Musée national de la Marine

Auteurs : Service culturel, Paris 2008



## → Documents

# Un voyage de découvertes au siècle des Lumières

## 1. Rapport au sujet d'un projet de voyage de découvertes

*Le directeur des ports et arsenaux, Claret de Fleurieu, au roi Louis XVI, le 15 février 1785*

Aucun navigateur français n'a encore fixé l'attention de l'Europe [...] M. Cook a eu le bonheur de découvrir de nouvelles régions [...] On peut saisir ce qui a manqué à la perfection de ses travaux et fixer les incertitudes de toutes les parties du monde pour balancer les découvertes importantes que les anglais ont faites [...] Il faudrait joindre à la connaissance des pays sur lesquels on n'a que des notions imparfaites, toutes les recherches que la physique et l'astronomie peuvent embrasser. Il faut que les savants et les artistes les plus distingués joignent leurs travaux à ceux des navigateurs et que la nature du choix que Votre Majesté aura fait prévienne l'Europe et lui donne la confiance que nulle autre nation ne pourra enlever à Votre Majesté la célébrité qui résultera de la masse des Lumières qui aura été rassemblée pour cette entreprise [...] Ouvrir de nouvelles voies au commerce, soustraire les armateurs aux dangers des navigations peu connues, perfectionner la connaissance du globe [...] Il y a encore diverses vues politiques et militaires à remplir dans le cours de la navigation pour laquelle je propose à Votre Majesté le seigneur de Lapérouse.

## 2. Instructions relatives au voyage ordonné par le roi

*Le directeur des ports et arsenaux, Claret de Fleurieu, à Jean-François de Lapérouse, le 26 juin 1785*

L'objet le plus important pour la sûreté de la navigation, est de fixer avec précision les latitudes et les longitudes des lieux où il abordera, et de ceux à vue desquels il pourra passer. Il recommandera, à cet effet, à l'astronome employé sur chaque frégate, de suivre avec la plus grande exactitude le mouvement des horloges et montres marines, et de profiter de toutes les circonstances favorables pour vérifier à terre si la régularité de leur marche s'est maintenue pendant les traversées, et pour constater par observation, le changement qui pourra être survenu dans leur mouvement journalier, afin de tenir compte de ce changement pour déterminer avec plus de précision la longitude des îles, des caps ou autres points remarquables qu'il aura pu reconnaître et relever dans l'intervalle de deux vérifications. [...] Il fera recueillir les curiosités naturelles, terrestres et marines ; il les fera classer par ordre, et fera dresser, pour chaque espèce, un catalogue raisonné, dans lequel il sera fait mention des lieux où elles auront été trouvées, de l'usage qu'en font les naturels du pays, et, si ce sont des plantes, des vertus qu'ils leur attribuent. Il fera pareillement rassembler et classer les habillements, les armes, les ornements, les meubles, les outils, les instruments de musique, et tous les effets à l'usage des divers peuples qu'il visitera ; et chaque objet devra porter son étiquette, et un numéro correspondant à celui du catalogue. Il fera dessiner par les dessinateurs embarqués sur les deux frégates, toutes les vues de terre et les sites remarquables, les portraits des naturels des différents pays, leurs costumes, leurs cérémonies, leurs jeux, leurs édifices, leurs bâtiments de mer, et toutes les productions de la terre et de la mer dans les trois règnes, si les dessins de ces divers objets lui paraissent utiles pour faciliter l'intelligence des descriptions que les savants en auront faites. [...] Il [doit prescrire] à tous les gens de l'équipage de vivre en bonne intelligence avec les naturels ; [...] il leur défendra sous les peines les plus rigoureuses de jamais employer la force pour enlever aux habitants ce que ceux-ci refuseraient de céder volontairement [...] il s'occupera avec zèle et intérêt de tout ce qui peut améliorer leur condition en procurant à leur pays les légumes, les fruits et les plantes utiles d'Europe en leur enseignant la manière utile de les semer et de les cultiver [...]. Il ne recourra aux armes qu'à la dernière extrémité, seulement pour sa défense, et dans les occasions où tout ménagement compromettrait décidément la sûreté des bâtiments et la vie des Français dont la conservation lui est confiée [...]. Sa Majesté regarderait comme un des succès les plus heureux de l'expédition qu'elle pût être terminée sans qu'il en eût coûté la vie à un seul homme.

## 3. Introduction au Journal de bord

*Journal de bord de J.-F. de Lapérouse, Août 1785*

Si l'on imprime mon journal avant mon retour, que l'on se garde bien d'en confier la rédaction à un homme de lettres. Ou il voudra sacrifier à une tournure de phrase agréable le mot propre qui lui paraîtra dur et barbare, celui que le marin et le savant préféreraient et chercheront en vain ; ou bien, mettant de côté tous les détails nautiques et astronomiques et cherchant à faire un roman intéressant, il commettra, par le défaut de connaissances que son éducation ne lui aura pas permis d'acquérir, des erreurs qui deviendront funestes à mes successeurs. Mais choisissez un rédacteur versé dans les sciences exactes, qui soit capable de calculer, de combiner mes données avec celles des autres navigateurs, de rectifier les erreurs qui ont pu m'échapper, de n'en point commettre d'autres.

## 4. Journal de bord : Le travail des scientifiques (1)

*Journal de bord de J.-F. de Lapérouse : Escale à Ténériffe (Canaries), du 19 au 30 août 1785*

Nos naturalistes voulurent aussi mettre à profit leur séjour dans la rade de Sainte-Croix. Ils partirent pour le pic avec plusieurs officiers des deux bâtiments. M. de La Martinière herborisa dans la route ; il trouva plusieurs plantes curieuses. M. de Lamanon mesura la hauteur du pic avec son baromètre, qui descendit, sur le sommet de la montagne, à 18 pouces 4 lignes 3/10. Par l'observation faite à Sainte-Croix de Ténériffe dans le même instant, il était 28 pouces 3 lignes. Le thermomètre, qui marquait 24° et demi à Sainte-Croix, se tint constamment à 9° sur le haut du pic. Je laisse à chacun la liberté d'en calculer la hauteur. [...] M. de Monneron fit aussi le voyage du pic dans l'intention de le niveler jusqu'au bord de la mer : c'était la seule manière de mesurer cette montagne. Il éprouva de grandes difficultés pour cette opération, qui ne put être achevée ;

## 5. Journal de bord : Conserver la santé aux équipages

*Journal de bord de J.-F. de Lapérouse : En mer, le 30 août 1785*

J'étais décidé à ne pas relâcher aux îles du Cap-Vert, qui, dans cette saison, sont très malsaines, et la santé de nos équipages était le premier des biens : c'est pour la leur conserver que j'ordonnai de parfumer les entreponts, de faire branle-bas tous les jours, depuis huit heures du matin jusqu'au soleil couchant. Mais, afin que chacun eût assez de temps pour dormir, l'équipage fut mis à trois-quarts ; en sorte que huit heures de repos succédaient à quatre heures de service. Comme je n'avais à bord que le nombre d'hommes rigoureusement nécessaire, cet arrangement ne put avoir lieu que dans les belles mers, et j'ai été contraint de revenir à l'ancien usage, lorsque j'ai navigué dans les parages orageux.

## 6. Journal de bord : Comment améliorer l'ordinaire ?

*Journal de bord de J.-F. de Lapérouse : Escale à l'île Sainte-Catherine (Brésil), du 6 au 19 novembre 1785*

Après quatre-vingt seize jours de navigation, nous n'avions pas un seul malade : la différence des climats, les pluies, les brumes, rien n'avait altéré la santé des équipages ; mais nos vivres étaient d'une excellente qualité. Je n'avais négligé aucune des précautions que l'expérience et la prudence pouvaient m'indiquer : nous avons eu en outre le plus grand soin d'entretenir la gaieté, en faisant danser les équipages chaque soir, lorsque le temps le permettait, depuis huit heures jusqu'à dix. [...] J'avais donné la préférence à l'île Sainte-Catherine sur Rio-Janeiro, pour éviter seulement les formalités des grandes villes, qui occasionnent toujours une perte de temps ; mais l'expérience m'apprit que cette relâche réunissait bien d'autres avantages. Les vivres de toute espèce y étaient dans la plus grande abondance ; un gros bœuf coûtait 8 piastres [40 francs env.] ; un cochon pesant 150 livres en coûtait 4 ; on avait 2 dindons pour 1 piastre ; il ne fallait que jeter le filet pour le retirer plein de poissons ; on apportait à bord et on nous y vendait 500 oranges pour moins d'une demi piastre, et les légumes étaient aussi à un prix très modéré. [...] Nous avons acheté à Sainte-Catherine assez de bœufs, de cochons et de volailles pour nourrir l'équipage en mer pendant plus d'un mois, et nous avons ajouté des orangers et des citronniers à notre collection d'arbres, qui, depuis notre départ de Brest, s'était parfaitement conservée dans les caisses faites à Paris sous les yeux et par les soins de M. Thouin. Notre jardinier était aussi pourvu de pépins d'oranges et de citrons, de graines de coton, de maïs, de riz, et généralement de tous les comestibles qui, d'après les relations des navigateurs, manquent aux habitants des îles de la mer du sud, et sont plus analogues à leur climat et à leur manière de vivre, que les plantes potagères de France, dont nous portions aussi une immense quantité de graines.

## 7. Journal de bord : Parties de chasse

*Journal de bord de J.-F. de Lapérouse : Dans l'océan Atlantique sud, le 25 décembre 1785*

Nous eûmes quelques jours de calme et de belle mer, pendant lesquels les officiers des deux frégates firent des parties de chasses en canot, et tuèrent une quantité considérable d'oiseaux dont nous étions presque toujours environnés. Ces chasses, assez ordinairement abondantes, procuraient des rafraîchissements en viande à nos équipages, et il nous est arrivé plusieurs fois d'en tuer une assez grande quantité pour en faire des distributions générales : les matelots les préféraient à la viande salée et je crois qu'elle contribuait infiniment davantage à les maintenir dans leur bonne santé. Nous ne tuâmes, dans nos différentes excursions, que quelques albatros de la grande et de la petite espèce, avec quatre variétés de pétrels ; ces oiseaux, accommodés avec une sauce piquante, étaient à peu près aussi bons que les macreuses qu'on mange en Europe.

## 8. Journal de bord : Une réception à terre

*Journal de bord de J.-F. de Lapérouse : Escale à la Conception (Chili), du 24 février au 15 mars 1786*

Nous résolûmes, avant notre départ, de donner une fête générale, et d'y inviter toutes les dames de la Conception. A cet effet, une grande tente fut dressée sur le bord de la mer ; nous y invitâmes cent cinquante personnes, hommes ou femmes, qui eurent la complaisance de faire trois lieues pour se rendre à notre invitation. Nous leur donnâmes un grand repas, qui fut suivi d'un bal. Nous eûmes en outre un feu d'artifice, et enfin un ballon de papier assez grand pour faire spectacle. Le lendemain, la même tente nous servit pour donner un grand dîner aux équipages des deux frégates ; nous mangeâmes tous à la même table, M de Langle et moi à la tête, chaque officier jusqu'au dernier matelot, rangé suivant le rang qu'il occupait à bord : nos plats étaient des gamelles de bois. La gaieté était peinte sur le visage de tous les matelots ; ils paraissaient mieux portants et mille fois plus heureux que le jour de notre sortie de Brest.

## 9. Journal de bord : Escale sur l'île de Pâques

*Journal de bord de J.-F. de Lapérouse : Escale à l'île de Pâques, du 9 au 10 avril 1786*

Nous n'avons abordé dans leur île que pour faire du bien ; nous les avons comblés de présents [...] semé leurs champs [...] laissé cochons, chèvres et brebis ; néanmoins, ils nous ont jeté des pierres et nous ont volé tout ce qu'il leur a été possible d'enlever. [...] Nous n'avons cependant vu la trace d'aucun culte ; car je ne crois pas que personne puisse prendre les statues pour des idoles, quoique ces Indiens aient montré une espèce de vénération pour elles. Ces bustes de taille colossale, dont j'ai déjà donné les dimensions, et qui prouvent bien le peu de progrès qu'ils ont fait dans la sculpture, sont d'une production volcanique, connue des naturalistes sous le nom de *lapillo*. C'est une pierre si tendre et si légère, que quelques officiers du capitaine Cook ont cru qu'elle pouvait être factice, et composée d'une espèce de mortier qui s'était durci à l'air. Il ne reste plus qu'à expliquer comment on est parvenu à élever sans point d'appui un poids aussi considérable.

## 10. Journal de bord : L'impossibilité d'un mouillage

*Journal de bord de J.-F. de Lapérouse : A la recherche d'un mouillage sur l'île de Mowée (Hawaï), le 29 mai 1786*

L'aspect de l'île de Mowée était ravissant ; j'en prolongeai la côte à une lieue ; [...] Nous voyions l'eau se précipiter en cascades de la cime des montagnes et descendre à la mer après avoir arrosé les habitants des Indiens. Elles sont si multipliées, qu'on pourrait prendre un espace de trois à quatre lieues pour un seul village : mais toutes les cases sont sur le bord de la mer, les montagnes en sont si rapprochées, que le terrain habitable m'a paru avoir moins d'une demi-lieue de profondeur. Il faut être marin et réduit, comme nous, dans ces climats brûlants, à une bouteille d'eau par jour, pour se faire une idée des sensations que nous éprouvions. Les arbres qui couronnaient les montagnes, la verdure, les bananiers qu'on apercevait autour des habitations, tout produisait sur nos sens un charme inexprimable. Mais la mer brisait sur la côte avec la plus grande force et, nouveaux Tantales, nous étions réduits à désirer et à dévorer des yeux ce qu'il nous était impossible d'atteindre.

## 11. Journal de bord : Les échanges

*Journal de bord de J.-F. de Lapérouse : Arrivée aux îles Sandwich, le 29 mai 1786*

Les Indiens des villages de cette partie de l'île s'empressèrent de venir à bord dans leurs pirogues, apportant, pour commercer avec nous, quelques cochons, des patates, des bananes, des racines de pied-de-veau que les indiens nomment *tarro*, avec des étoffes et quelques autres curiosités faisant partie de leur costume. Je ne voulus leur permettre de monter à bord que lorsque la frégate fut mouillée et que les voiles furent serrées ; je leur dit que j'étais *taboo*, mot qui, suivant leur religion, exprime une chose à laquelle ils ne peuvent toucher, ou un lieu consacré dans lequel ils ne peuvent entrer ; et ce mot, que je connaissais d'après les relations anglaises, eut le succès que j'en attendais. [...] Nos morceaux de vieux cercles de fer excitaient infiniment leurs désirs ; ils ne manquaient pas d'adresse pour s'en procurer, en faisant bien leurs marchés ; jamais ils n'auraient vendu en bloc une quantité d'étoffes ou plusieurs cochons ; ils savaient très bien qu'il y aurait plus de profit pour eux à convenir d'un prix particulier pour chaque article. Cette habitude du commerce, cette connaissance du fer qu'ils ne doivent pas aux anglais, d'après leur aveu, sont de nouvelles preuves de la fréquentation que ces peuples ont eue anciennement avec les Espagnols.

## 12. Journal de bord : Combattre le scorbut

*Journal de bord de J.-F. de Lapérouse : Dans l'océan Pacifique Nord, en juin 1786*

Mais l'humidité était extrême. Le brouillard ou la pluie avait pénétré toutes les hardes des matelots ; nous n'avions jamais eu un rayon de soleil pour les sécher, et j'avais fait la triste expérience, dans ma campagne de la baie d'Hudson, que l'humidité froide était peut être le principe le plus actif du scorbut. Personne n'en était encore atteint, mais après un si long séjour à la mer, nous devions tous avoir une disposition prochaine à cette maladie. J'ordonnai donc de mettre des bailles [baquets] pleines de braise sous le gaillard et dans l'entrepont où couchaient les équipages. Je fis distribuer à chaque matelot ou soldat une paire de bottes, et on rendit les gilets et les culottes d'étoffe que j'avais fait mettre en réserve depuis notre sortie des mers du cap Horn. Mon chirurgien, qui partageait avec M. de Clonard le soin de tous ces détails, me proposa aussi de mêler au grog du déjeuner, une légère infusion de quinquina, qui, sans altérer sensiblement le goût de cette boisson, pouvait produire des effets très salutaires. Je fus obligé d'ordonner que ce mélange fût fait secrètement : sans ce mystère, les équipages eussent certainement refusé de boire leur grog ; mais comme personne ne s'en aperçut, il n'y eut point de réclamation sur ce nouveau régime, qui aurait pu éprouver de grandes contrariétés s'il eût été soumis à l'opinion générale. [...]

## 13. Journal de bord : Désillusions

*Journal de bord de J.-F. de Lapérouse : Escale à Port-des-Français (Alaska), du 3 au 30 juillet 1785*

Nous savions déjà que les Indiens étaient très voleurs ; mais nous ne leur supposions pas une activité et une opiniâtreté capables d'exécuter les projets les plus longs et les plus difficiles ; nous apprîmes bientôt à les mieux connaître. Ils passaient toutes les nuits à épier le moment favorable pour nous voler ; mais nous faisons bonne garde à bord de nos vaisseaux, et ils ont rarement trompé notre vigilance. [...] Je ne craindrais pas d'annoncer que cette peuplade s'anéantirait entièrement, si, à tous ces vices destructeurs, elle joignait le malheur de connaître l'usage de quelque liqueur enivrante. Les philosophes se récrieraient en vain contre ce tableau. Ils font leurs livres au coin de leur feu, et je voyage depuis trente ans : je suis témoin des injustices et de la fourberie de ces peuples qu'on nous peint si bons, parce qu'ils sont très près de la nature ; mais cette nature n'est sublime que dans ses masses ; elle néglige tous les détails. Il est impossible de pénétrer dans les bois que la main des hommes civilisés n'a point élagués ; de traverser les plaines remplies de pierres, de rochers, et inondées de marais impraticables ; de faire société enfin avec l'homme de la nature, parce qu'il est barbare, méchant et fourbe. [...]

## 14. Journal de bord : Le naufrage des chaloupes

*Journal de bord de J.-F. de Lapérouse : Le naufrage à Port-des-Français, le 13 juillet 1786*

C'est avec la plus vive douleur que je vais tracer l'histoire d'un désastre mille fois plus cruel que les maladies et tous les autres événements des plus longues navigations. Je cède au devoir rigoureux que je me suis imposé d'écrire cette relation, et je ne crains pas de laisser connaître que mes regrets ont été, depuis cet événement, cent fois accompagnés de mes larmes ; que le temps n'a pu calmer ma douleur : chaque objet, chaque instant me rappelle la perte que nous avons faite, et dans une circonstance où nous croyions si peu avoir à craindre un pareil événement.

## 15. Journal de bord : Le travail des scientifiques (2)

*Journal de bord de J.-F. de Lapérouse : Escale à Monterey (Californie), le 22 septembre 1786*

Pendant que nos équipages s'occupaient du remplacement d'eau et de bois qui nous étaient nécessaires, M. Dagelet fit mettre à terre son quart de cercle, afin de fixer avec la plus grande précision la latitude de Monterey ; il regrettait beaucoup que les circonstances ne me permettent pas d'y faire un assez long séjour pour pouvoir reprendre les comparaisons de nos horloges maritimes ; mais on ne doit pas perdre de vue que, pour chaque jour, nous comparions le résultat en longitude donné par l'horloge avec celui que donnait l'observation des distances de la lune au soleil, faite à bord de chaque frégate, et que l'accord parfait et constant de ces résultats ne peut laisser aucun doute sur la justesse de ceux auxquels nous nous sommes fixés.



## 16. Journal de bord : Le commerce avec la Chine

*Journal de bord de J.-F. de Lapérouse : Escale à Macao, du 3 janvier au 5 février 1787*

Les chinois font avec les européens un commerce de cinquante millions, dont les deux cinquièmes sont soldés en argent, le reste en draps anglais, en caolin de Batavia ou de Malac, en coton de Surate ou de Bengale, en opium de Patna, en bois de santal, et en poivre de la côte de Malabar. On apporte aussi d'Europe quelques objets de luxe, comme glaces de la plus grande dimension, montres de Genève, corail, perles fines ; mais ces derniers articles doivent à peine être comptés, et ne peuvent être vendus avec quelque avantage qu'en très-petite quantité. On ne rapporte en échange de toutes ces richesses, que du thé vert ou noir, avec quelques caisses de soie écrie pour les manufactures européennes ; car je compte pour rien les porcelaines qui lestent les vaisseaux, et les étoffes de soie qui ne procurent presque aucun bénéfice. Aucune nation ne fait certainement un commerce aussi avantageux avec les étrangers, et il n'en est point cependant qui impose des conditions aussi dures, qui multiplie avec plus d'audace les vexations, les gênes de toute espèce : il ne se boit pas une tasse de thé en Europe qui n'ait coûté une humiliation à ceux qui l'ont acheté à Canton, qui l'ont embarqué, et ont sillonné la moitié du globe pour apporter cette feuille dans nos marchés.

## 17. Journal de bord : Les horloges de M. Berthoud

*Journal de bord de J.-F. de Lapérouse : Escale en Baie de Castries (Sibérie), du 28 juillet au 2 août 1787*

La première opération, la plus importante, était la vérification de la marche de nos horloges marines ; et nos voiles étaient à peine serrées, que MM. Dagelet, Lauriston et Darbaud avaient établi leurs instruments sur une île située à une très-petite distance de nos vaisseaux ; je lui ai donné le nom d'*île de l'Observatoire* ; elle devait aussi fournir à nos charpentiers le bois dont nous étions presque entièrement dépourvus. Une perche graduée fut fixée dans l'eau au pied de l'observatoire, pour faire connaître la hauteur de la marée. Le quart de cercle et la pendule à secondes furent mis en place avec une activité digne d'un meilleur succès. Les travaux astronomiques se suivaient sans interruption ; le court séjour que j'avais annoncé ne permettait pas de prendre un instant de repos. Le matin et l'après-midi étaient employés à des hauteurs correspondantes ; la nuit, à des hauteurs d'étoiles. La comparaison de la marche de nos horloges était déjà commencée ; notre n°19 nous laissait peu d'incertitude, parce que ses résultats, comparés avec ceux des observations de distance de la lune au soleil, avaient toujours été les mêmes, ou du moins n'étaient pas sortis des limites des erreurs dont ces sortes d'instruments sont susceptibles : il n'en était pas de même du n°18, qui était sur *L'Astrolabe* ; sa marche avait varié d'une manière irrégulière ; et M. de Langle, ainsi que M. Lauriston, ne savaient plus quelle marche journalière lui assigner. La maladresse d'un charpentier détruisit toutes nos espérances ; il coupa, auprès de la tente astronomique, un arbre qui, en tombant, brisa la lunette du quart de cercle, déranger la pendule de comparaison, et rendit presque nuls les travaux des deux jours précédents.

## 18. Journal de bord : Lesseps débarque au Kamtchatka

*Journal de bord de J.-F. de Lapérouse : Escale au Kamtchatka, du 7 au 30 septembre 1787*

Je jugeai à propos d'envoyer en France la relation de notre voyage par notre jeune interprète russe, M. de Lesseps. Ma confiance dans M. Kasloff et dans le gouvernement de Russie ne m'aurait certainement laissé aucune inquiétude si j'avais été obligé de remettre mes paquets à la poste ; mais je crus rendre service à ma patrie en procurant à M. de Lesseps l'occasion de connaître par lui-même les diverses provinces de l'empire de Russie, où il remplacera un jour son père notre consul général à Pétersbourg.

## 19. Journal de bord : Les séquelles du voyage

*Journal de bord de J.-F. de Lapérouse : Escale au Kamtchatka, du 7 au 30 septembre 1787*

Je ne vous peindrais que difficilement les fatigues de cette partie de ma campagne, pendant laquelle je ne me suis pas déshabillé une seule fois, et n'ai pas eu quatre nuits sans être obligé d'en passer plusieurs heures sur le pont. Représentez-vous six jours de brume, et deux ou trois heures seulement d'éclaircie, dans des mers très étroites, absolument inconnues, et où l'imagination d'après tous les renseignements qu'on avait, peignait des dangers et des courants qui n'existaient pas toujours. [...]

Peut-on croire que du biscuit rongé de vers, comme il l'est quelque fois et ressemblant à une ruche d'abeilles, de la viande dont un sel âcre a corrodé la substance, et des légumes absolument desséchés et détériorés, puissent réparer les déperditions journalières ?

## 20. Journal de bord : Le mythe du bon sauvage

*Journal de bord de J.-F. de Lapérouse : Après le massacre de Tutuila (Samoa), le 11 décembre 1787*

Mon opinion sur les peuples incivilisés était fixée depuis longtemps ; mon voyage n'a pu que m'y affermir : J'ai trop, à mes périls, appris à les connaître. Je suis cependant mille fois plus en colère contre les philosophes qui exaltent tant les sauvages, que contre les sauvages eux-mêmes. Ce malheureux Lamanon, qu'ils ont massacré, me disait la veille de sa mort, que ces hommes valaient mieux que nous. Rigide observateur des ordres consignés dans mes instructions, j'ai toujours usé avec eux de la plus grande modération ; mais je vous avoue que si je devais faire une nouvelle campagne de ce genre, je demanderais d'autres ordres. Un navigateur, en quittant l'Europe, doit considérer les sauvages comme des ennemis, très faibles à la vérité, qu'il serait peu généreux d'attaquer sans motif, qu'il serait barbare de détruire, mais qu'on a le droit de prévenir lorsqu'on y est autorisé par de justes soupçons.

## 21. Témoignage d'un marin de l'*Astrolabe*

*Relation à propos du massacre de Tutuila (Samoa), le 11 décembre 1787*

M. de Langle fut la première victime de la férocité de ces barbares, auxquels il n'avait fait que du bien. Dès le commencement de l'attaque, il fut renversé sanglant de dessus le traversin de la chaloupe où il était monté, et il tomba avec le capitaine d'armes et le maître-charpentier. [...] En moins de quatre minutes les insulaires se rendirent maître des deux chaloupes, et j'eus la douleur de voir massacrer nos infortunés compagnons sans pouvoir leur porter aucun secours. [...] Il m'est impossible d'exprimer la sensation que ce funeste événement causa sur les deux frégates ; la mort de M. de Langle qui avait la confiance et l'amitié de son équipage, mit, à bord de *L'Astrolabe*, tout le monde au désespoir.

## 22. Lettre expédiée de Botany Bay (Australie)

*Jean-François de Lapérouse à son ami Laurent Le Couteulx de La Noraye, le 7 février 1788*

Je t'ai écrit de tous les coins du monde, et il n'en est guère où nous n'ayons abordé. J'espère que cette lettre ne me précèdera que de quelques mois. Quelques avantages militaires que cette campagne m'ait procurés, tu peux être certain que peu de personnes en voudraient à pareil prix et les fatigues d'un tel voyage ne peuvent être exprimées. Tu me prendras à mon retour pour un vieillard de cent ans. Je n'ai plus ni dents, ni cheveux et je crois que je ne tarderai pas à radoter.

## 23. Poème d'André Chénier (1762-1794)

*Vers dédiés à Lapérouse*

J'accuserai les vents et cette mer jalouse  
Qui retient, qui peut-être a ravi Lapérouse.  
Il partit. L'amitié, les sciences, l'amour,  
Et la gloire française implorait son retour.  
Dix ans se sont écoulés sans que la renommée  
De son trépas au moins soit encore informée.

## 24. Lettre de Peter Dillon (1785-1847)

*Lettre datée de 1828*

Pendant mon séjour à Paris, j'eus plusieurs occasions de voir le vicomte de Lesseps, qui est le seul des compagnons de Lapérouse aujourd'hui vivant. [...]

Le vicomte de Lesseps était âgé de vingt-trois à vingt-quatre ans quand il partit avec l'expédition. Il a aujourd'hui soixante-quatre ans et paraît vigoureux, actif et plein de santé. [...]

Il m'accompagna un jour au Ministère de la Marine pour voir les objets que je m'étais procurés à Mannicolo. Il les examina minutieusement. Il me dit que la pièce de bois, sur laquelle est sculptée une fleur de lis, avait probablement fait partie des ornements du tableau de poupe de la Boussole, sur lequel on avait représenté les armes de France, parce que c'était le seul des deux bâtiments qu'on avait orné de cette manière. La poignée d'épée et la cuiller d'argent attirèrent aussi particulièrement son attention. Il dit que les officiers de l'expédition portaient des épées pareilles à celle-ci, et qu'il n'était pas invraisemblable que l'épée et la cuiller lui eussent appartenu, parce qu'à son débarquement il avait laissé des objets semblables sur la frégate, comme étant trop embarrassants à porter dans un long voyage à travers les neiges des pays arctiques et les déserts de la Sibérie. [...]

Quant il eut aperçu la petite meule de pierre, il se retourna subitement et, avec une surprise marquée, il me dit : Voici ce que vous avez trouvé de mieux. Nous avons des moulins établis sur le gaillard d'arrière pour moudre nos grains.

## 25. Journal de Dumont d'Urville (1826-1828)

*Escale à Tikopia, le 10 février 1828*

Enfin vers deux heures, la vigie annonce trois pirogues qui se dirigent vers nous. Chacun se précipite sur les bastingages et hâte de ses vœux l'instant qui va mettre un terme à nos doutes. Les pirogues approchent, chacune d'elles est montée par cinq ou six naturels. Dans celle qui marche en tête, on remarque un Européen en bonnet de laine, chemise rouge et pantalon, de prune blanche ; il monte sur-le-champ à bord, et répond à mes questions qu'il est le Prussien Martin Bushart qui vient d'accompagner le capitaine Dillon dans son voyage aux îles Mallicolo. [...]

Ainsi plus de doute, les faits avancés par Dillon sont exacts : c'est à Vanikoro que Lapérouse a fait naufrage, et M. Dillon nous a devancés dans les recherches que nous nous proposons de faire. [...]

Nos gens virent, disséminés au fond de la mer, à trois ou quatre brasses sous l'eau, des ancres, des canons, des boulets, des saumons et surtout une immense quantité de plaques de plomb. Tout le bois avait disparu et les objets les plus menus en cuivre et en fer étaient corrodés par la rouille ou complètement défigurés. J'envoyais la chaloupe relever au moins une ancre et un canon afin de les porter en France comme preuves du naufrage de nos infortunés compatriotes.

## 26. Extrait du roman de Chateaubriand (1768-1848)

*Mémoires d'Outre-tombe, livre II, 1848-1850*

Souvent assis sur quelque mât qui gisait le long du quai de Recouvrance, je regardais les mouvements de la foule : constructeurs, matelots, militaires, douaniers, forçats, passaient et repassaient devant moi. Des voyageurs débarquaient et s'embarquaient, des pilotes commandaient la manœuvre, des charpentiers équarrièrent des pièces de bois, des cordiers filaient des câbles, des mousses allumaient des feux sous des chaudières d'où sortaient une épaisse fumée et la saine odeur du goudron. On portait, on reportait, on rouait de la marine aux magasins, et des magasins à la marine, des ballots de marchandises, des sacs de vivres, des trains d'artillerie. [...]

Un jour, j'avais dirigé ma promenade vers l'extrémité extérieure du port, du côté de la mer : il faisait chaud ; je m'étendis sur la grève et m'endormis. Tout à coup je suis réveillé par un bruit magnifique ; j'ouvre les yeux, comme Auguste pour voir les trirèmes dans les mouillages de la Sicile, après la victoire sur Sextus Pompée ; les détonations de l'artillerie se succédaient ; la rade était semée de navires : la grande escadre française rentrait après la signature pour la paix. [...] Tout Brest accourut. des chaloupes se détachent de la flotte et abordent au môle. Les officiers dont elles étaient remplies, le visage brûlé par le soleil, avaient cet air étranger qu'on apporte d'un autre hémisphère, et je ne sais quoi de gai, de fier, de hardi, comme les hommes qui venaient de rétablir l'honneur du pavillon national. [...]

Mon oncle me montra Lapérouse dans la foule, nouveau Cook dont la mort est le secret des tempêtes.

## 27. Poème de Victor Hugo (1802-1885)

*Oceano Nox, Les Rayons et les Ombres, XLII, juillet 1836*

Oh ! combien de marins, combien de capitaines  
Qui sont partis joyeux pour des courses lointaines,  
Dans ce morne horizon se sont évanouis !  
Combien ont disparu, dure et triste fortune !  
Dans une mer sans fond, par une nuit sans lune,  
Sous l'aveugle océan à jamais enfouis !

Combien de patrons morts avec leurs équipages !  
L'ouragan de leur vie a pris toutes les pages,  
Et d'un souffle il a tout dispersé sur les flots !  
Nul ne saura leur fin dans l'abîme plongée.  
Chaque vague en passant d'un butin s'est chargée ;  
L'une a saisi l'esquif, l'autre les matelots !

Nul ne sait votre sort, pauvres têtes perdues !  
Vous roulez à travers les sombres étendues,  
Heurtant de vos fronts morts des écueils inconnus.  
Oh ! que de vieux parents, qui n'avaient plus qu'un rêve,  
Sont morts en attendant tous les jours sur la grève  
Ceux qui ne sont pas revenus !

On s'entretient de vous parfois dans les veillées  
Maint joyeux cercle, assis sur des ancres rouillées,  
Mêle encore quelque temps vos noms d'ombre couverts  
Aux rires, aux refrains, aux récits d'aventures,  
Aux baisers qu'on dérobe à vos belles futures,  
Tandis que vous dormez dans les goémons verts !

On demande : - Où sont-ils ? sont-ils rois dans quelque île ?  
Nous ont-ils délaissés pour un bord plus fertile ?  
Puis votre souvenir même est enseveli.  
Le corps se perd dans l'eau, le nom dans la mémoire.  
Le temps, qui sur toute ombre en verse une plus noire,  
Sur le sombre océan jette le sombre oubli.

Bientôt des yeux de tous votre ombre est disparue.  
L'un n'a-t-il pas sa barque et l'autre sa charrue ?  
Seules, durant ces nuits où l'orage est vainqueur,  
Vos veuves aux fronts blancs, lasses de vous attendre,  
Parlent encor de vous en remuant la cendre  
De leur foyer et de leur cœur !

Et quand la tombe enfin a fermé leur paupière,  
Rien ne sait plus vos noms, pas même une humble pierre  
Dans l'étroit cimetière où l'écho nous répond,  
Pas même un saule vert qui s'effeuille à l'automne,  
Pas même la chanson naïve et monotone  
Que chante un mendiant à l'angle d'un vieux pont !

Où sont-ils, les marins sombrés dans les nuits noires ?  
Ô flots, que vous avez de lugubres histoires !  
Flots profonds, redoutés des mères à genoux !  
Vous vous les racontez en montant les marées,  
Et c'est ce qui vous fait ces voix désespérées  
Que vous avez le soir quand vous venez vers nous !

## 28. Extrait d'un roman d'Alexandre Dumas (1802-1870)

*Le collier de la Reine – Prologue II : La Pérouse, 1848*

« Alors » dit en riant La Pérouse au milieu de l'enthousiasme ou du désappointement soulevé par les paroles de Cagliostro, « Alors, mon cher prophète, vous devriez bien venir avec moi jusqu'aux embarcations qui doivent me faire faire le tour du monde. Vous me rendriez un signalé service. » Cagliostro ne répondit rien. « Monsieur le maréchal » continua en riant le navigateur, « puisque M. le comte de Cagliostro, et je comprends cela, ne veut pas quitter si bonne compagnie, il faut que vous me permettiez de le faire. Pardonnez-moi, monsieur le comte de Haga, pardonnez-moi, madame, mais voilà sept heures qui sonnent, et j'ai promis au roi de monter en chaise à sept heures et un quart. Maintenant, puisque M. le comte de Cagliostro n'est pas tenté de venir voir mes deux flûtes, qu'il me dise au moins ce qui m'arrivera de Versailles à Brest. De Brest au pôle, je le tiens quitte, c'est mon affaire. Mais, pardieu ! de Versailles à Brest, il me doit une consultation. » Cagliostro regarda encore une fois La Pérouse, et d'un œil si mélancolique, avec un air si doux et si triste à la fois, que la plupart des convives en furent frappés étrangement. Mais le navigateur ne remarqua rien. Il prenait congé des convives ; ses valets lui faisaient endosser une lourde houppelande de fourrures, et Mme du Barry glissait dans sa poche quelques-uns de ces cordiaux exquis qui sont si doux au voyageur, auxquels cependant le voyageur ne pense presque jamais de lui-même, et qui lui rappellent les amis absents pendant les longues nuits d'une route accomplie par une atmosphère glaciale. La Pérouse, toujours riant, salua respectueusement le comte de Haga, et tendit la main au vieux maréchal. « Adieu, mon cher La Pérouse » lui dit le duc de Richelieu « Non pas, monsieur le duc, au revoir » répondit La Pérouse. « Mais, en vérité, on dirait que je pars pour l'éternité : le tour du monde à faire, voilà tout, quatre ou cinq ans d'absence, pas davantage ; il ne faut pas se dire adieu pour cela. » « Quatre ou cinq ans ! » s'écria le maréchal. « Eh ! monsieur, pourquoi ne dites-vous pas quatre ou cinq siècles ? Les jours sont des années à mon âge. Adieu, vous dis-je. » « Bah ! demandez au devin » dit La Pérouse en riant. « Il vous promet vingt ans encore. N'est-ce pas, monsieur de Cagliostro ? Ah ! comte, que ne m'avez-vous parlé plus tôt de vos divines gouttes ? A quelque prix que ce fût, j'en eusse embarqué une tonne sur l'*Astrolabe*. C'est le nom de mon bâtiment, messieurs. Madame, encore un baiser sur votre belle main, la plus belle que je sois bien certainement destiné à voir d'ici à mon retour. Au revoir ! »

## 29. Extrait d'un roman de Jules Verne (1828-1905)

*Vingt mille lieues sous les mers, chapitre XIX : Vanikoro, 1869*

Lapérouse et son second, le capitaine de Langle, furent envoyés par Louis XVI, en 1785, pour accomplir un voyage de circumnavigation. Ils montaient les corvettes la *Boussole* et l'*Astrolabe*, qui ne reparurent plus. [...] Ce fut un vieux routier du Pacifique, le capitaine Dillon, qui, le premier, retrouva des traces indiscutables des naufragés [...] La *Recherche*, après avoir relâché sur plusieurs points du Pacifique, mouilla devant Vanikoro, le 7 juillet 1827, dans ce même havre de Vanou, où le *Nautilus* flottait en ce moment. Là, il recueillit de nombreux restes du naufrage, des ustensiles de fer, des ancres, des estropes de poulies, des pierriers, un boulet de dix-huit, des débris d'instruments d'astronomie, un morceau de couronnement et une cloche en bronze portant cette inscription *Bazin m'a fait*, marque de la fonderie de l'Arsenal de Brest vers 1785. [...] Voici ce que j'ai trouvé sur le lieu même de ce dernier naufrage ! Le capitaine Nemo me montra une boîte de fer blanc estampillée aux armes de France, et toute corrodée par les eaux salines. Il l'ouvrit, et je vis une liasse de papiers jaunis, mais encore lisibles. C'étaient les instructions même du ministre de la Marine au commandant Lapérouse, annotées en marge de la main de Louis XVI !

**Musée national de la Marine**

Auteurs : Service culturel, Paris 2008



## → Parcours 2<sup>nd</sup> degré

Paris

# Un voyage de découvertes au siècle des Lumières

## Objectifs

Découvrir l'importance de la Marine dans la politique d'expansion des nations.  
Se familiariser avec le patrimoine maritime.

## Compétences à acquérir

Replacer une œuvre dans son contexte artistique et politique.  
Mettre en relation et exploiter différentes sources documentaires.

## Liens avec les programmes scolaires

### ■ Français

Les romans d'aventure  
Etude de textes des xvii<sup>e</sup> et xviii<sup>e</sup> siècles  
Histoire littéraire et culturelle

*Les robinsonnades*  
*Le Journal de Lapérouse*  
*Les relations de voyages*

### ■ Histoire

L'Europe moderne : xviii<sup>e</sup> siècle, la monarchie absolue en France  
Le siècle des Lumières : évolution culturelle et scientifique

*Louis xvi*  
*La mission scientifique*

### ■ Géographie

Les océans, les continents, les climats

*Le périple*

### ■ Sciences naturelles

Fonctionnement du corps et nutrition  
Unicité et diversité des êtres humains

*La vie à bord*  
*La rencontre des autres peuples*

### ■ Mathématiques

Calcul des angles : sinus, cosinus...

*Les instruments de navigation*

### ■ Philosophie

La condition humaine : nature et culture  
L'agir : liberté et déterminisme, droit et politique  
Le savoir : connaissance et vérité, sciences de la nature et de l'homme

*Le mythe du bon sauvage*  
*Les instructions du roi*  
*L'inventaire du monde*

### L'exploration du monde

- Pourquoi voyage-t-on au siècle des Lumières ? Lister les enjeux de la conquête des mers.
- Rappeler le dynamisme des nations européennes, prélude à la colonisation.
- Rappeler les voyages de Cook et de Bougainville. Reste-t-il des terres inexplorées à l'époque ? Si oui, les quelles ?

#### Sur place

Globe terrestre

Buste en marbre représentant Bougainville / Portrait de Cook (reproduction)

#### A l'appui

Fiche Repères : Un océan à explorer

### Un roi géographe

- Expliquer l'intérêt de Louis XVI pour la géographie : son cabinet de géographie à Versailles, ses études de cartographie...
- Repérer sur le globe les parties non encore explorées et les modifications du trajet de Lapérouse.
- Lire un extrait des instructions royales. Quels sont les objectifs de l'expédition commanditée par Louis XVI ?
- Préciser que la carte n'était pas à bord mais permettait au roi de suivre le périple grâce à une correspondance régulière.

#### Sur place

Tableau *Louis XVI donnant ses instructions à Lapérouse* par Monsiau, 1817 (reproduction d'une œuvre conservée à Versailles)

Tableau *Portrait du maréchal de Castries*, anonyme, après 1783

#### A l'appui

Fiche Repères : Un voyage ordonné par le roi

Fiche Documents : 1. Projet rédigé par Fleurieu, 2. Instructions du roi

Fiche Activités : 1. Un périple planétaire

### Le choix des hommes

- Apporter des explications sur le contexte historique (paix avec l'Angleterre). En conclure qu'il est favorable à un voyage de découvertes.
- Rappeler que les officiers de Marine Lapérouse, Langlet et Monneron, se sont illustrés lors de la guerre d'Amérique.
- Observer le portrait sculpté de Lapérouse. Le comparer à la lithographie. Est-ce un portrait réaliste ? Remarquer la date d'exécution du buste. Que peut-on en déduire sur le destin de cet homme ?

#### Sur place

Huile sur toile *Combat de Louisbourg* par Auguste-Louis de Rossel de Cergy, 1781

Grande tenue d'officier de Marine, XVIII<sup>e</sup> siècle / Pistolet de Marine à silex, modèle 1779

Buste en marbre représentant Lapérouse par Rude, 1828

#### A l'appui

Fiche Repères : La sélection des hommes, Quelques marins, Quelques savants

Fiche Documents : 1. Projet rédigé par Fleurieu

Fiche Activités : 2. Un officier de Marine célèbre

### Les préparatifs du voyage

- Comment la rivalité franco-anglaise se perpétue-t-elle ? Mentionner le voyage préparatif à Londres de Monneron.
- Expliquer le choix de navires de charge ayant déjà navigué. S'appuyer sur le croquis pour le démontrer (volume de la cale).

#### Sur place

Modèle du vaisseau l'*Artésien*, 1765 (pour décrire un navire de l'époque)

Élément décoratif de poupe provenant de l'un des navires de Lapérouse, reconnu par Lesseps en 1829

#### A l'appui

Fiche Repères : La préparation des navires

Fiche Activités : 4. Des navires réorganisés

### La vie à bord

- Décrire l'armement qui consiste à préparer le navire et le charger de tout le nécessaire à la vie quotidienne.
- Repérer la variété des objets embarqués (armes, vaisselle, verroterie...). Pourquoi autant d'outils et de vivres ?
- Rappeler le nombre de personnes et d'animaux vivants embarqués. Que peut-on en déduire sur l'entassement ?

#### Sur place

Masse en fer / Pierrier en bronze (canon) / Fragment de chaîne de paratonnerre / Casserole en cuivre / Réchaud / Assiette en étain / Louche / Bouche de chaussure...

#### A l'appui

Fiche Repères : La préparation des navires, Les difficultés de la vie à bord  
Fiche Activités : 4. Des navires réorganisés

### La mission scientifique

- A partir de la liste des hommes, repérer les métiers habituels d'un navire et ceux liés à l'expédition scientifique.
- Comment des personnes aussi différentes pouvaient-elles cohabiter ? (règlement strict, cloisonnement des espaces...)
- Utiliser les croquis pour décrire le laboratoire flottant installé à la poupe. Préciser qu'un observatoire est aussi dressé à terre.

#### Sur place

Etui de mathématique contenant des instruments de traçage  
Plaque d'identification du quart de cercle astronomique signé Langlois, 1756

#### A l'appui

Fiche Repères : La mission scientifique, Quelques savants  
Fiche Documents : 4. et 15. Journal de Lapérouse  
Fiche Activités : 4. Des navires réorganisés

### Le point en mer

- Préciser que la navigation est tributaire des instruments. Ils doivent être résistants à la mer (humidité, roulis...).
- S'appuyer sur le dessin animé pour décrire les étapes du point en mer. Retrouver les instruments utilisés.

#### Sur place

Octant en ébène à limbe d'ivoire, vers 1775 / Sextant XVIII<sup>e</sup> siècle  
Cercle de réflexion dit cercle de Borda, signé Lenoir à Paris  
Chronomètre à suspension, 1793

#### A l'appui

Fiche Repères : Un périple planétaire  
Fiche Documents : 17. Journal de Lapérouse  
Fiche Activités : 3. Se repérer en mer

### Le mythe du bon sauvage

- Décrire la scène et repérer les protagonistes (le dessinateur, l'ingénieur, les insulaires). Remarquer les chapardages.
- Mentionner l'illusion d'un Tahiti paradisiaque, symbole de l'état de nature. Evoquer les écrits de Rousseau et de Diderot.
- Rappeler l'idée à l'époque qu'il convient d'amener l'Autre vers le modèle de l'Européen.
- Lire les extraits du Journal de Lapérouse. Pourquoi le capitaine s'en prend-il vivement aux philosophes ?

#### Sur place

Dessin *Insulaires et monuments de l'île de Pâques* par Duché de Vancy, 1785  
Perles de verroterie pour servir de troc auprès des autochtones

#### A l'appui

Fiche Repères : Un océan à explorer, Les désillusions en escale  
Fiche Documents : 9. 13. et 20. Journal de Lapérouse

### L'inventaire du monde

- Expliquer que le siècle des Lumières est le temps des dictionnaires. On décrit et classe tout, des insectes aux étoiles.
- Bien faire la différence entre les dessins envoyés à Versailles par Lapérouse et les vestiges retirés des épaves.

#### Sur place

Dessins de Duché de Vancy

#### A l'appui

Fiche Documents : 2. Instructions du roi, 4. Journal de Lapérouse

## Observation 10

---

### Le commerce

- Rappeler l'un des objectifs initiaux du voyage : établissement de comptoirs pour le commerce de la fourrure.
- Souligner que l'Asie est un enjeu majeur pour le commerce international (produits aisément négociables en Occident).
- Étudier les porcelaines et lire l'extrait 16. du Journal de Lapérouse. Le commerce doit rentabiliser le tour du monde.

#### Sur place

Coupe chinoise embarquée lors de l'escale à Macao  
Pièces françaises, espagnoles, russes et chinoises

#### A l'appui

Fiche Repères : Les désillusions en escale  
Fiche Documents : 8. 11. et 16. Journal de Lapérouse

## Observation 11

---

### Les drames

- Lister les fortunes de mer (tempête, pot au noir...) et les risques liés à la vie à bord (chutes accidentelles, maladies...).
- Observer le tableau de Crépin. Repérer les indices du naufrage en cours (vagues, visages effrayés, chaloupe envahie d'eau).
- Comparer la gravure relatant le massacre de Tutuila au témoignage écrit d'un membre de l'équipage.
- Préciser que malgré sa colère et conformément aux instructions reçues, Lapérouse n'exerce pas de représailles.

#### Sur place

Dessin *Naufrage des chaloupes dans la baie des Français* par Nicolas Ozanne, d'après le lavis de Blondela  
Dessin *Massacre de Langle, Lamanon et de dix autres individus des deux équipages* par Nicolas Ozanne  
Casse-tête en forme de pagaie, Archipel des Salomon

#### A l'appui

Fiche Repères : Les drames  
Fiche Documents : 10. et 14. Journal de Lapérouse, 21. Témoignage d'un marin

## Observation 12

---

### Les ravages du scorbut

- Indiquer qu'un tour du monde pousse aux limites les questions d'eau, de nourriture (calories et vitamines), de maladies.
- Rappeler les 690 jours en mer pour 266 jours d'escale, et les 40 000 milles nautiques parcourus.
- Expliquer les causes du scorbut. Pourquoi est-ce difficile au XVIII<sup>e</sup> siècle d'éviter cette maladie ?
- Les instructions royales demandent d'expérimenter des remèdes. Illustrer le propos par l'extrait 12. du Journal.

#### Sur place

Trousse de chirurgien de Marine en cuir avec instruments en acier, vers 1750

#### A l'appui

Fiche Repères : Les difficultés de la vie à bord  
Fiche Documents : 5. 6. 7. 12. et 19. Journal de Lapérouse, 22. Lettre de Lapérouse

## Les recherches entreprises

- Rappeler le contexte politique en France au moment de la première mission de recherche (1791).
- Pourquoi l'Assemblée constituante se mobilise-t-elle ? (implication matérielle et intellectuelle des sociétés savantes...)
- S'appuyer sur le film et la carte en relief de Vanikoro pour évoquer les recherches postérieures (faillite, fausse passe, camp des Français).
- Décrire les différentes étapes d'identification des épaves, de 1827 à nos jours.

### Sur place

Poignée d'épée d'officier français, collectée par Peter Dillon, le 6 septembre 1827  
Cloche portant trois fleurs de lys et l'inscription Bazin m'a fait, collecte Peter Dillon 1827  
Gravure *Portrait de Dumont d'Urville*, lithographie de Lemercier d'après Maurin, 1839

### A l'appui

Fiche Repères : Une expédition portée disparue  
Fiche Documents : 24. Lettre du capitaine Dillon, 25. Journal de Dumont d'Urville  
Fiche Activités : 6. Les fouilles archéologiques

## La postérité de l'expédition

- Mentionner le rôle joué par Eléonore Broudou, femme de Lapérouse, dans la publication de son journal de bord.
- Sélectionner un extrait littéraire. Qu'est-ce que l'écrivain choisit de retenir pour caractériser l'expédition ? Pourquoi ?

### Sur place

*Journal du voyage de Lapérouse*, dernier cahier envoyé de Macao avec les corrections de Lapérouse, 1787 (reproduction)

### A l'appui

Fiche Documents : 3. et 18. Journal de Lapérouse, 27. Victor Hugo, 28. Alexandre Dumas, 29. Jules Verne

## Prolonger la visite...

■ Réalisation d'un carnet de voyage ou d'un journal de bord, mêlant arts plastiques, littérature, histoire et géographie, sciences naturelles. A partir de l'activité, développement des notions d'inventaire, de récolte, de collections...

■ Etude de récits de voyages, romans d'aventures et robinsonnades

Daniel Defoe, *Robinson Crusoé*, 1719

Denis Diderot, *Supplément au voyage de Bougainville*, 1796

Herman Melville, *Omoo ou le vagabond du Pacifique*, 1847

Alexandre Dumas, *Les drames de la mer*, 1853

Robert-Louis Stevenson, *Dans les mers du Sud*, 1891

Jack London, *Contes des mers du Sud*, 1911

Michel Tournier, *Vendredi ou la vie sauvage*, 1975

ouvrage faisant partie de la bibliothèque de la *Boussole*

entretien imaginaire entre l'aumônier et un tahitien

pérégrinations de l'écrivain en Polynésie

voyage de Marion-Dufresne en Nouvelle-Zélande

dernières années de Stevenson sur une île des Samoa

nouvelles dramatiques sur les îles du Pacifique

réflexion sur l'opposition entre nature et culture

■ Analyse du mythe Lapérouse à travers la littérature

André Chénier, *L'Amérique*, 1791

V. Hugo, *Océano Nox, Les Rayons et les Ombres*, *XLII*, 1836

Alexandre Dumas, *Le collier de la Reine, Prologue II*, 1848

Chateaubriand, *Mémoires d'Outre-tombe, livre II*, 1848

Jules Verne, *Vingt-mille lieux sous les mers*, 1869

Jules Verne, *Les grands navigateurs du XVIII<sup>e</sup> siècle*, 1875

poème dédié à Lapérouse

poème dédié aux navigateurs naufragés

dîner entre un Lapérouse sur le départ et un Cagliostro devin

description du port de Brest et mention de Lapérouse

chapitre sur Vanikoro où l'écrivain mêle réalité et fiction

récit sur Lapérouse





Musée national  
de la Marine

## → Activités 2<sup>nd</sup> degré

# Un voyage de découvertes au siècle des Lumières

### Activité 1 : Un périple planétaire

Planisphère à compléter :



## Activité 2 : Un officier de Marine célèbre

Gravure *Portrait de Lapérouse*, François Pigeot, 1839 © MnM P. Dantec

- Comparez ce portrait au buste sculpté par Rude. Dans lequel est-il décrit comme un héros ? Pourquoi ?

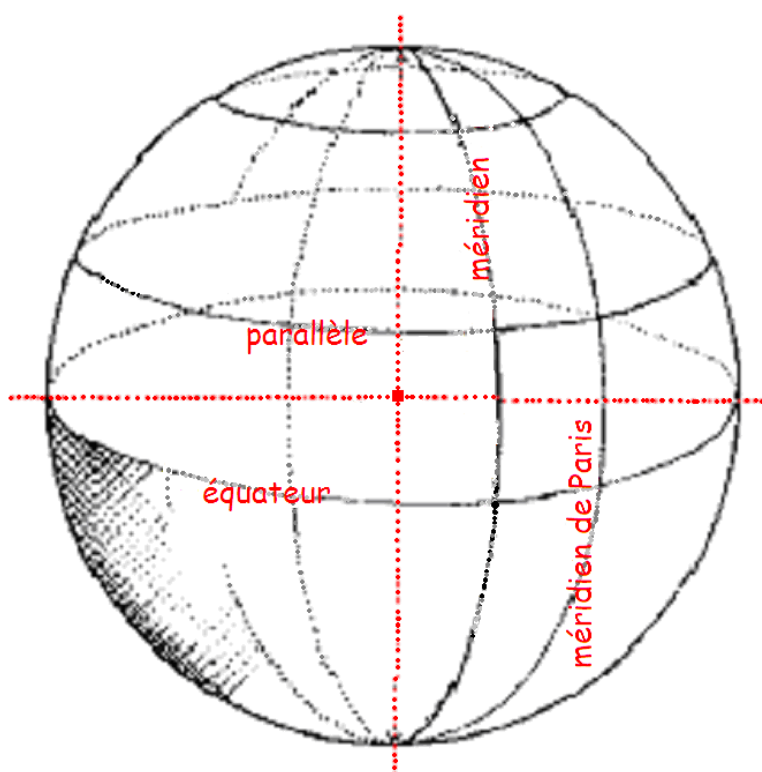


## Activité 3 : Se repérer en mer

En mer, pour connaître la position exacte du navire, il faut connaître sa latitude et sa longitude. La latitude est la distance entre l'équateur et là où se trouve le navire. La longitude est la distance entre le méridien de Paris (méridien 0 à l'époque) et là où se trouve le navire.

Les deux calculs se font à la même heure, généralement midi. L'octant et le sextant servent au calcul de la latitude ; on mesure la hauteur du soleil par rapport à la ligne d'horizon. L'horloge Berthoud sert au calcul de la longitude ; on soustrait l'heure qu'il est à l'heure conservée par l'horloge (heure du point de départ).

- Quelle est l'unité de mesure de la latitude ? Et celle de la longitude ?



## Activité 4 : Des navires réorganisés

Illustration *La Recherche commandée par d'Entrecasteaux*, Frédéric Roux (1805-1870) © MnM P. Dantec

■ Ce navire n'est pas celui de Lapérouse mais il lui ressemble. Repérez les détails suivants :

A la poupe, le château-arrière réservé habituellement à l'état-major et mis à disposition des scientifiques pour y établir leur bibliothèque et laboratoires.

Le moulin construit pendant le voyage pour moudre le blé.



# Activité 5 : Comment les Européens découvrent et appréhendent le Pacifique au XVIII<sup>e</sup> siècle ?

## Analyse du dossier documentaire

- Doc. 2                    Sous forme d'un tableau thématique, classez les principaux buts du voyage de Lapérouse. De quelle grande entreprise intellectuelle de l'époque, cette expédition peut-elle être rapprochée ?
- Doc. 2, 15, 17        Pourquoi le roi Louis XVI insiste-t-il sur le mouvement des horloges ?
- Doc. 4                    Comment qualifier les méthodes décrites ?
- Doc. 11                  Quels sont les produits échangés entre les indigènes et les Français ? Quelles sont les différentes motivations de ces échanges ?
- Doc. 16                  Quels produits sont vendus à la Chine ? A quels usages sont destinés ces produits ? Quelles marchandises sont achetées aux Chinois ? Comment Lapérouse présente-t-il ce commerce ?
- Doc. 2, 9, 13, 20    Comment les indigènes (appelés naturels à l'époque) sont-ils perçus au fil des escales ?
- Doc. 13, 20            Qui sont les philosophes dont-il est question ? Comment expliquer l'évolution du regard porté sur eux ?

## Rédaction d'une synthèse

A partir des documents, des réponses aux questions précédentes et de vos connaissances, répondez à cette question : Comment les Européens découvrent et appréhendent le Pacifique au XVIII<sup>e</sup> siècle ?

# Activité 6 : Les fouilles archéologiques

Illustration *Les trois sites de fouilles à Vanikoro*, 2008 © Association Salomon

