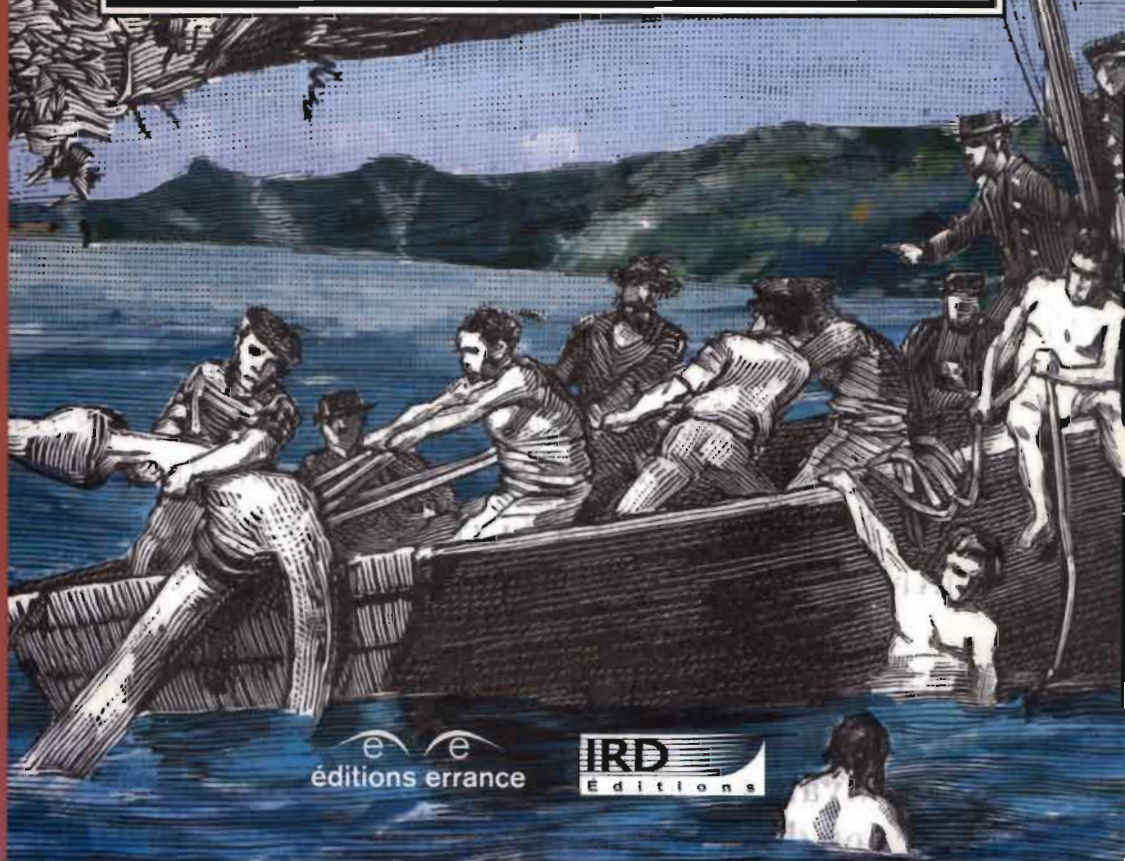


*Jean-Christophe Galipaud
Valérie Jauneau*



Au-delà d'un naufrage

LES SURVIVANTS
DE L'EXPÉDITION LAPÉROUSE



e e
éditions errance

IRD
Editions

AU-DELÀ D'UN NAUFRAGE

LES SURVIVANTS DE L'EXPÉDITION LAPÉROUSE



ACTES SUD





LAPEROUSE.

LE CABINET DU NATURALISTE

Jean-Christophe Galipaud
Valérie Jauneau

Au-delà d'un naufrage

LES SURVIVANTS DE L'EXPÉDITION LAPÉROUSE



Couverture : d'après une gravure Castelli.

Ci-contre : *Lapérouse*. Lithographie de Delpech, d'après Maurin.

Double page suivante : *Arrivée dans la baie de Païou*. Acrylique sur papier de Michel Bellion.





SOMMAIRE

Remerciements	II
Introduction	13

L'héritage des rescapés

LES SOUBRESAUTS D'UNE ENQUÊTE

Les indices du gouverneur Woodford	25
L'enjeu kaori	36
A Païou, la terre parle	50
Les découvertes du sous-préfet Heffernan	54
Le filon s'épuise	62

DES MARINS CURIEUX À VANIKORO

Macleod en terrain connu	68
La mission cachée du Bruat	79
Un monument pour Clifton	83
Et un trésor mystérieux pour Macleod	84
Secrets de marins	92

Les pionniers Dillon et d'Urville

DILLON OU LE FLAIR D'UN CAPITAINE MARCHAND

Tikopia : l'île Sésame	97
Pita, l'Irlandais du Pacifique	101
Dillon's Rock, un combat revu pour Vanikoro	109
Un arrêt forcé en Tasmanie	111
Les preuves du naufrage à Vanikoro	113

DUMONT D'URVILLE OU L'AMBITION D'UN SCIENTIFIQUE

De la Vénus de Milo à la Mélanésie	122
Dans le sillage de Dillon	128
De Tikopia à Taumako	133
Une campagne scientifique à Vanikoro	140
Les traditions sur le naufrage	153

SOMMAIRE

L'escale des naufragés

LA SURVIE ENTRE TERRE ET MER

La fin du doute sur le camp à Païou	161
... et sur le déroulement du naufrage	178
Le choc des cultures	189
Un bateau pour réservoir	192

LA VIE DANS LE CAMP

Cuisine et observations astronomiques	201
Un probable chantier naval	207
Une palissade contre les conflits	214

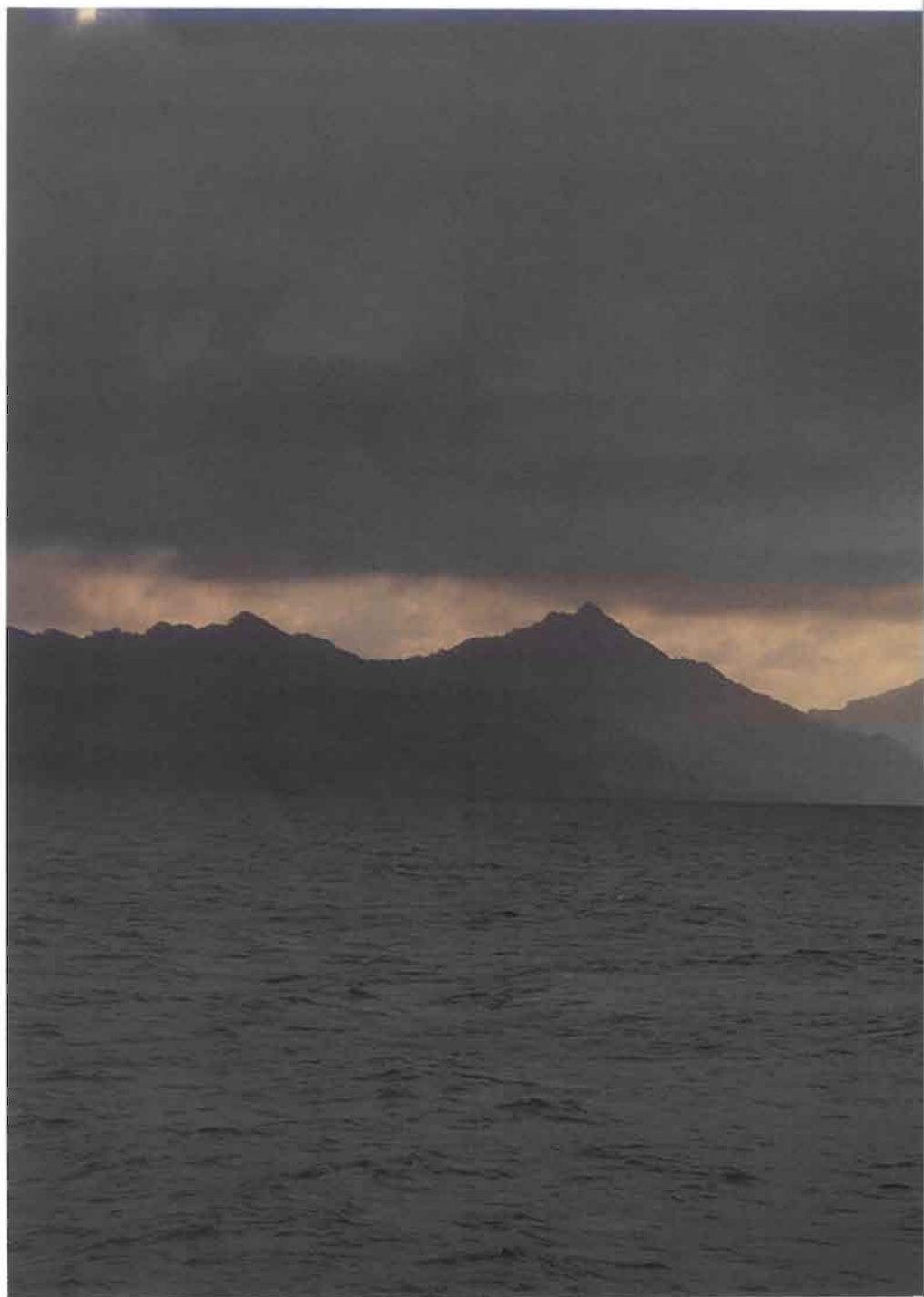
La fin du séjour des naufragés

DE LA RUMEUR À L'ENQUÊTE

Lepaute Dagelet et la création du mythe	221
Les rumeurs s'intensifient	226
Interrogations de marins	236
Des pistes sérieuses aux îles Salomon	246

ESCALE PROLONGÉE À VANIKORO

Un maître et son serviteur	252
Le territoire des Français	259
Les doutes sur Païou	263
La trame de l'histoire dévoilée	266







Lorsque Jean-Christophe Galipaud accepte en 1986, à Nouméa, l'invitation de l'Association Salomon et de ses membres, il n'imagine pas la formidable aventure qu'il sera amené à vivre à leur côté. Autour de leur président, Alain Conan, ces historiens ont réveillé l'intérêt pour Lapérouse, exhumé, étudié et préservé les derniers vestiges de l'expédition et mis un nom, enfin, sur chacune des épaves. Ce livre est une modeste contribution et un hommage à leur action.

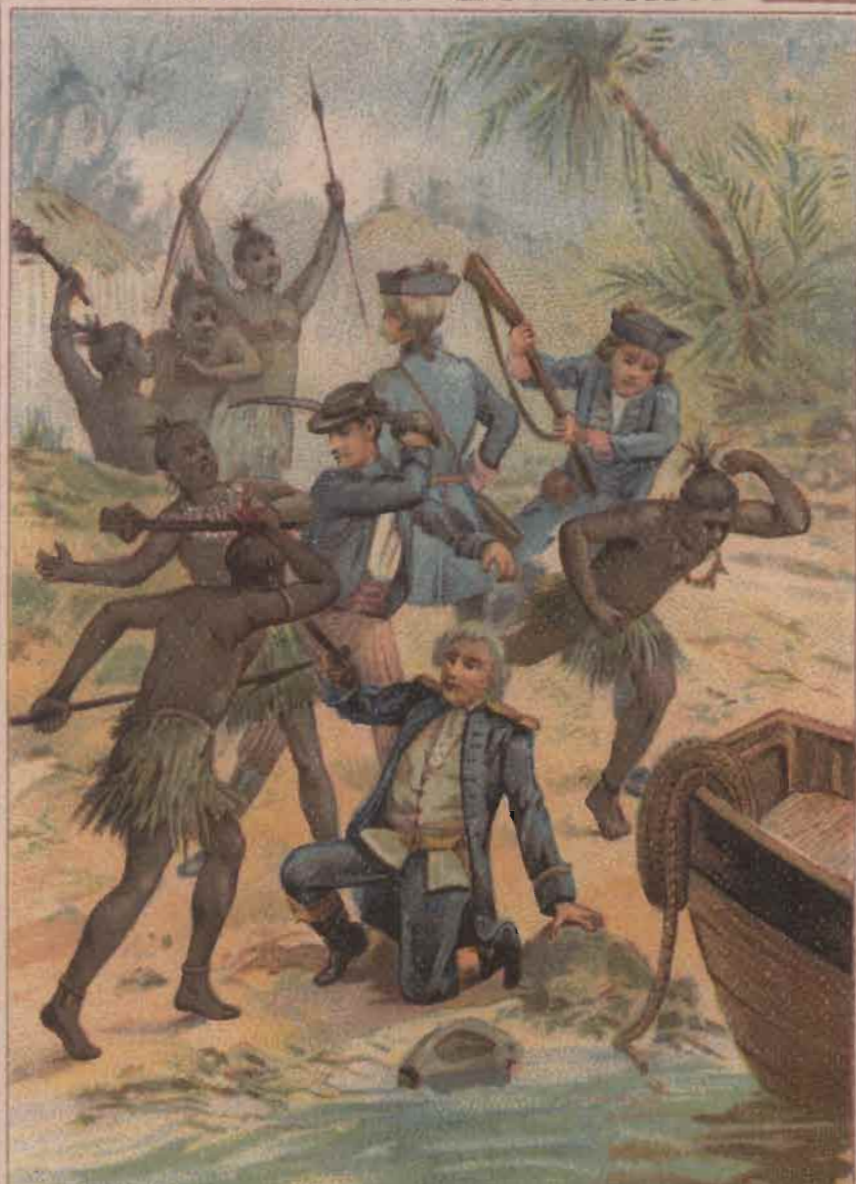
Beaucoup d'autres personnes en France et dans le Pacifique ont participé de près ou de loin à cette quête et il est difficile de les nommer tous, ils se reconnaîtront au fil des lignes et dans les illustrations. Un clin d'œil, néanmoins, pour un ami et compère de toujours, Antoine de Biran qui a très largement contribué au succès de cette enquête sur le terrain et dont l'incroyable efficacité a permis d'exhumer les meilleurs témoignages des archives australiennes. Nous dédions cet ouvrage à la mémoire de Reece Discombe et de Riquet Goiran, deux acteurs incontournables de cette aventure.

Double page précédente : *Vanikoro, vue de la mer.*

Ci-contre : *La Boussole et L'Astrolabe quittent la rade de Brest le 1^{er} août 1785, à quatre heures du matin.*

Dessin Jacques Liozu. D'après Paluel-Marmont.

CHOCOLAT LOMBART



1785-1790. — Voyage autour du monde par le marin français La Pérouse.

Celui-ci est attaqué par les naturels de l'île Maoua (Polynésie)

“Nous avons essayé de suivre l'œuvre de Lapérouse au-delà de son naufrage. N'est-ce pas le meilleur moyen d'ériger un monument digne de mémoire ?”

Michel Mollat du Jourdin, membre de l'Institut

Que sont devenus les membres de l'expédition de recherche commandée par Lapérouse ? Depuis la fin du XVIII^e siècle, la disparition totale des quelque deux cents marins et scientifiques en 1788 dans l'île de Vanikoro alimente les rumeurs et entretient le mystère.

L'expédition de recherche placée sous le commandement de Lapérouse devait permettre à la France de se hausser au niveau de l'Angleterre de Cook et même, forte de la qualité de ses chercheurs, de la supplanter. Le trajet, longuement discuté, était précis et ambitieux, si précis même qu'il laissait peu de place à l'initiative. Lapérouse regrettera par moments un programme si chargé qu'il avait parfois du mal à le suivre. Il appliquera pourtant scrupuleusement les directives royales et s'attachera avec autant de volonté à remplir les objectifs diplomatiques, commerciaux ou scientifiques qui lui étaient assignés. La porte du Cap Horn franchie, les deux frégates reconnaîtront les côtes orientales des Amériques, de l'Alaska à la Californie, puis, traversant d'est en ouest le Pacifique Nord, compléteront l'exploration des côtes asiatiques avant de partir à la découverte des dernières terres inexplorées du Pacifique Sud. En janvier 1788, à Botany Bay, Français et Anglais de la flotte du Commodore Philipps, venus fonder la première colonie pénale en Australie, partageront les nouvelles et les plaisirs de la vieille Europe.

Le Roi souhaitait *“comme un des succès les plus heureux de l'expédition qu'elle pût être terminée sans qu'il eût coûté la vie à un seul homme”*. Plusieurs événements tragiques endeuillèrent pourtant le voyage. A Lituya bay, en Alaska, le 13 juillet 1786, une biscayenne, sous les ordres du lieutenant Lescure, chavira dans les eaux glacées, en tentant de franchir la passe qui ferme la baie, causant la mort de vingt et un marins.

Lapérouse, attaqué sur l'île Maouna. Chromo.



Peint par R. Ponce

MASSACRE DE MM. DE LANGLE, LAMANON ET DE



Gravé par M. Goussier

DIX AUTRES INDIVIDUS DES DEUX ÉQUIPAGES

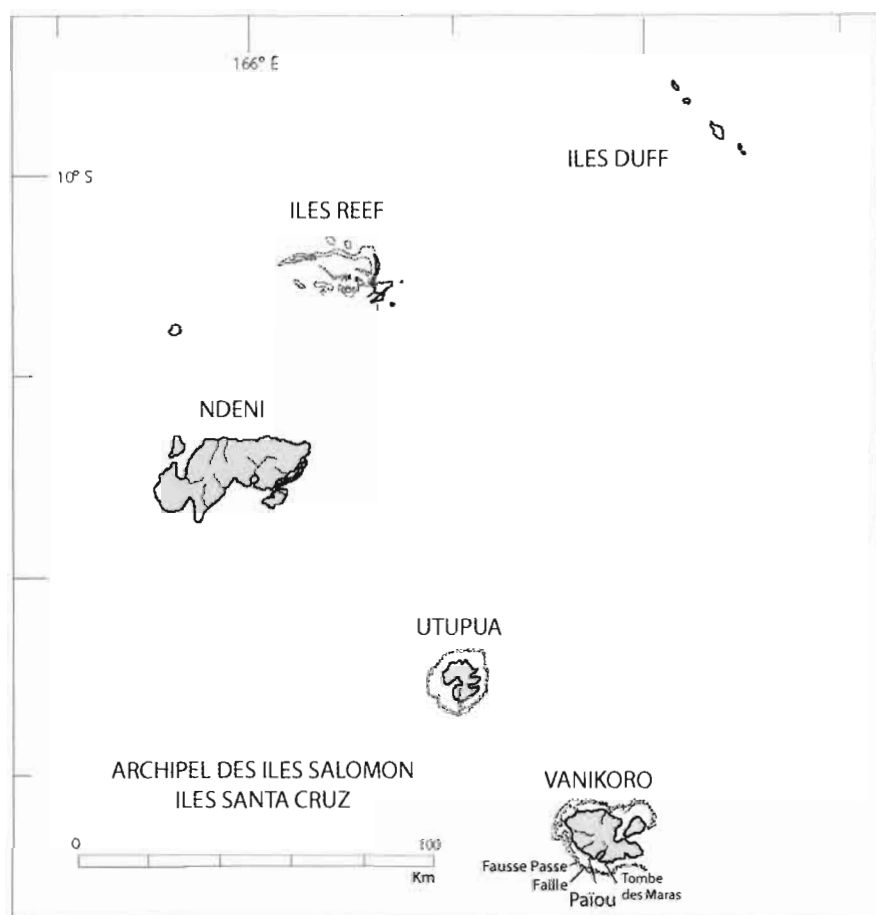
Une autre biscayenne disparut à son tour en lui portant secours. On attribua cette tragédie à l'intrépidité du jeune lieutenant. Un an et demi plus tard, dans les îles Samoa, de Langle et plusieurs officiers et savants furent massacrés par les indigènes alors qu'ils étaient à terre pour se ravitailler en eau. L'insistance du commandant de Langle avait eu raison des réticences de Lapérouse que l'agressivité des Samoans à l'aiguade, quelques jours auparavant, inquiétait. Les circonstances du massacre et les pertes subies, une fois encore, affaiblirent les équipages et le commandement des navires et peut-être faut-il y voir la cause profonde du dénouement fatal de l'expédition. Quelques mois plus tard, les deux frégates françaises quittaient Botany Bay pour disparaître corps et biens dans le dédale des îles mélanésiennes. Ce troisième désastre eut raison cette fois des navires et laissa les naufragés livrés à eux-mêmes dans une île inconnue, Vanikoro.

Dix années de recherches archéologiques dans l'île permettent enfin de porter un regard nouveau sur les circonstances de l'après-naufage. Les témoignages oraux, les sources historiques, mais aussi les traces et objets exhumés dans l'île depuis l'identification formelle du camp des Français, en 1999, relatent une nouvelle histoire et lèvent une partie du voile sur cette terrible aventure. Ces objets évoquent les efforts des rescapés et leurs tentatives pour survivre, puis pour quitter l'île. L'enquête les suit à terre et tente d'expliquer les raisons de leur disparition. Au-delà des frontières de l'île, ce livre révèle également, à partir de sources nouvelles collectées en Angleterre ou en Australie, les recherches des Européens de passage à Vanikoro pendant les deux siècles suivants. L'histoire s'enrichit grâce à l'analyse des témoignages oraux sur le naufrage et à l'identification des objets exhumés; elle se dévoile aussi avec les découvertes dissimulées des marins installés dans le Pacifique Sud.

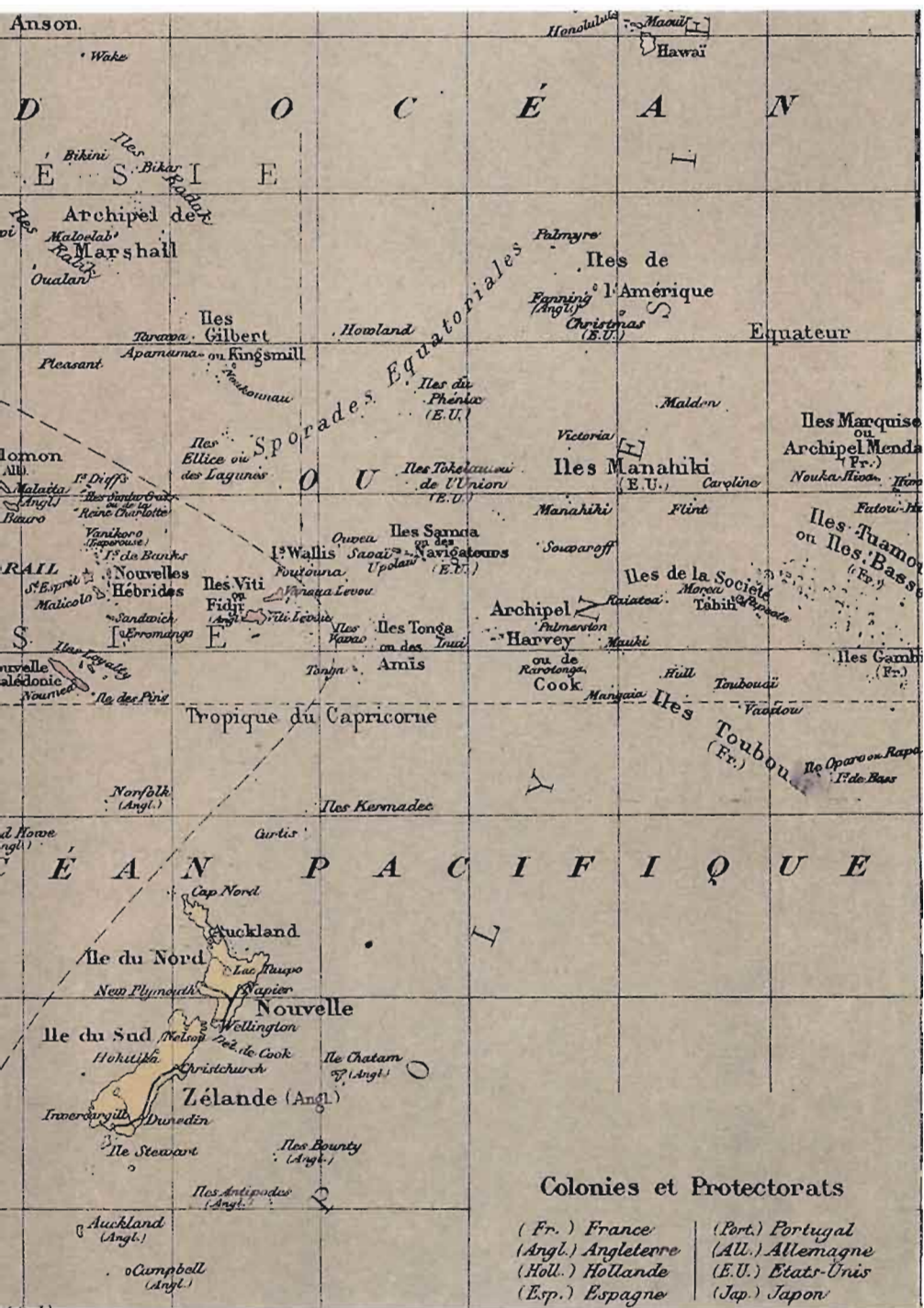
Ironie du sort, après la découverte, par l'Irlandais Dillon, de l'île du naufrage en 1827, c'est l'administrateur anglais Woodford qui, au début du XX^e siècle, officialise à terre les premières traces des rescapés. C'est avec lui que débute cette longue enquête qui, au-delà d'un naufrage tragique, dévoile les enjeux et les implications du contact de deux mondes, en 1788, à Vanikoro.

Double page précédente : *Massacre de MM Langles, Lamanon et de dix autres individus des deux équipages*. Dessin N. Ozanne.

Doubles pages suivantes : *L'Océanie au XIX^e siècle*, d'après Guérin, 1895.
L'embouchure de la rivière Lawrence et le village de Païou.

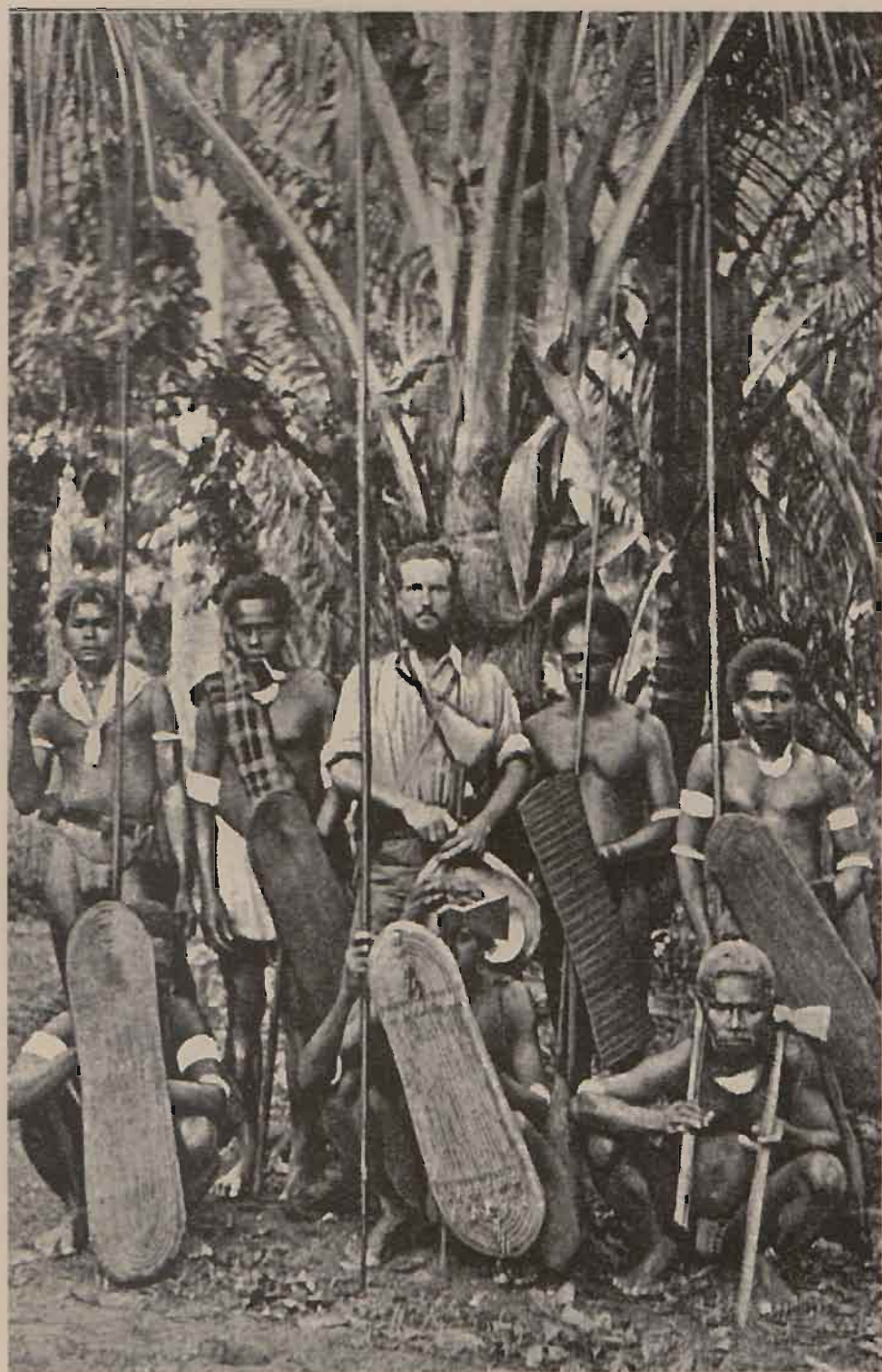














CHAPITRE 1

L'héritage des rescapés

Ci-contre : Charles Woodford avec un groupe de Salomonais, lors de sa première exploration de l'intérieur de Guadalcanal. D'après Georges Philip, éditeur, 1890.



Au début du xx^e siècle, les signes d'une présence française ancienne dans l'île de Vanikoro réapparaissent à l'occasion des débuts de l'exploitation du bois de kaori. Dans cette enquête en forme de puzzle, les pièces surgissent au gré des intérêts portés par les fonctionnaires du protectorat anglais, comme le gouverneur Woodford et le sous-préfet Heffernan ou le commissaire aux terres Knibbs et les employés de la Kaori Timber Company.

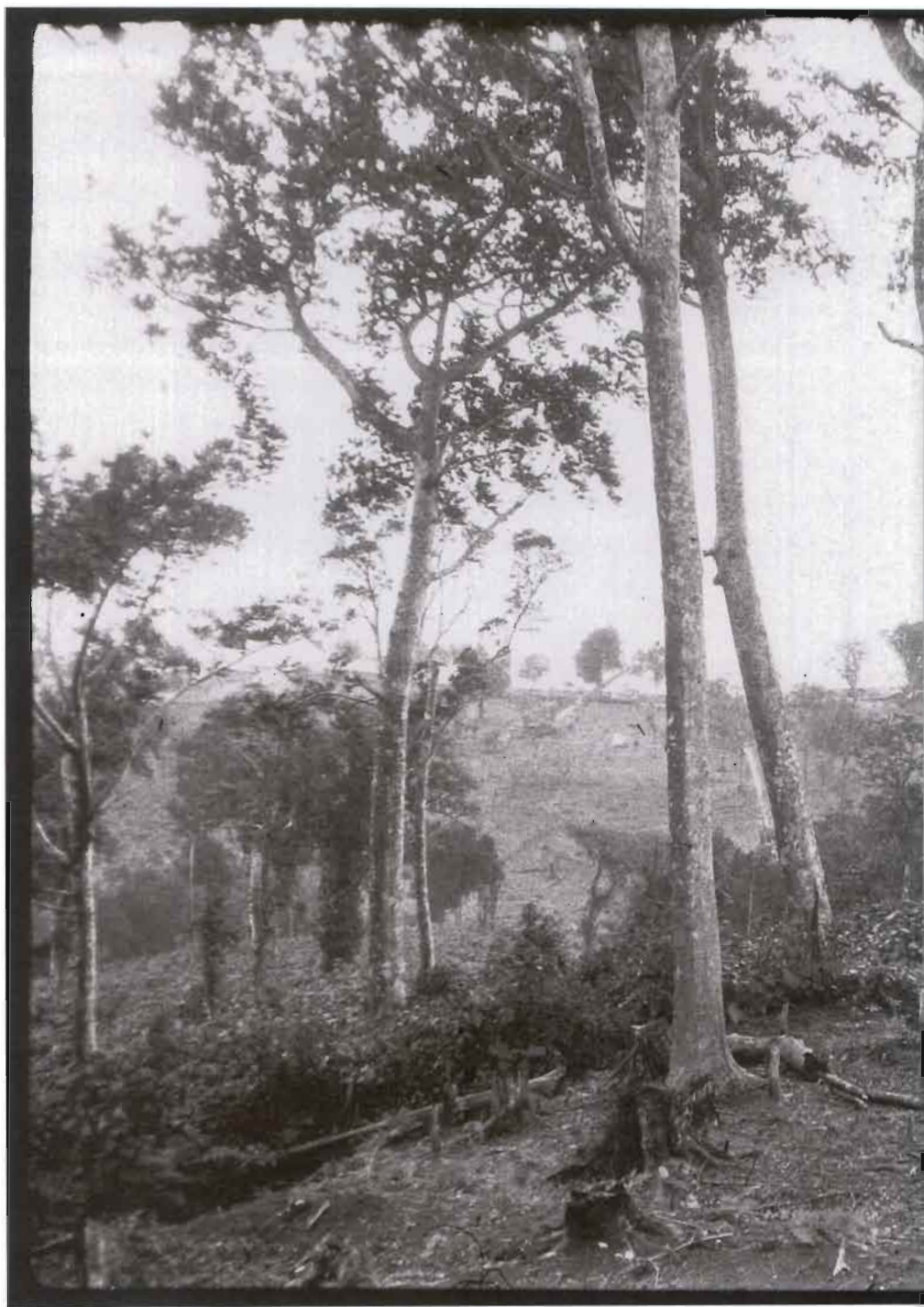
Avec les arrivées successives d'Européens, un coin du voile se lève sur le séjour des marins de l'expédition Lapérouse et des pièces historiques sont exhumées lors de fouilles à Païou. Disparues dans les collections des musées, ou conservées par des particuliers, elles ne sont pas toutes parvenues jusqu'à nous. Ces objets manquent pour la compréhension de l'après-naufage à Vanikoro et s'ajoutent à ceux emportés, à la fin du XIX^e siècle, par les chasseurs de trésor venus des Nouvelles-Hébrides.

Les indices du gouverneur Woodford

Le long de la rive gauche de la rivière Lawrence, le gouverneur Woodford emprunte le chemin indiqué par les habitants de Païou. Ils lui racontent qu'ils connaissent l'endroit où des Européens vivaient autrefois. Pour y parvenir, l'Anglais, fraîchement débarqué en 1912 à Vanikoro, foule la terre noire de cette île volcanique et le site apparaît, derrière les cases du village, couvert d'une végétation épaisse et de hauts arbres. Les guides du gouverneur lui disent que des hommes ont séjourné là pendant plusieurs années. Avec ses connaissances des récits des premiers découvreurs des restes de l'expédition Lapérouse, le haut fonctionnaire fait immédiatement le lien entre le site et les naufragés français. Ses accompagnateurs expliquent qu'ils trouvent régulièrement des souvenirs du passage des marins et lui offrent quelques pièces historiques. L'Anglais récupère une balle et un morceau de plomb que les habitants affirment avoir trouvé sur place. Ses guides lui donnent également un morceau de cuivre provenant d'un récif sur lequel l'une des frégates s'est abîmée.

Ci-contre : La mangrove est omniprésente sur la côte sud-ouest de Vanikoro, limitant ou interdisant l'accès à la terre.

Double page suivante : Kaoris sur les collines, autour de Païou vers 1925.





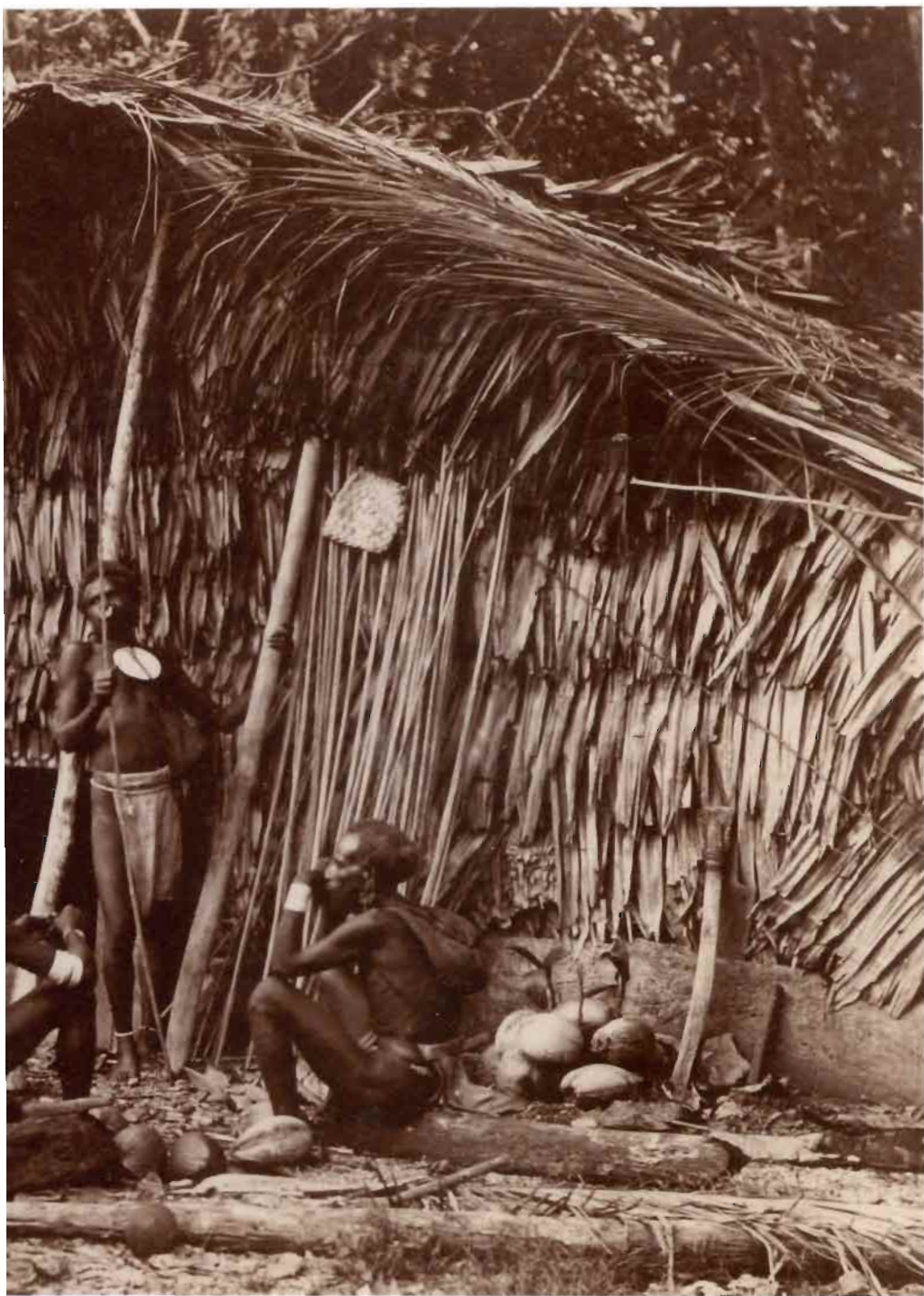
Woodford s'interroge sur l'origine française du fragment de métal, du cuivre, sur lequel il croit voir les lettres BO. Pour lui, elles signifient British Ordonnance et indiqueraient une provenance anglaise. Malgré ses doutes, Woodford conserve les reliques puis les confie en décembre 1913, à la Société Royale de Géographie de Londres. Le gouverneur, membre de cette société, accompagne cet envoi d'un manuscrit sur son séjour à Vanikoro. Woodford y apporte les premières indications sur le camp des Français et le village de Païou composé de quelques cases. Intéressé par le sort des deux cents marins français de l'expédition Lapérouse naufragés en 1788 à bord de *L'Astrolabe* et de *La Boussole*, Woodford part à la recherche du mausolée de Dumont d'Urville, construit en 1828 à la mémoire des disparus. Il ne trouve plus qu' *"un petit tas de pierres au centre d'un buisson de mangrove poussant sur le corail, le tout recouvert à marée haute"*.

Ses descriptions et ses découvertes à Païou ne sont pas le fruit du hasard. Scientifique de formation, intéressé par l'Océanie, Woodford possède un parcours atypique. Après avoir quitté l'Angleterre à trente ans, le jeune homme, naturaliste de formation, travaille à Fidji comme agent du gouvernement anglais sur les bateaux participants au *"Blackbirding"*, le recrutement plus ou moins forcé d'insulaires mélanésiens pour les besoins de l'industrie sucrière naissante à Fidji et dans le Queensland australien. Charles Woodford voyage dans le Pacifique et assiste à l'enrôlement des *"oiseaux noirs"* pour des contrats généralement d'une durée de trois ans. Son ambition est scientifique et il délaisse rapidement cette activité de recruteur pour suivre les traces des explorateurs du XVIII^e siècle. A partir de 1886, il effectue trois voyages dans le Nord des Salomon. Ses périples l'entraînent dans les vallées montagneuses de Guadalcanal, la plus grande île de l'archipel. L'Anglais devient le premier Européen à découvrir à pied cette région, avant de s'installer plusieurs mois chez les chasseurs de têtes du Nord de l'archipel. Au fil de ses expéditions, il découvre des centaines de nouveaux spécimens de plantes, d'insectes, d'oiseaux et de chauve-souris qu'il envoie au British Museum. Le naturaliste constate que la population a du mal à résister

Ci-contre : *Pièce de huit réaux en argent à l'effigie de Charles III d'Espagne.*
 Une monnaie similaire découverte à terre par Heffernan fut envoyée en 1925
 au Musée National de Sydney.
Bol en porcelaine de Chine à décors blanc-bleu, fours de Guangdong, fin XVIII^e et début XIX^e.
 Diamètre 15,5 cm.









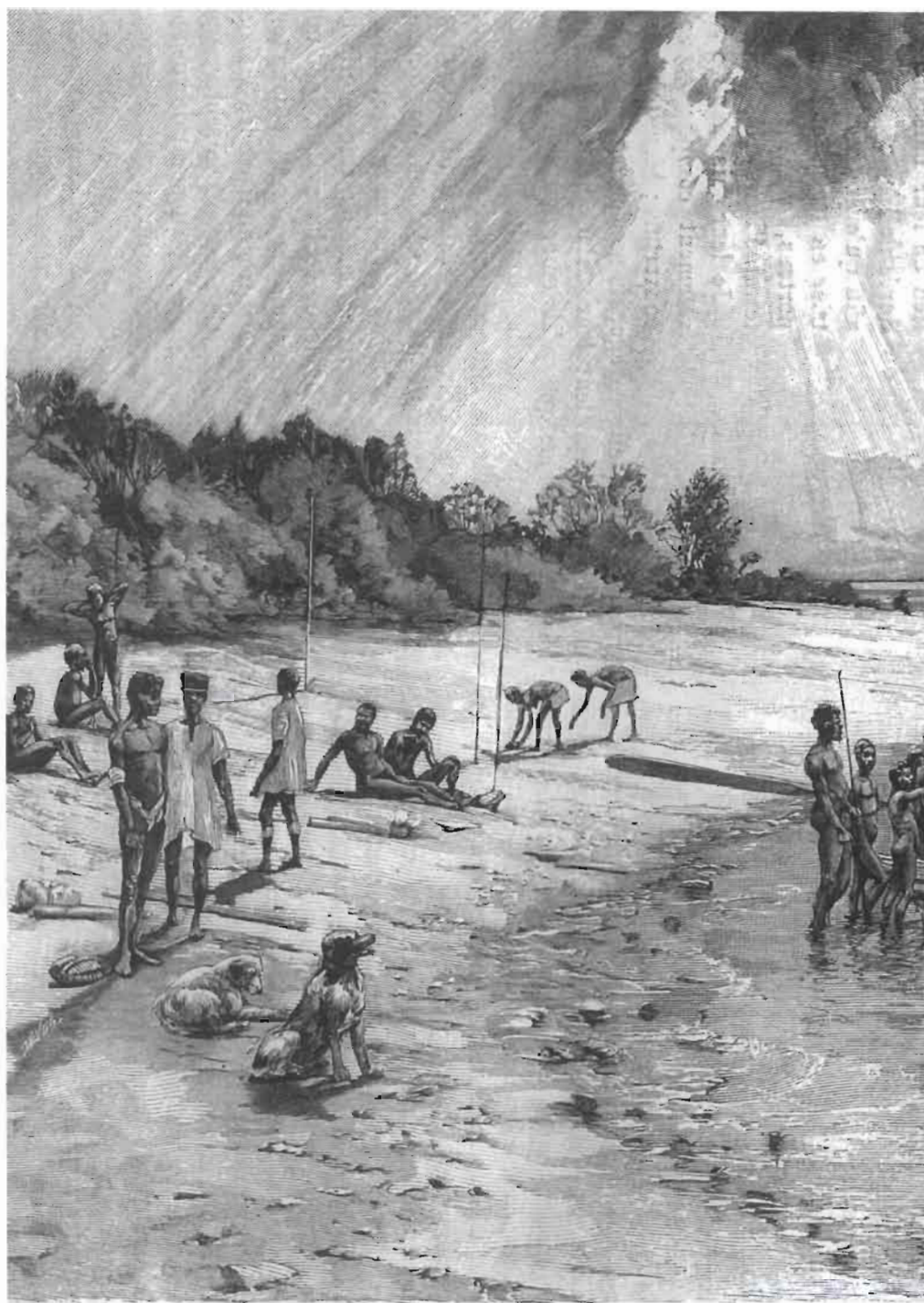
aux premiers contacts avec les Européens et parie sur la disparition prochaine des habitants des Salomon. Pessimiste sur le peuplement de ces îles, il se montre optimiste sur le potentiel économique des plantations de cocotiers et de palmiers à huile. Charles Woodford défend ses idées dans plusieurs articles détaillés qui le font connaître dans les milieux scientifiques anglais. Cette notoriété lui permet d'être nommé premier gouverneur britannique des Salomon en 1896, ce qui lui donne l'occasion de mettre en pratique ses théories. Depuis Tulagi, où il établit la résidence du protectorat naissant, le haut fonctionnaire met le cap pour le sud-est du pays, vers les Îles Santa Cruz. Il compte trouver sur place les ressources qui alimenteront les finances de son administration.

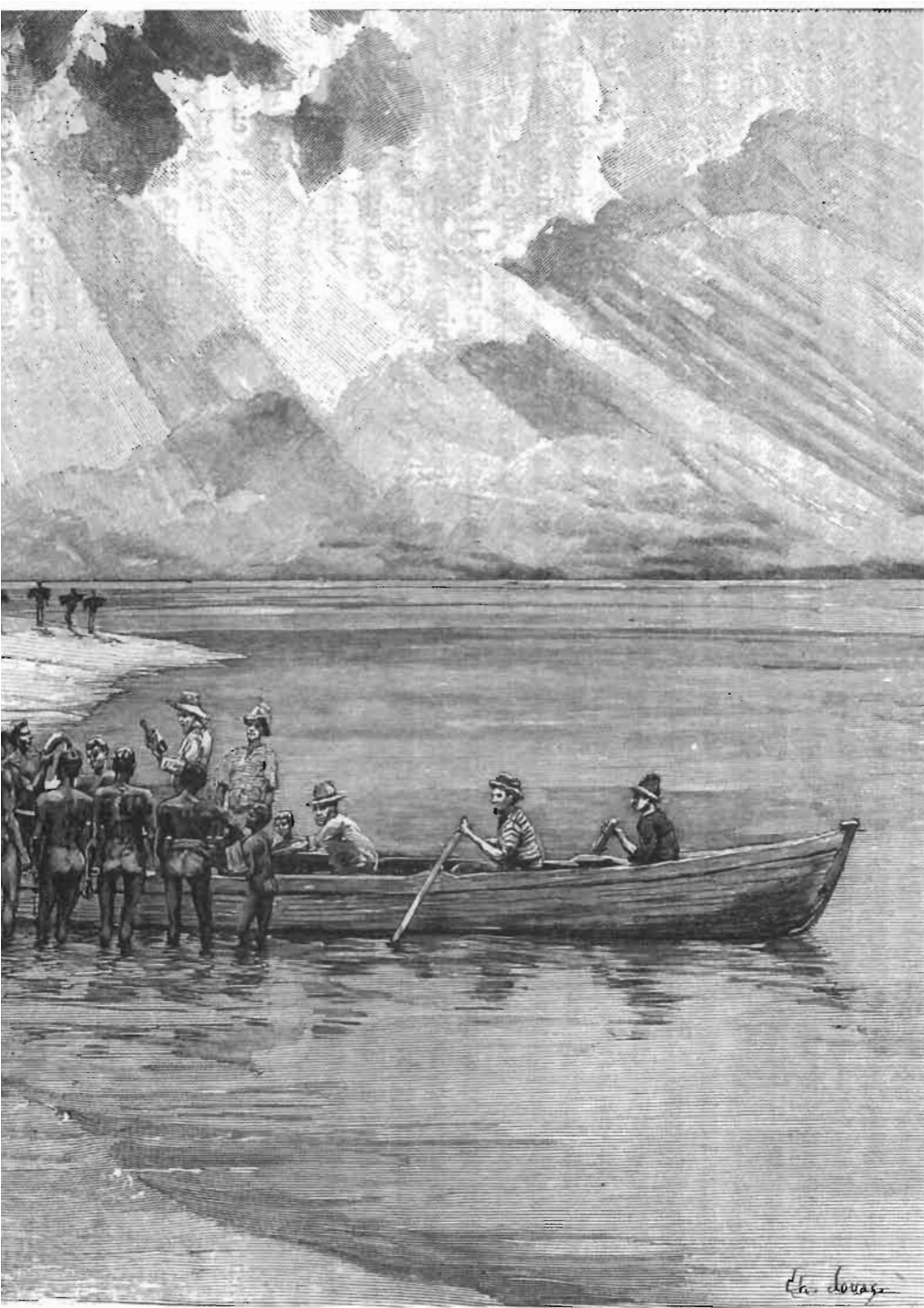
Arrivé à Vanikoro, Charles Woodford s'aperçoit que les deux îles principales, Banie et Teanu, sont peuplées par moins d'une centaine d'âmes. L'île a perdu une grande partie de sa population sous l'effet des maladies introduites par les Européens et les indigènes de retour des plantations de cannes à sucre d'Australie et de Fidji. En moins d'un siècle, les données annoncées par le Français Dumont d'Urville, trois mille personnes, ne correspondent plus à la réalité. En revanche, les habitants n'ont pas changé leur mode de vie. Ces hommes et femmes d'origine austronésienne vivent le long du littoral, à proximité des palétuviers et d'un lagon très poissonneux de près d'un kilomètre et demi de largeur. L'installation près des côtes comporte des inconvénients, comme la présence de crocodiles marins, mais permet d'éviter les pluies abondantes et le redouté Kakamora, petit génie barbu à la force extraordinaire, des montagnes proches. Habitant dans des maisons de bois couvertes de feuilles de palmier, les Mélanésien et Polynésien continuent de cultiver des produits vivriers et échappent aux mouvements de colonisation européenne, tout en étant convertis à la religion chrétienne. C'est dans ce contexte que Charles Woodford arrive, à la suite de capitaines marchands venus pour exploiter les coquillages, les écailles de tortues et surtout le précieux bois de kaori décrit par le navigateur Peter Dillon en 1827, puis

Double page précédente : *Hommes de Vanikoro devant une case vers 1890.*

Ci-contre : *Clous de bronze et de cuivre utilisés en charpenterie de marine.*

Ils sont abondants à Païou, mais proviennent plutôt des embarcations utilisées durant le XIX^e et le XX^e siècle.





identifié en 1850 par le botaniste australien Moore. Cette essence d'Araucaria est particulièrement abondante sur les pentes des trois anciens volcans de cette île au climat chaud et humide. Pour en savoir plus sur la valeur marchande du kaori, Woodford collecte des échantillons de résine et de bois et les envoie à Londres, à son ami, le directeur des célèbres jardins botaniques de Kew. Le fonctionnaire entend favoriser l'exploitation, par des colons anglais, d'une ressource dont la taxation permettrait de financer le protectorat. Cela nécessite d'étendre l'influence britannique sur les îles Santa Cruz, que l'on a arbitrairement incluses dans l'archipel des Nouvelles-Hébrides. Sa démarche donnera lieu à un bras de fer entre l'administration anglaise et les commerçants francophones installés aux Nouvelles-Hébrides voisines. Elle va relancer indirectement l'intérêt pour l'histoire de l'expédition Lapérouse alors que commence l'exploitation forestière à Vanikoro.

L'enjeu kaori

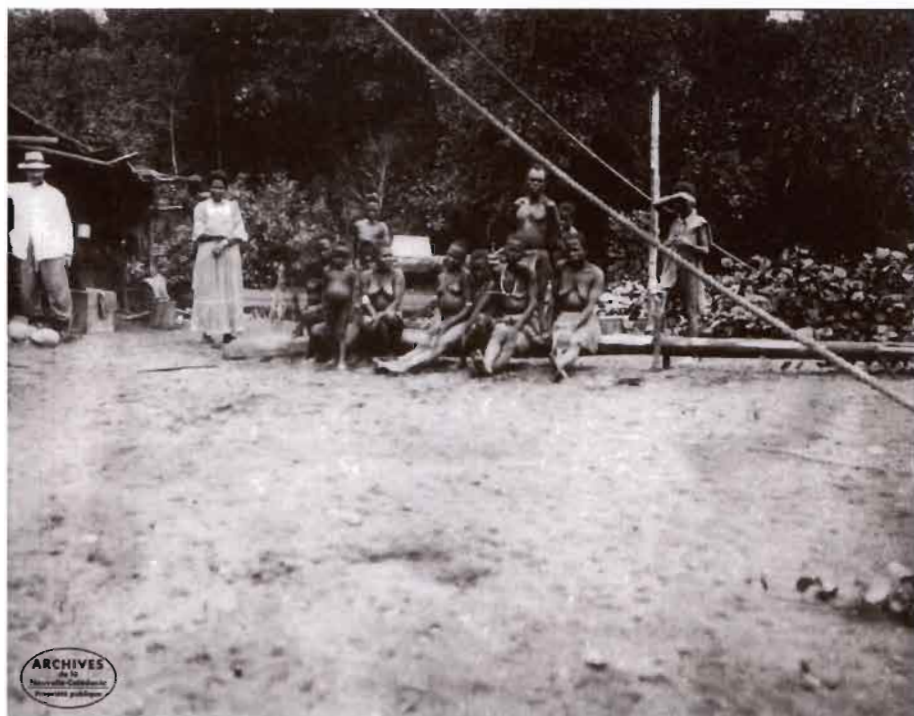
Au moment où Charles Woodford s'installe à Vanikoro, John Charles Nicolas Hagen, un colon de Nouvelle-Calédonie, effectue régulièrement des séjours dans l'île depuis au moins deux ans. Avec le bateau à vapeur *Kobiloko*, ce colosse de plus de cent kilos s'arrête dans ce territoire des Santa Cruz pour collecter le trocas, un coquillage recherché pour sa nacre. Pendant ses escales, le navigateur de Nouvelle-Calédonie recueille des pièces historiques françaises. L'un de ses passagers, Guy Lacam, fonctionnaire en poste aux Nouvelles-Hébrides, décrit plusieurs objets donnés par ce marin très généreux. Il parle de couverts aux armes du Dauphin, d'écus à l'effigie de Louis XVI, de fragments de mousquets et de pistolets, ou encore de bassinets et de pontets, éléments protégeant la détente d'armes à feu. Le colon surnommé Tiby semble plus intéressé par ses affaires que par les reliques distribuées aux visiteurs de marque. En 1913, John Hagen demande au gouvernement anglais une licence exclusive pour le commerce des coquillages, trocas et turbos, à Vanikoro ainsi que l'autorisation de couper du bois. Les ressources en Araucaria n'échappent pas au

Double page précédente : *Débarquement d'un commerçant dans une île de l'archipel des Salomon.*

Dessin de Jouas, gravé par Devos. D'après Hagen, 1891.

Ci-contre : *Camp de Troca de Païou, Vanikoro, en 1913.*

Tiby Hagen et son équipage devant le Koné.





Trois jeunes femmes, îles Reef, archipel des Santa Cruz.



Tambours Efate, Nouvelles-Hébrides



*Zeitler et Hagen dans le camp de Troca, Vanikoro, 1913.
 Dans la mangrove, Vanikoro, 1913.*



*Habitants des îles Santa Cruz commerçant avec les Européens,
carte postale de John Beattie.
Le Koné aux îles Reef en 1913.*



navigateur de Nouvelle-Calédonie. Dans la colonie française, un journal avait déjà publié, à la fin du XIX^e siècle, une annonce pour vendre ou louer l'île voisine de Tévai, en vue d'une future exploitation des kaoris. Tiby Hagen n'est pas le seul sur les rangs pour faire main basse sur cette ressource. La même année, Rigby, représentant d'une compagnie australienne basée aux Salomon, soutenu par Woodford, dépose une demande identique pour des coupes de bois. Le protectorat ne veut pas que les recettes de l'exploitation du kaori lui échappent et entend saisir cette occasion pour contrarier l'influence croissante des planteurs français des Nouvelles-Hébrides dans les Santa-Cruz et annexer ces îles. A l'époque, la Compagnie Calédonienne des Nouvelles-Hébrides détient déjà deux mille hectares dans le Sud-Ouest de Vanikoro qu'elle a négociés avec les chefs coutumiers. La Première Guerre mondiale met subitement un terme au conflit d'intérêts franco-anglais sur les terres et le bois de Vanikoro. Les Anglais ménagent leurs alliés français et rejettent la demande de coupe de bois formulée en 1916 par Rigby, devenu entre-temps le représentant de la San Cristobal Estate. Une fois terminé le conflit en Europe, les ambitions de Woodford parviennent à s'exprimer avec l'appui de l'administration locale. Dans un premier temps, le protectorat anglais élimine un concurrent proche des intérêts français. Il annule unilatéralement la reconnaissance des droits de la Compagnie Calédonienne des Nouvelles-Hébrides (CCNH) sur les terres de Vanikoro. Cette décision, datée de novembre 1922, découle d'un procès au cours duquel la société de Nouvelle-Calédonie n'était pas représentée. En second lieu, l'administration de Tulagi reprend la main dans le dossier du kaori, écarte la population locale estimée *"dégénérée et en voie d'extinction rapide"* et soutient l'implantation de la San Cristobal Estate à Vanikoro. En janvier 1924, Rigby et sa société disposent des autorisations nécessaires pour commencer les coupes de kaori. Les planteurs néo-hébridais ne sont plus maîtres des ressources de Vanikoro.

Ci-contre : Boucle de chaussures en métal. Deux pièces espagnoles en argent découvertes lors de la fouille du camp des Français au début du XX^e siècle.

Double page suivante :

Bureaux et magasin de la Kaori Timber Company à Païou, au début du XX^e siècle.













A Païou, la terre parle

A la fin de l'année 1923, la population de Vanikoro va presque doubler avec le débarquement des premiers employés de la compagnie forestière australienne. Ils sont plus d'une cinquantaine, alors que l'île ne compte plus que quatre-vingt-trois personnes après une terrible épidémie de dysenterie. La plupart des jeunes travailleurs ne connaissent pas cette île. Une quarantaine d'hommes de Malaïta, une île des Salomon, et dix-sept Néo-Zélandais composent la première vague d'ouvriers. Les Mélanésien de Malaïta, connus pour leur force de travail, sont censés s'adapter aux rudes conditions de vie. De leur côté, les Néo-Zélandais d'origine européenne et maorie disposent d'une solide expérience dans l'industrie forestière. Ces hommes et leurs supérieurs installent tout d'abord leur campement dans la baie de Saboé, voisine de celle du naufrage des bateaux de Lapérouse. Dans les hauteurs de l'île, les coupes d'Araucaria commencent. Elles sont destinées aux besoins de l'Australie qui cherche du bois pour son plan de logement en faveur des anciens combattants de la Première Guerre mondiale. Avec une ressource en kaori estimée à 5 000 hectares, Vanikoro représente un marché porteur depuis la raréfaction des essences de Nouvelle-Zélande.

Pour le démarrage de cette activité, le protectorat anglais dépêche, toujours en 1923, un commissaire aux terres dans cette île devenue le siège de la sous-préfecture naissante de l'archipel des Santa Cruz. Arrivé en bateau de Tulagi, Stanley Knibbs vient délimiter les terrains de la compagnie australienne à Vanikoro. Ce responsable des terres, qu'on appellerait géomètre de nos jours, a fort à faire pour officialiser les demandes de concession des entreprises, des particuliers et des missionnaires qui s'installent dans ces îles. Son travail permet de confirmer la propriété des parcelles acquises par des Européens et de commencer à prélever un impôt foncier, pour remplir les caisses du protectorat.

Doubles pages précédentes : *La zone du camp des Français à Païou, telle que décrite par Kirk et Heffernan.*

Plaque de verre colorisée.

Billes de bois de kaori en attente du chargement sur une barge dans la rivière Lawrence, baie de Païou.

Plaque de verre colorisée.

Ci-contre : *Les fondations de la "maison du docteur" dans la baie de Païou en 2008.*

Les vestiges d'une chaudière à vapeur de la KTC dans le village de Païou en 2008.

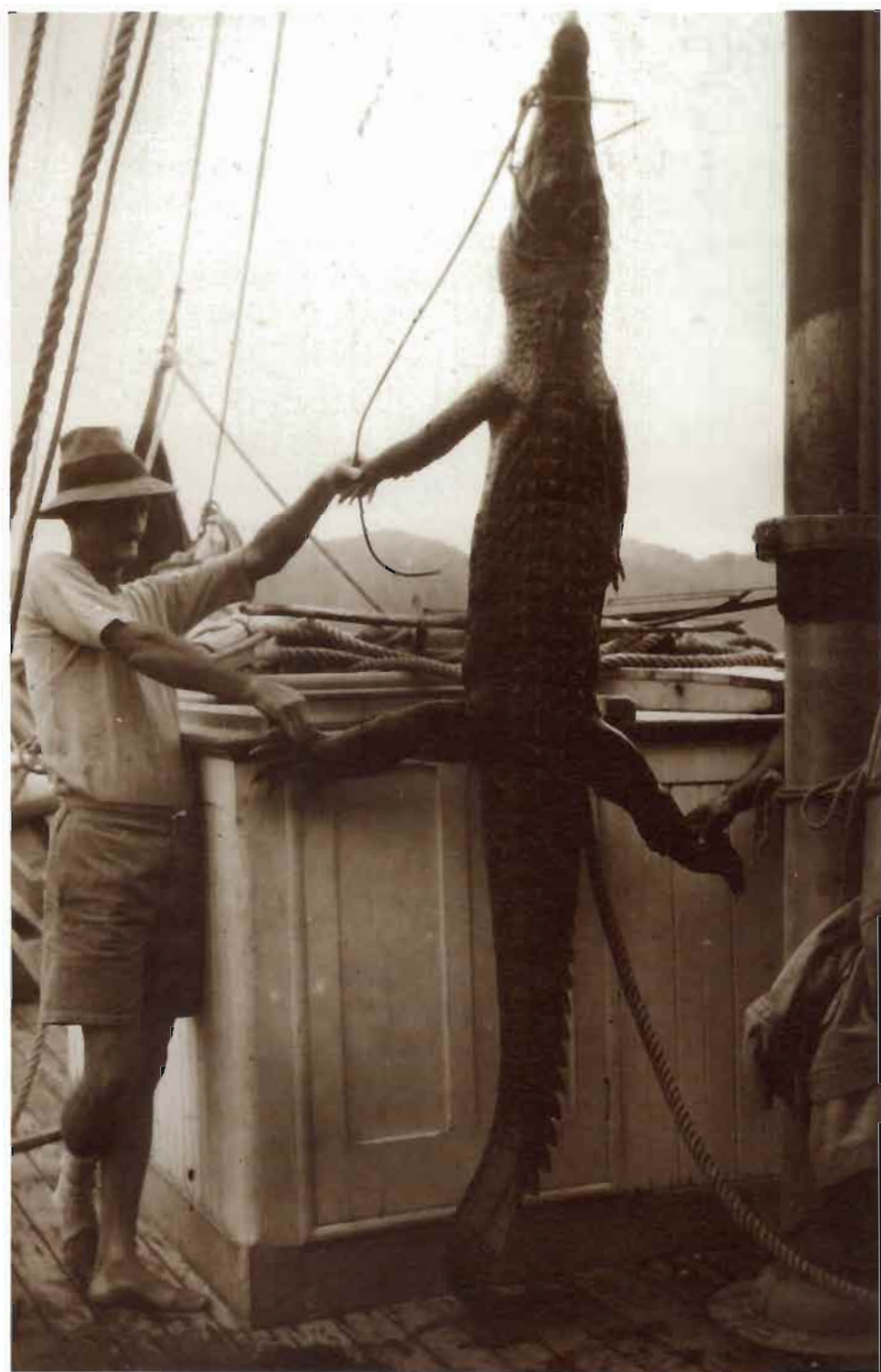


Stanley Knibbs en profite pour interroger les habitants sur l'histoire des naufragés et obtient des informations sur la localisation de leur camp à Païou. Il apprend que le site est matérialisé par trois châtaigniers de Tahiti, ou *ivi*, plantés en triangle. Après un repérage du site, le géomètre fait déraciner les arbres et creuser le sol tout autour. Il ne trouve rien, mais plus tard, une forte pluie dégage trois pièces d'or et plusieurs d'argent dans les déblais.

Dans les mois qui suivent, le directeur Kirk, à la tête de la Compagnie Forestière à Vanikoro, fouille le même lieu et trouve des objets de fer et une balle de plomb. Le représentant de la société australienne, devenue entre-temps la Kaori Timber Company (KTC), formalise pour la première fois l'idée de l'existence d'une ancienne forge à Païou. En 1925, l'enquête sur le sort des naufragés français connaît ce rebondissement grâce au déménagement, un an auparavant, du campement de la KTC de la baie de Saboé à Païou où la rivière Lawrence offre une ressource en eau permanente.

Ce déplacement de la base de vie au village de Païou transforme considérablement le site. Aux simples cases décrites par le gouverneur Woodford s'ajoutent la résidence du sous-préfet, les quartiers généraux de la compagnie, la maison du médecin, une scierie, un terrain de football, un commerce et même une geôle. Dans la rivière Lawrence, près de la mer, les barges de la compagnie forestière accostent à l'intérieur d'une darse pour charger les billes de bois. Une cinquantaine d'ouvriers européens et mélanésien habitent dans ce village quand ils ne campent pas dans les hauteurs de l'île pour couper et ramener les kaoris vers le littoral. Des représentants de l'administration du protectorat, entretenus par la KTC, se succèdent à Païou pour collecter la taxe sur les bois abattus et veiller au respect des règlements. Ils s'intéressent tous aux reliques du camp des Français, car les distractions manquent à Vanikoro. Le sous-préfet Macquarrie montre un réel enthousiasme concernant, écrit-il, *“la scène de l'un des grands mystères de la mer”*. Il raconte qu'il veut *“en apprendre davantage”* sur les objets récupérés dans l'île voisine de Tikopia et parle même de trésor laissé par les naufragés à Vanikoro. Son rêve est alimenté par la récente découverte d'employés de la KTC, tombés sur des pièces d'argent à Païou. Les désirs du

Ci-contre : Chasse au crocodile sur le bateau de l'administration à Vanikoro.
Au second plan à gauche, l'administrateur Heffernan.



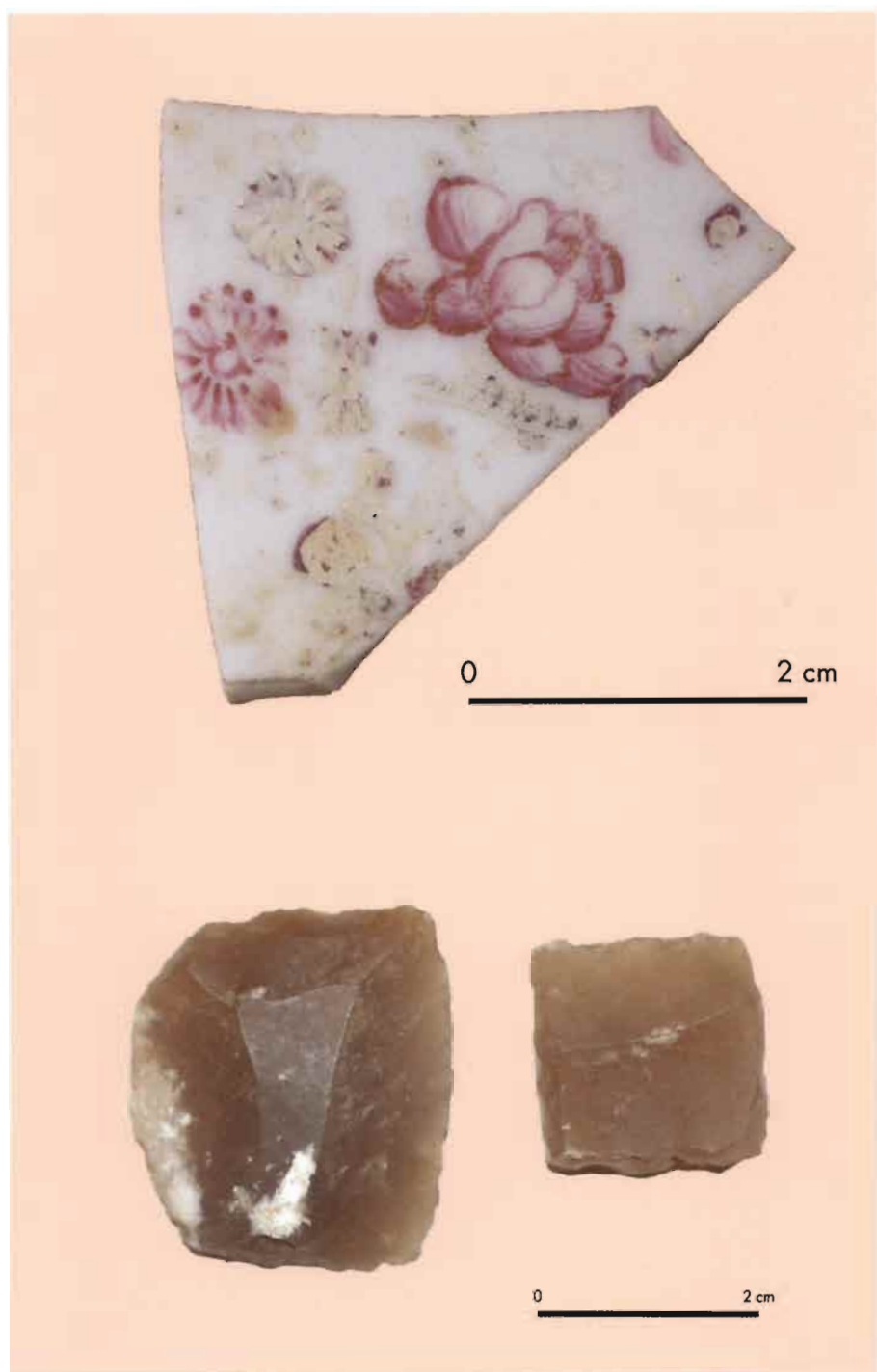
fonctionnaire vont se briser sur la réalité de cette île des Salomon : isolement, pluviométrie exceptionnelle, malaria. Macquarrie, en pleine dépression nerveuse, quitte les Santa Cruz et abandonne sa quête. Comme lui, d'autres ne résisteront pas au climat et à ses désagréments. Un sous-préfet décédera de la malaria en 1928 et un autre, jugé mentalement dérangé, sera congédié en 1930. Les employés européens de la KTC seront, eux aussi, contaminés par les fièvres tropicales et la compagnie emploiera, dans les années suivantes, davantage d'ouvriers des Santa Cruz et de Malaïta, censés mieux résister à la maladie.

Les découvertes du sous-préfet Heffernan

Le passage du sous-préfet Heffernan à Vanikoro ne ressemble pas à celui de ses prédécesseurs. Ce passionné d'histoire, collectionneur et correspondant de l'Australian Museum de Sydney, s'adapte mieux à ce confetti de territoire de 190 kilomètres carrés. L'homme, pourtant décrit comme versatile et alcoolique, n'arrive pas en terrain inconnu car il a déjà travaillé aux Salomon, dans les Iles Russel. Le sous-préfet va occuper son temps libre à chercher les traces des marins survivants des frégates françaises. Mettant à profit les découvertes de ses prédécesseurs, il entame une fouille minutieuse du site déjà examiné par le géomètre Knibbs. Dans l'ancien triangle matérialisé par les trois châtaigniers de Tahiti, Heffernan trouve des pièces d'or et continue son exploration avec l'aide d'ouvriers locaux. A moins d'un mètre de profondeur, l'équipe du sous-préfet exhume des objets anciens : balles de mousquet, pierre à fusil, étau d'armurier, fers de barrique, clous de fer, bouton de laiton et fragments de vaisselle à décors floraux. Heffernan observe de nombreux restes visibles en surface mais estime qu'il arrive trop tard sur les lieux. Il informe ses amis de l'Australian Museum de Sydney de ses découvertes puis expédie les objets en Australie. Dans la foulée, l'institution envoie deux chercheurs à Vanikoro. Dans leur rapport, les scientifiques australiens Throughton et Livingstone, confirment l'avis d'Heffernan. Ils indiquent qu' *"à deux endroits [...] il y a des vestiges de l'expédition de*

Ci-contre : *Fragment d'une assiette en porcelaine de Chine à décors floraux rouge et or.
Pierres à fusil.*

La taille de la pierre dépend du fusil auquel elle est destinée.
Ici, de gauche à droite, un fusil de rempart et un pistolet.









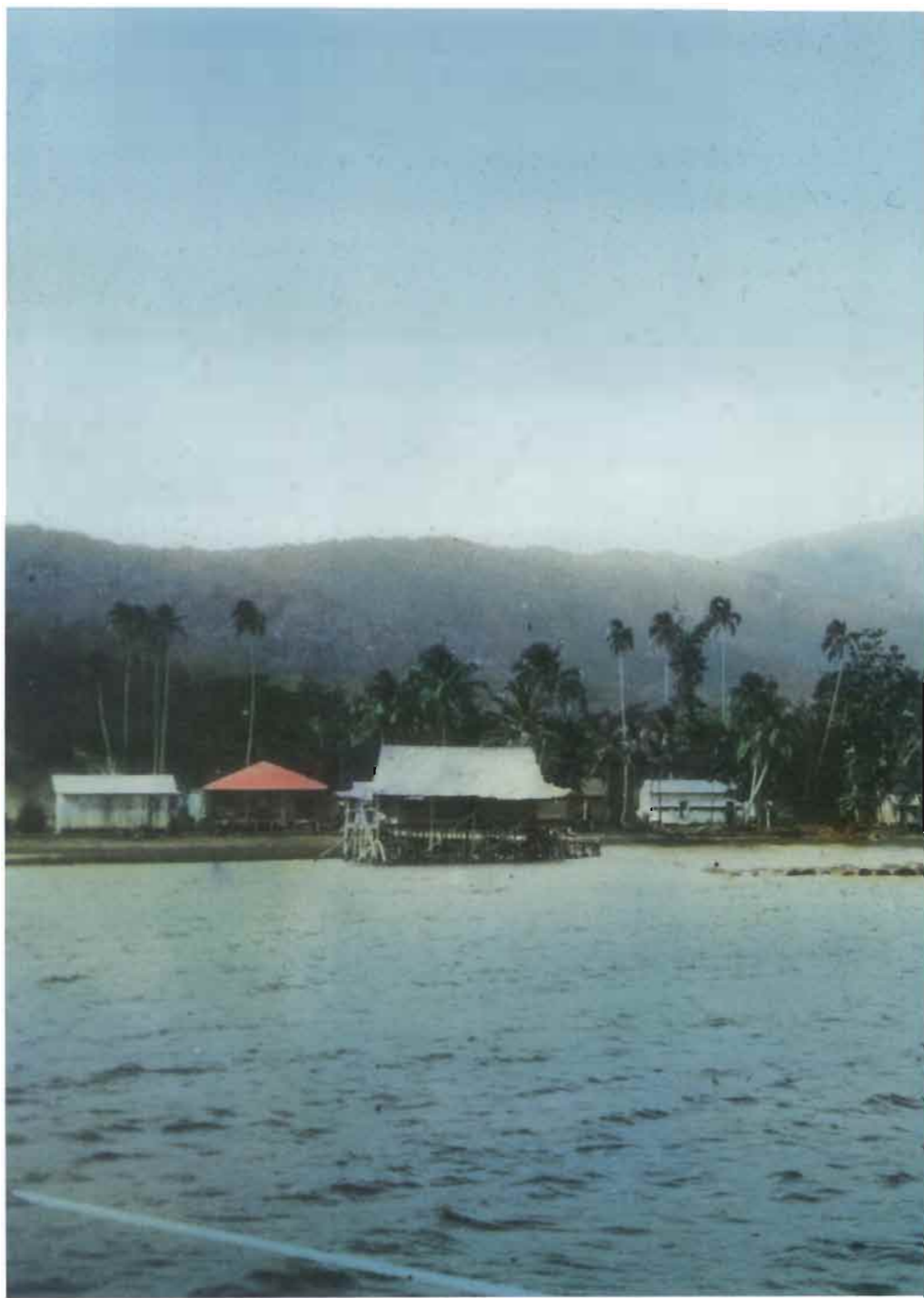
Lapérouse mais le sol y a été tellement retourné et tamisé que des nouvelles recherches y seraient une perte de temps". Les chercheurs continuent leur voyage dans les îles Santa Cruz pour récolter des objets traditionnels, des insectes et des plantes. Heffernan, lui, gère la sous-préfecture, tue le temps en chassant le crocodile marin à bord des embarcations de la KTC et analyse ses trouvailles. Dans un manuscrit, envoyé en 1926 au Musée Australien, il conclut à l'existence de deux emplacements distincts dans le camp des naufragés. Selon lui, les rescapés disposaient d'une habitation et d'un lieu pour travailler, ressemblant à une forge. Heffernan se rallie à l'hypothèse déjà formulée par Kirk, dirigeant de la KTC, au regard des éléments trouvés sur l'un des sites de fouilles : morceaux de fer, résidus de fonte de métal et de charbon.

Les résultats des travaux du passionné d'histoire Heffernan ne se limitent pas aux seules découvertes d'objets prouvant l'installation de survivants à terre. Pendant son séjour d'un an, le sous-préfet écoute et rapporte des traditions orales dignes d'intérêt sur le sort des marins français. Son interlocutrice privilégiée s'appelle Malua, une femme âgée, détentrice d'une histoire transmise par son aïeule Véri. Son ancêtre lui a raconté que Lapérouse aurait vécu à Païou avec des naufragés. Le commandant serait arrivé par la rivière Lawrence et aurait mené les travaux pour la construction d'une nouvelle embarcation avec du matériel récupéré d'une épave. Une fois le bateau achevé, les marins auraient dû délester le bateau de poids trop encombrants, dont un "*coffre à trésor*" qui ne pouvait être soulevé que par six hommes. Les survivants auraient enterré le coffre, puis tué deux porteurs indigènes. Toujours selon ce récit, le commandant, craignant pour la survie des naufragés, aurait confié une boîte à une femme de confiance. Des années plus tard, cette dernière aurait fui vers le Nord-Ouest et enfoui l'objet, apeurée par l'arrivée de deux navires. L'histoire recueillie précise encore que les habitants de Vanikoro tentent, depuis les récifs, de capter les reflets de l'or qui doit être caché dans cette boîte, par nuit de pleine lune. Heffernan ne doute pas de la tradition orale, même si elle semble déjà être tombée dans le mythe du trésor de Lapérouse. Il s'appuie sur l'existence d'une histoire

Double page précédente : *De retour d'une expédition dans les îles Santa Cruz, les naturalistes Throughton et Livingstone déballent leurs collections devant le Musée de Sydney.*

Ci-contre : *Étalages de crânes provenant sans doute d'une maison des morts, à Vanikoro.*

Grands clous de fer.





similaire, racontant l'existence d'un document confié par des rescapés à deux femmes, puis enterré. Pour le sous-préfet, cette mallette, ou boîte, aurait même pu contenir des cartes et le récit du naufrage. Dans un courrier adressé au directeur de l'Australian Museum, en 1926, Heffernan affirme qu' *"il reste encore la mallette de Pérouse (sic), et je connais le site où elle est enfouie, à vingt mètres près, mais il est fort probable que le fer ait rouillé et que les documents soient endommagés"*. Ces écrits, parvenus au Musée Australien de Sydney, révèlent que ce fonctionnaire a tenté de comprendre l'histoire des naufragés à Vanikoro, sans toutefois prendre beaucoup de distance avec les récits recueillis. Quant à ses trouvailles, envoyées en Australie, elles ne permettront pas de faire avancer les connaissances sur l'installation des marins à terre. Ces informations ne seront jamais partagées avec les autorités françaises et les objets listés par Heffernan dans ses courriers ont tous disparu à l'exception d'une pierre à fusil, toujours en possession du musée.

Le filon s'épuise

A partir de 1926, au départ d'Heffernan, les traces de la présence française à Vanikoro deviennent plus rares. A l'époque, la KTC entend augmenter sa capacité de production annuelle, stagnante à moins d'un million de tonnes. Pour atteindre cet objectif, la compagnie forestière transforme encore les lieux. Les infrastructures installées, deux locomotives et deux cents tonnes de rails, déforment la structure du sol à Païou. Les objets historiques remontés sortent de terre au gré des coups de pelles et de pioches des ouvriers de la KTC. En creusant les fondations de la scierie, les employés tombent parfois sur des pièces de monnaie et de la vaisselle chinoise. Là encore, les reliques sont dispersées. Le directeur du camp de la compagnie forestière, le capitaine Curtis, veille avant tout à la bonne santé de l'exploitation qui se déroule sur fond de bonne entente entre les employés mélanésien et les ouvriers européens. Un autre homme, lui, n'apprécie pas l'ambiance des parties de football à Païou et la

Double page précédente : *Les installations de la KTC à Païou vues de la mer. A gauche au premier plan, la jetée et le magasin du négociant Jones. Plaque de verre colorisée.*

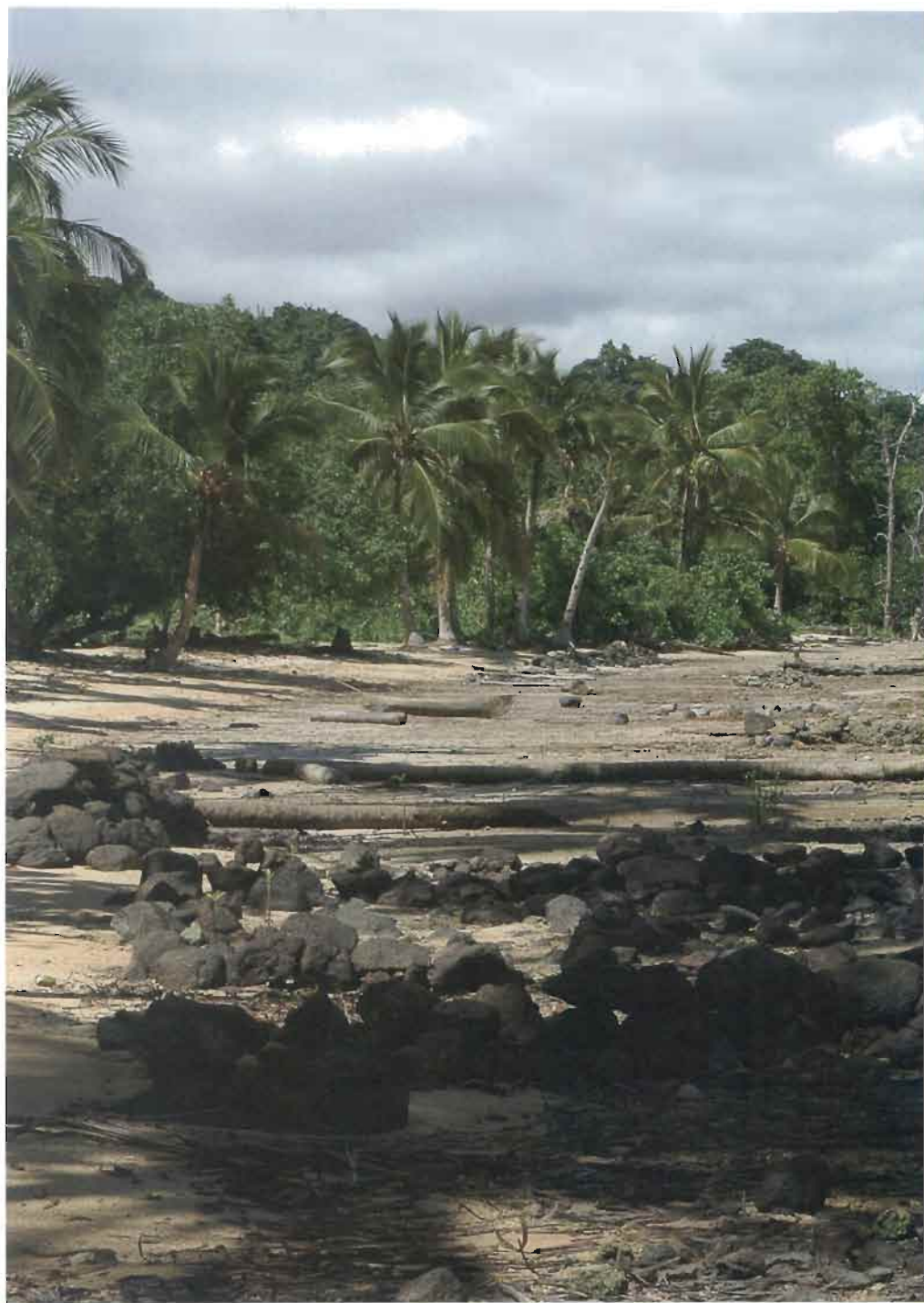
Doubles pages suivantes : *Amas de pierres basaltiques en bord de mer.*

Ces entassements délibérés ont pu parfois être assimilés à des tombes. Dans cette île volcanique riche en basalte, ces amas témoignent le plus souvent d'une installation humaine ancienne.

Coupe des billes de kaori à Païou.

mixité ethnique qu'elle engendre. Il s'agit du nouveau sous-préfet Midden Way, un ancien capitaine de bateau qui a déjà séjourné à Vanikoro, cinq ans plus tôt. Ce marin s'intéresse particulièrement au sort des marins français de Lapérouse. L'homme est sensibilisé à cette tragédie maritime car, lors de son précédent voyage à Vanikoro, en 1921, il avait vu des vestiges du naufrage entre les mains d'habitants. A partir de novembre 1926, le préfet anglais joue à l'apprenti archéologue. Près du village de Païou, il examine cinq tertres en pierre sans rien trouver de concluant. A bord d'une goélette, l'ancien capitaine visite le village de Murivai, là où des traditions rapportent l'existence de tombes de naufragés. Sur place, il fouille deux autres tertres proéminents. Là encore, c'est un nouvel échec. Midden Way ne conserve de son deuxième séjour à Vanikoro qu'une conviction, celle que deux marins français ont été inhumés dans le district de Denemah. Après lui, d'autres Européens tentent de prolonger l'aventure et ne feront pas forcément connaître les résultats de leurs fouilles. C'est le cas du capitaine Nullert, un officier retraité de la Marine hollandaise, qui aurait séjourné à Vanikoro pendant cinq semaines en 1927. Si l'on suppose qu'il a enquêté sur le naufrage de Lapérouse, on ignore ce qu'il a pu découvrir. Les employés de la KTC emportent aussi certainement une part de l'histoire maritime française lors de leur départ de Vanikoro. En 1928, deux cuisiniers d'origine chinoise découvrent des pièces d'argent mais combien d'autres tairont leurs trouvailles ? Il faut attendre 1945 pour qu'apparaissent de nouvelles traces des rescapés à terre. Dans son journal de bord, le négociant Jones écrit qu'il s'est procuré trois pièces auprès d'un habitant qui les avaient trouvées au niveau des fondations de la maison du docteur de la KTC. Le commerçant Jones précise que le vendeur affirmait posséder un butin : les monnaies pouvaient remplir les deux tiers d'un bidon de pétrole.

Il s'agit des dernières informations importantes, avant plusieurs décennies, relatives aux signes d'une présence des marins à Vanikoro. L'enquête menée par à-coups sur leur passage connaît des phases de sommeil avec les pauses dans l'exploitation du bois de kaori. Freinée avec la grande dépression de 1929 et la Seconde Guerre mondiale, la production de la KTC sera finalement arrêtée au début des années 1960. Il serait pourtant réducteur de lier exclusivement l'exhumation de reliques à la seule présence d'une compagnie forestière. Bien avant l'arrivée de la KTC, des capitaines marchands, venus des Nouvelles-Hébrides avaient retourné la terre à Païou et emporté une partie de l'histoire de l'escale des naufragés de l'expédition Lapérouse.









A la fin du XIX^e siècle, des marins commerçants fréquentent les eaux du Sud-Est des Salomon. A bord de voiliers de faible tonnage, ils recherchent les matières premières commercialisables comme le bois de santal, les holothuries, le coprah ou l'écaille de tortue. Donald Macleod, un planteur de nationalité néo-zélandaise, installé aux Nouvelles-Hébrides, sillonne l'archipel pour les besoins de ses affaires. Ce colon et son beau-fils, George Facio, un métis des Nouvelles-Hébrides, sont soupçonnés d'avoir fait main basse sur un trésor à Vanikoro dont aucune trace n'a été conservée. Dick Clifton, second et compagnon de Macleod, officialise l'histoire de la découverte d'une construction en pierre qui aurait été érigée par des naufragés de l'expédition Lapérouse. Ces trois hommes, amis et associés, deviennent concurrents dans cette quête à Vanikoro. Leur histoire débute à Port Havannah, un mouillage abrité de la côte Ouest de l'île d'Efate, aux Nouvelles-Hébrides, où Macleod a installé sa base.

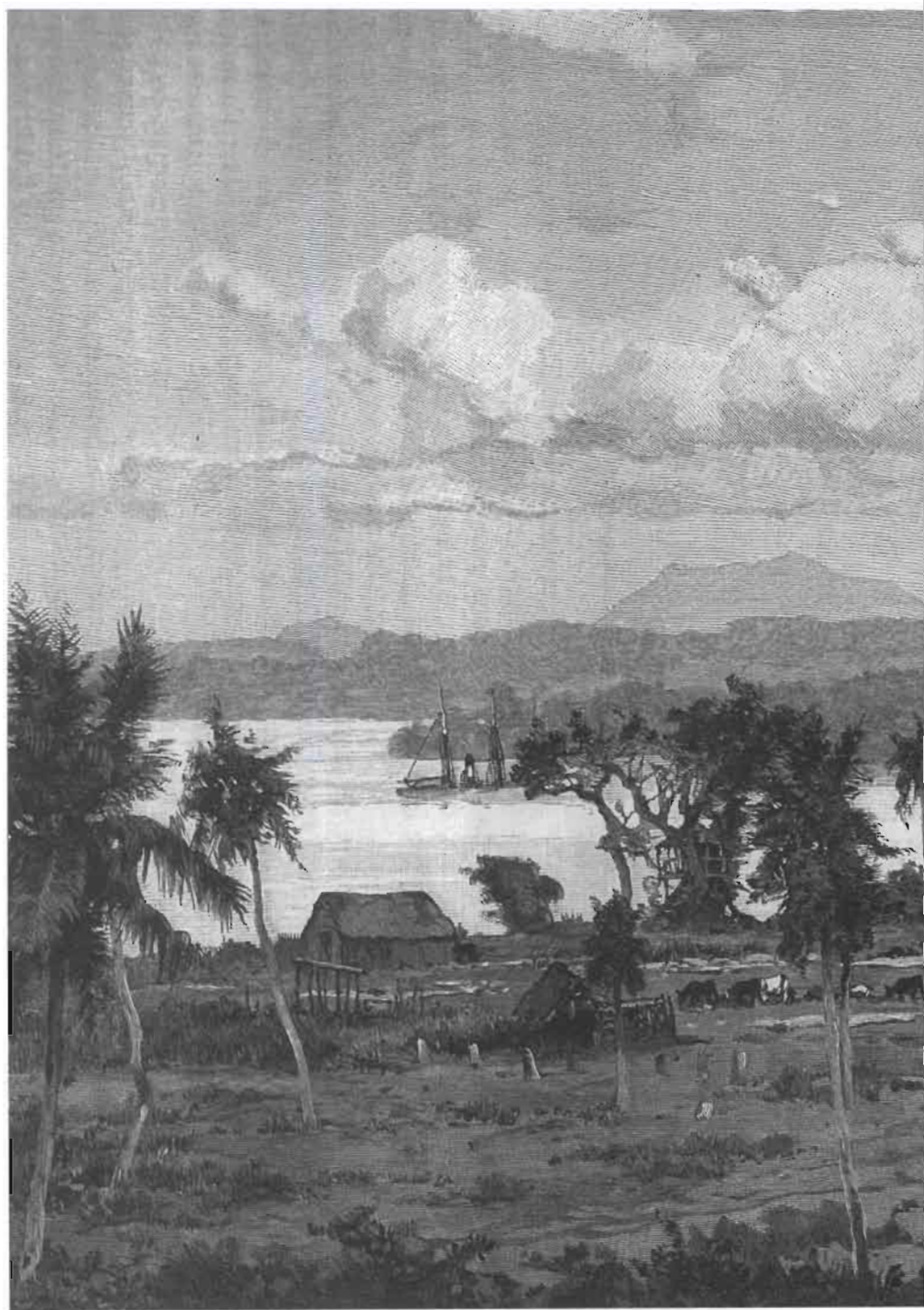
Macleod en terrain connu

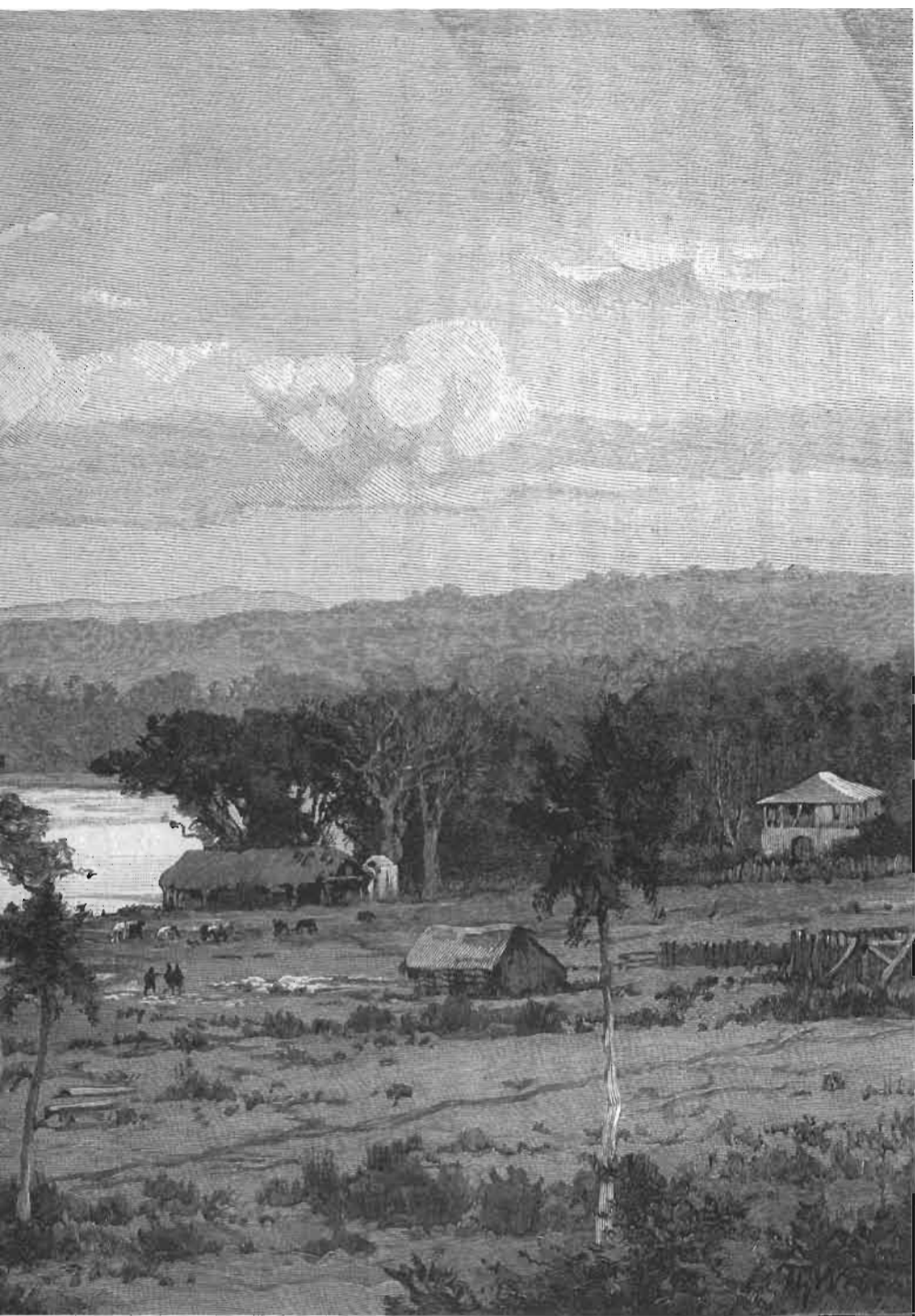
Depuis Port-Havannah, Macleod, avec ses bateaux, participe à la traite des hommes mélanésiens et polynésiens pour les besoins du *Blackbirding*. Le capitaine armateur enrôle des hommes, non pas pour les plantations australiennes et fidjiennes de cannes à sucre, mais pour les mines de Nouvelle-Calédonie. A partir de 1868, il recrute aux Nouvelles-Hébrides, organise la collecte du coprah et fournit en vivres frais et en hommes d'équipage les bateaux de passage. L'activité se révèle parfois périlleuse. En août 1869, Macleod est blessé à Tanna alors qu'il reconduit de Nouvelle-Calédonie des travailleurs indigènes en fin de contrat. A l'époque, les navires de Macleod ne jouissent pas d'une bonne réputation. Les Anglais considèrent même l'un de ses voiliers, le *John S. Lane*, comme un navire kidnappeur. Les bateaux de Macleod battent d'ailleurs pavillon français pour bénéficier de la souplesse des

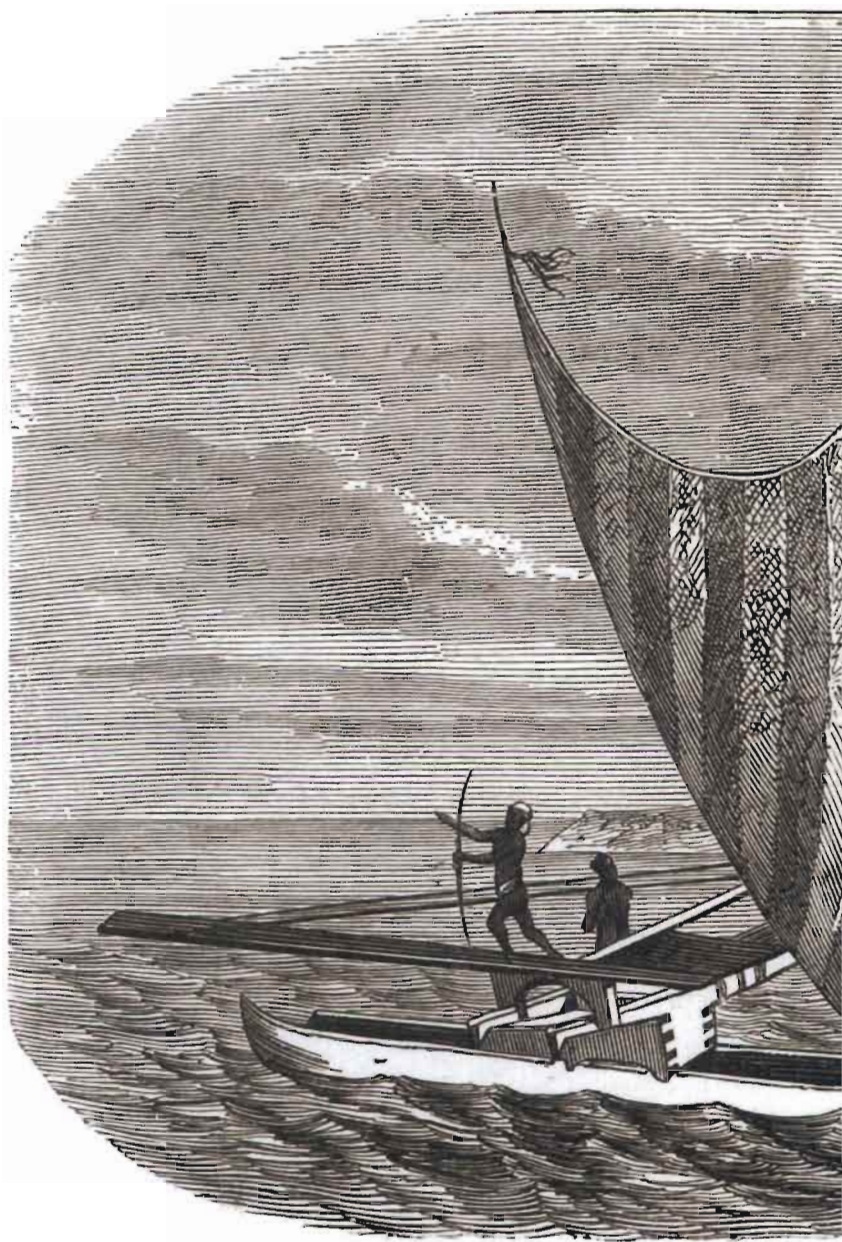
Ci-contre : Chaudron utilisé pour fondre la graisse des baleines sur les bateaux, réutilisé comme marmite à holothurie ou "bêche-de-mer", puis abandonné dans le village de Païou.

Double page suivante : La baie de Port Havannah en 1893. Dessin de Th. Weber, gravé par Maynard. L'intérêt du document est de présenter le lieu de vie du capitaine MacLeod avec sa maison, à droite, et les cases des travailleurs.

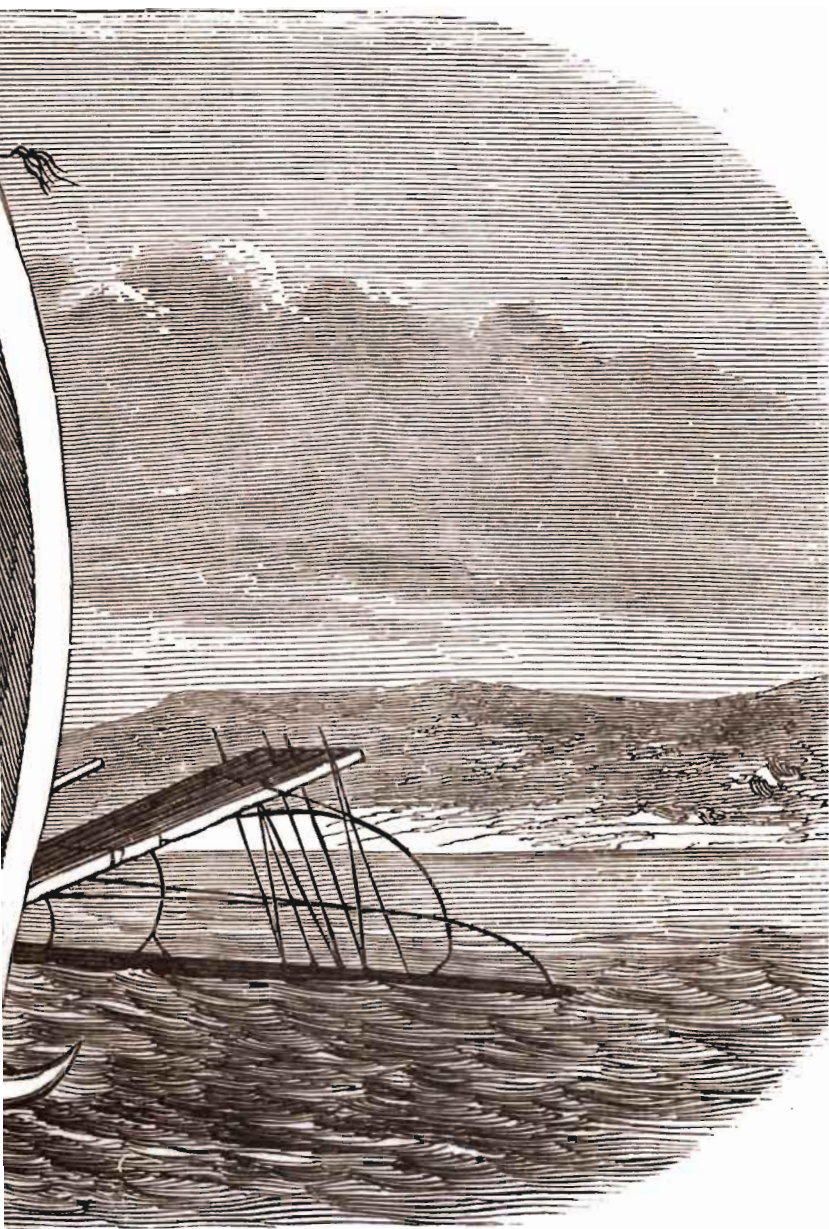








CANOE OF THE BAY O



ANIKORO, SANTA CRUZ.

Loire le "Brual"
Service naval de la N^{lle} Calédonie

Votre Excellence a eu l'honneur de recevoir
M. de la Roche N° 55

Contrat
N° 55

Copie.

Bord, le 2 Août 1883.

Monsieur le Gouverneur,

J'ai l'honneur de vous adresser le rapport ci-joint,
qui vous rendra compte de la façon dont le "Brual" a rempli
son rôle de trancher la mission que vous avez bien voulu lui confier.

Dans la nuit du 27 au 28 juillet, nous faisons route pour
l'Indonésie, sur petite voile, avec un temps couvert et un ciel bas.

Vers 3 heures 1/2 du matin, le 28, on aperçoit la terre qui
démontre tout d'un coup, en s'ouvrant, un épais rideau de
brume. Nous sommes très-près et je fais mettre en travers
sous les goémones pour attendre le jour. Le crépuscule nous
montrant bientôt les brisants du grand récif à l'horizon et les
réverbères nous indiquent que nous avons été portés par les
courants d'une quinzaine de milles dans le NO depuis la
veille à 6 heures du soir. Je donne l'ordre et allume les feux des
deux chaudières pour donner du feu aux proues et nous faisons
route pour entrer.

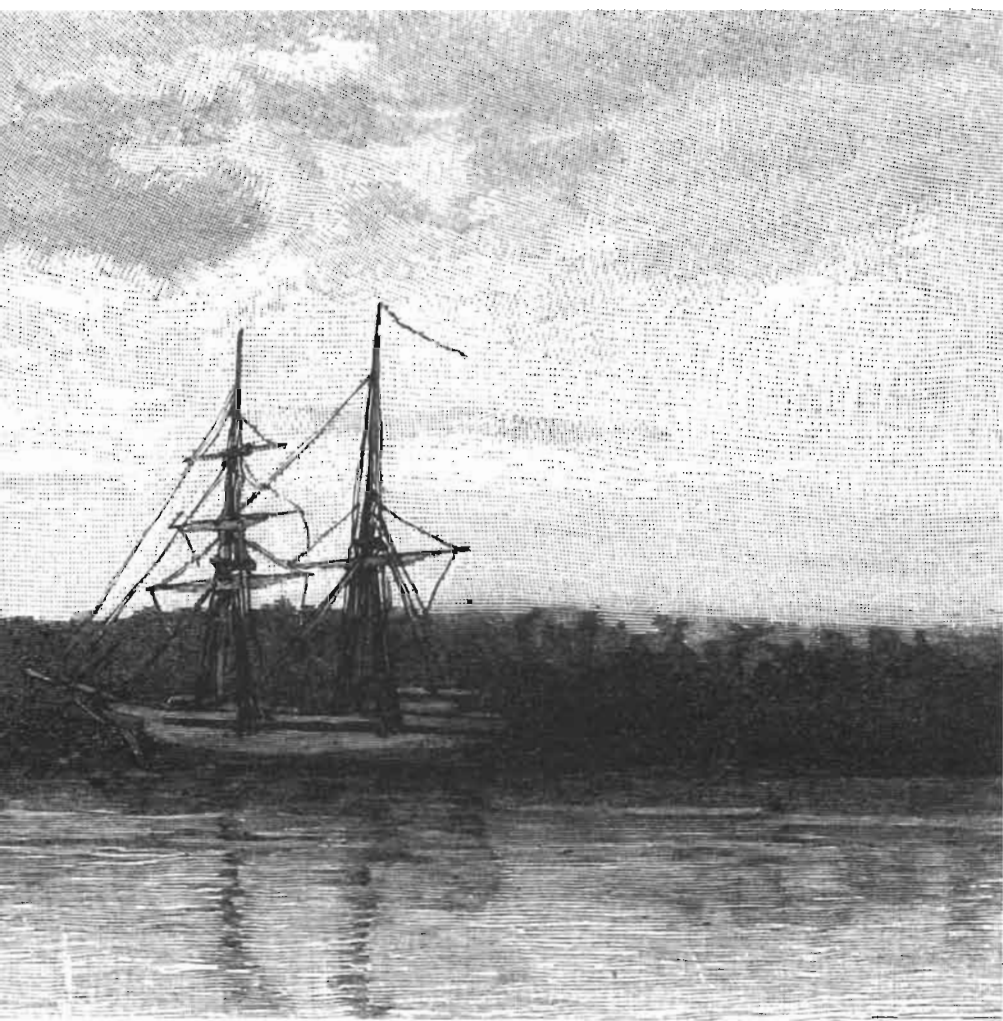
Arrivé devant la corvée de Tazou, je fais amener
= froid =

règles de traite accordées aux planteurs des Nouvelles-Hébrides. Avec les couleurs tricolores, Macleod peut chercher de la main-d'œuvre aux Nouvelles-Hébrides et dans l'archipel qui lui est rattaché : les Santa Cruz. On signale d'ailleurs la présence de Macleod à Vanikoro dès 1877. Le capitaine d'un voilier de Sydney, venu récupérer des marmites à holothuries sur un naufrage récent, l'aperçoit aux commandes du *John S. Lane*. Si l'on en croit les écrits de ce marin, Macleod aurait trouvé des objets provenant de l'expédition Lapérouse. Les chemins de l'île du naufrage et de l'armateur Anglais ne cesseront ensuite de se croiser. En 1882, à Port Havannah, trois bateaux constituent la flotte de Macleod : l'*Aurora*, l'*Idabo* et le *Calédonie*. Ces voiliers naviguent dans le Nord des Nouvelles-Hébrides, aux abords de Vanikoro, pour charger le coprah collecté par des intermédiaires. Macleod, planteur dans les îles d'Efate et de Tanna, travaille avec des sociétés de commerce vendant la pulpe de noix de coco recherchée pour la confection d'huiles et de savon. La réussite de Macleod séduit John Higginson, fondateur de la Compagnie Française des Nouvelles-Hébrides à Nouméa. En 1882, ce dernier lui propose le poste de directeur local aux Nouvelles-Hébrides. L'armateur anglais accepte l'offre de cette société qui vient de créer des liaisons maritimes entre la Nouvelle-Calédonie et l'Australie. Macleod apporte dans l'affaire ses bateaux et ses terres et développe des activités commerciales entre les Nouvelles-Hébrides, la Nouvelle-Calédonie, l'Australie et la Nouvelle-Zélande. Vanikoro constitue naturellement l'une des étapes obligées. La compagnie calédonienne a pour ambition de négocier des terres et d'installer des planteurs pour défendre les intérêts français contre l'influence grandissante des pasteurs anglais aux Nouvelles-Hébrides et d'étendre son influence sur Vanikoro en vue d'une exploitation du bois. Commerçant avisé, Macleod devient l'homme d'affaire anglais le plus riche de l'archipel et sa réputation de fin connaisseur de la région traverse les frontières.

Ci-contre : Extrait manuscrit du rapport du commandant du Bruat
au Gouverneur de la Nouvelle-Calédonie.

Double page suivante : La Lady Saint Aubin, un bateau appartenant à MacLeod, au mouillage à Port
Havannah, île d'Efate. D'après Hagen, 1891.





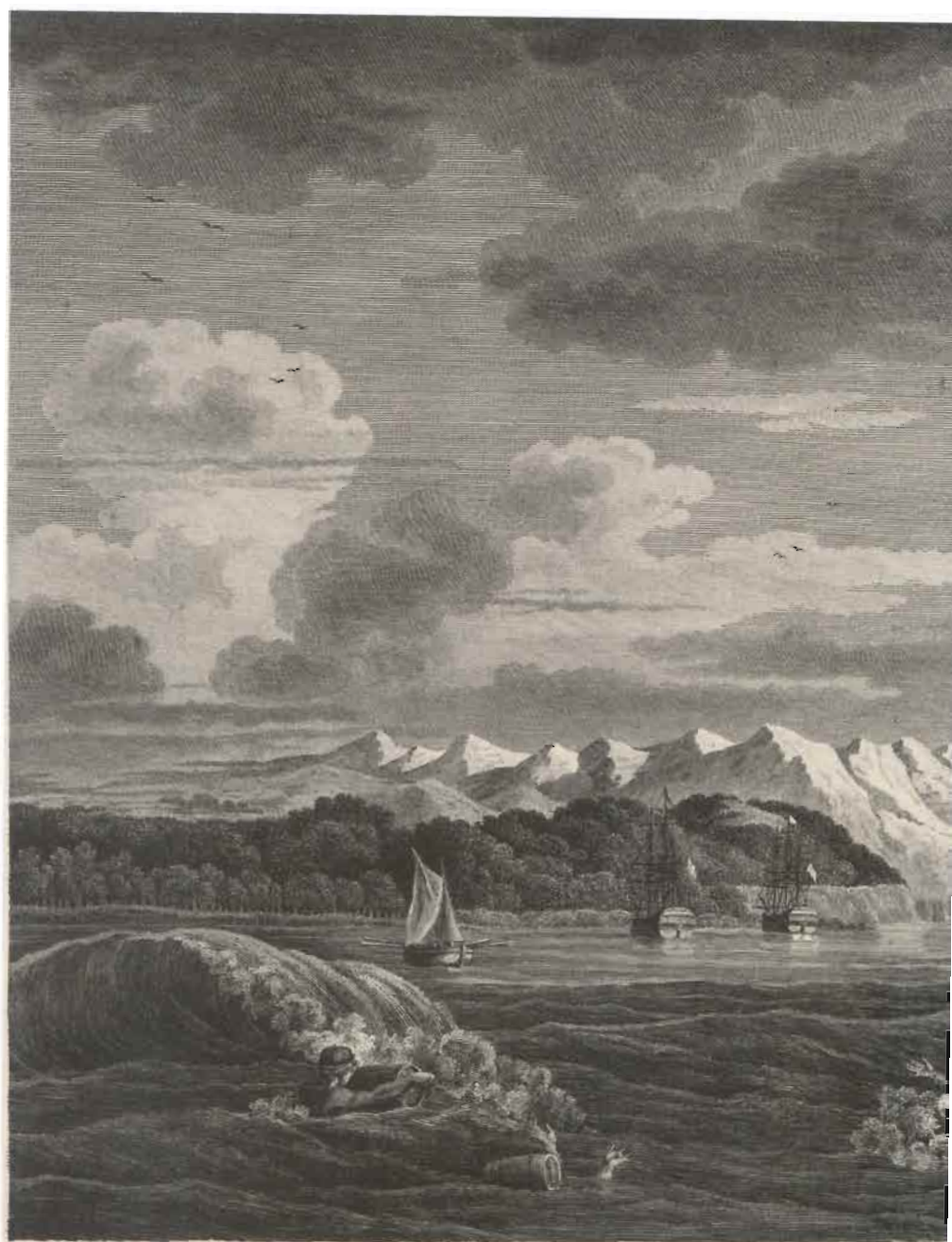


La mission cachée du Bruat

A la fin du mois de mai 1883, le capitaine Benier, commandant de la Marine française, venu de Nouméa, approche Macleod à Port-Havannah. Le commandant de l'avis *Le Bruat* a notamment pour feuille de route de ramener des reliques du naufrage des frégates françaises. Auprès de l'armateur anglais, il s'enquiert de l'existence d'une structure qui aurait été construite par les marins rescapés à Vanikoro. Macleod n'apporte aucune information nouvelle au commandant et affirme n'avoir jamais entendu parler d'un tel monument. Peu soutenu par le commerçant dans ses démarches, le capitaine Bennier met le cap sur les Santa Cruz et accoste à Vanikoro à la fin du mois de juillet. Il entame des fouilles en mer et à terre. Sur l'île, il n'aperçoit aucun monument qui aurait été laissé par les naufragés. A Païou, les marins français creusent le sol près de la rivière et se heurtent à un terrain difficile. L'eau envahit les trous et les fouilles sont interrompues, sans avoir permis de découvrir de traces. Dans le même temps, le mauvais temps limite l'efficacité des recherches en mer. Sur l'épave de la fausse passe, *L'Astrolabe*, les marins parviennent néanmoins à remonter des éléments volumineux dont trois ancres, deux canons et des fragments de corps de pompe. Le bilan de cette expédition sur le naufrage de Lapérouse semble bien mince, tout comme la durée des recherches menées sur quatre jours, du 28 au 31 juillet 1883. Il n'y a, en fait, rien d'étonnant à cela. Le capitaine Benier avait une mission secrète et bien plus sensible. Son passage à Vanikoro n'était qu'un prétexte pour s'intéresser aux Nouvelles-Hébrides voisines. Il devait étudier la possibilité pour la France d'annexer cet archipel convoité par l'Angleterre. Sa mission consistait à montrer le drapeau tricolore, évaluer le nombre de colons français et envisager l'opportunité d'une extension de la colonie pénale néo-calédonienne, comme le spécifie un courrier adressé à Nouméa au gouverneur Pallu de la Barrière par son ministre de tutelle. Dans ce contexte, on comprend les raisons pour lesquelles la mission du *Bruat* dura deux mois dans l'archipel hébridais. Au regard de l'histoire, il apparaît

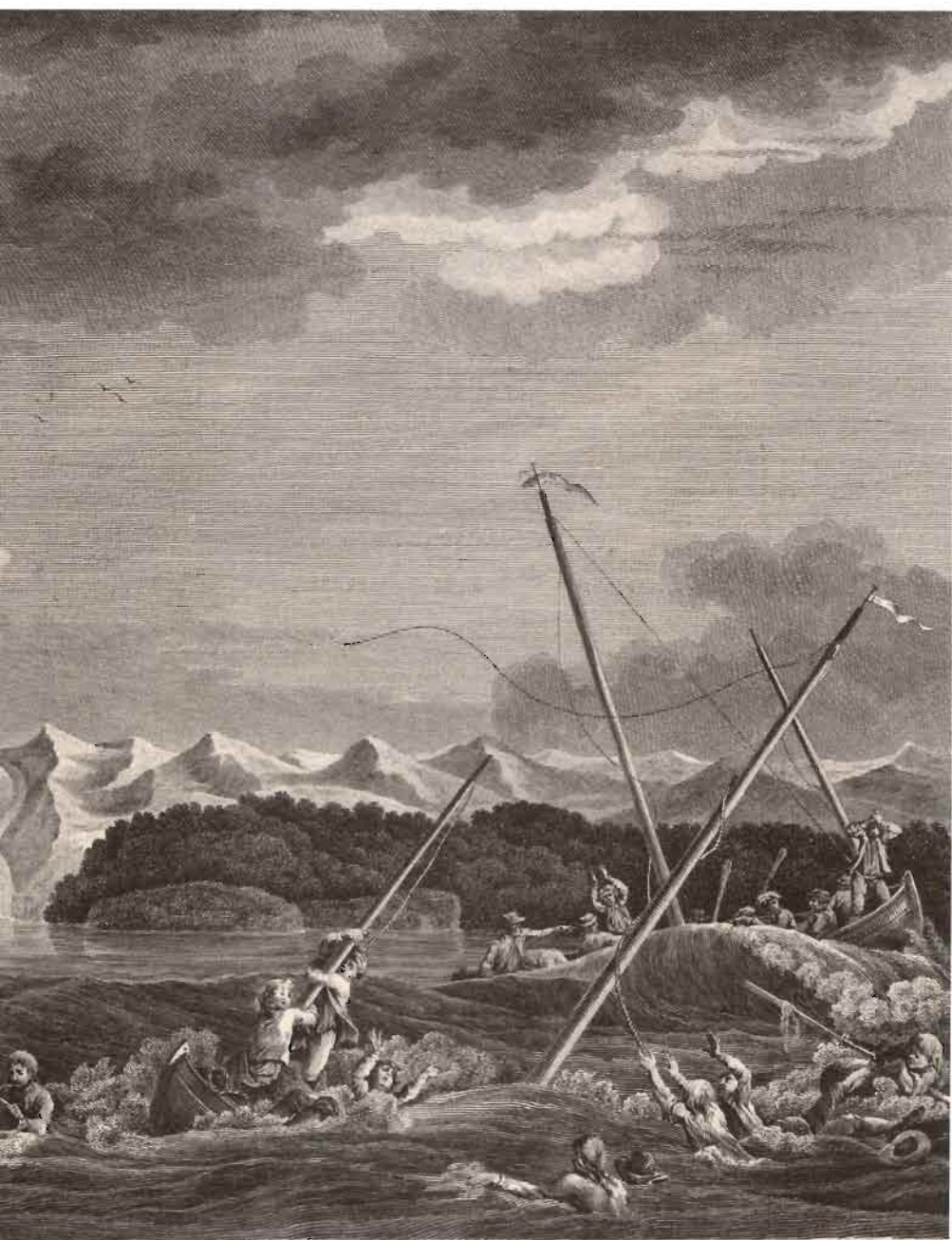
Ci-contre : *Plaque commémorative déposée par les marins du Bruat.*

Double page suivante : *Naufrage des deux chaloupes au port des Français.* Dessin N. Ozanne.



Dessiné par B. Chasse

NAUFRAGE DES DEUX CHALO



Gravé par Boyssieuville

PES, AU PORT DES FRANÇAIS.



également que Macleod n'a pas tout dit au capitaine Benier. Le témoignage d'Eliki, un marin indigène embarqué sur *Le Bruat*, contredit les déclarations de Macleod faites à Port-Havannah. Eliki raconte à Thomas Julien, un journaliste australien et ami de Macleod, que l'armateur anglais a vu une construction de pierres sur une colline de Vanikoro. Il précise même que le capitaine pense que la structure contient des documents sur le sort des naufragés. Si Macleod a menti, comme le laisse entendre ce témoignage, c'est qu'il en sait plus et que ce passionné d'histoire maritime souhaite garder pour lui ses trouvailles. Il n'est pas le seul à se rendre à Vanikoro, un siècle après le naufrage de *L'Astrolabe* et de *La Boussole*. Les découvertes les plus intéressantes émanent d'ailleurs plus des marins commerçants des Nouvelles-Hébrides que des expéditions françaises officielles.

Un monument pour Clifton

Deux ans après le passage de la mission du *Bruat* aux Santa Cruz, Richard Clifton, second de Macleod, évoque, lui aussi, la présence d'un monument laissé par les naufragés. Le marin, surnommé Dick, connaît cette région des Salomon pour y avoir navigué comme employé de Macleod puis pour la Compagnie Calédonienne des Nouvelles-Hébrides. Il raconte sa découverte le 3 février 1885 dans le journal *L'Indépendant*, en Nouvelle-Calédonie. L'article rapporte que Clifton a aperçu "*un monument élevé par les Français qui a échappé aux recherches du Bruat*" alors que le marin longeait le récif extérieur au large de Païou. Dick dit avoir observé sur un monticule "*un défriché qui lui a paru ancien et au milieu duquel s'élève une pyramide triangulaire qui ne peut avoir été construite que par des mains humaines*". A l'aide d'une longue-vue, l'ancien capitaine des bateaux de Macleod a observé ce monument "*très visible de la pleine mer*", semblant construit en pierre et couvert de lianes. Clifton le localise précisément à l'intérieur d'un défriché d'environ trois hectares, en pleine brousse. *L'Indépendant* raconte encore que Clifton a tenté de s'y rendre, une fois à terre, mais sans succès. L'homme n'a pu trouver son chemin au milieu des bois, stoppé par les contreforts de la montagne. Bien que Clifton n'apporte aucune preuve de

Ci-contre : Les recherches d'une éventuelle construction dans les collines surplombant la baie de Païou, menées en 1999 et en 2003, demeurèrent infructueuses.

ses observations, l'information relance le débat sur la fin mystérieuse de Lapérouse, quarante ans après la découverte des premiers objets du naufrage de l'expédition Française. La présence d'une pyramide ou construction de pierre apparaît d'ailleurs plausible. Elle rappelle le cénotaphe dressé en 1786 en Alaska, après la disparition de vingt et un marins de l'expédition dans la baie du Port des Français. Pour commémorer l'accident des deux chaloupes, renversées par la force de courants très violents, Lapérouse avait obtenu des Indiens la permission d'ériger un monument sur une petite île au milieu de la baie. Au pied de la construction, dans une bouteille scellée et enterrée, un document décrivait les circonstances de l'accident, indiquait le nom des disparus et contenait les vers suivants :

*"A l'entrée du port ont péri vingt-un braves marins
qui que vous soyez, mêlez vos larmes aux nôtres".*

Et un trésor mystérieux pour Macleod

A l'annonce de la découverte, par Clifton, de cette structure, Macleod garde le silence et poursuit ses activités pour la société de Nouméa, devenue la Compagnie Calédonienne des Nouvelles-Hébrides. Il réussit à faire signer un bail important pour la jouissance des terres avec les chefs de Vanikoro. Fort de ce succès, le capitaine demande à sa hiérarchie l'autorisation de réaliser des fouilles pour retrouver de nouvelles pièces historiques. Il reçoit une fin de non-recevoir et quitte, en 1885, cette société avant de commercer de nouveau pour son compte. Redevenu indépendant, l'armateur a-t-il pu mener à bien ces recherches à Vanikoro ? Tout semble l'indiquer car en 1887, Macleod affirme posséder des monnaies anciennes trouvées dans la région.

Le capitaine marchand fait cette annonce en Nouvelle-Zélande. Il confie au journal *Evening Star* qu'il détient des dizaines de pièces d'argent espagnoles du XVIII^e siècle trouvées sur une plage de Mallicolo. Le 13 avril 1887, l'édition de

Ci-contre : Pierres de lest, gneiss rose du massif armoricain sous une case à Païou.

Peut-être les derniers vestiges d'un mausolée ?

Double page suivante : Les berges de la rivière Lawrence.

Toute recherche dans une végétation tropicale dense rend nécessaire un débroussaillage préalable.









0 2 cm

Ci-dessus : *Fragment d'un grand vase en porcelaine orné d'un décor floral or sur un fond bleu nuit.*

Boutons d'uniforme d'un officier de Marine en laiton. Fouille du camp à terre.

Ci-contre : *Maison tikopienne sur le rivage à l'est de la rivière Lawrence, baie de Païou.*

Une pièce d'or de 10 roubles, représentant Catherine II de Russie. Epave de La Boussole.



l'Evening Star titre sur la *Découverte d'un trésor aux Nouvelles-Hébrides*. Il situe sa découverte à Mallicolo, qui est l'ancienne dénomination de Vanikoro et le nom d'une des trois plus grandes îles des Nouvelles-Hébrides. En restant ambigu sur le lieu de la découverte, Macleod continue de cultiver prudence et discrétion. A son escale suivante, Sydney, le commerçant parle de nouveau de son butin de Mallicolo. Un journaliste australien témoigne avoir vu et tenu entre ses mains les pièces espagnoles et les décrit comme abîmées, ternies et datées du milieu du XVIII^e siècle. Macleod précise qu'il a l'intention de retourner prospecter l'endroit où il a trouvé ces pièces et entend se procurer un équipement de plongée. C'est sans compter sur son concurrent direct dans cette quête : son beau-fils, George Facio, un métis d'origine grecque et kanak. Les deux hommes, autrefois compagnons de navigation, sont désormais en froid. L'époque où le commerçant anglais confiait ses bateaux à son gendre et lui laissait sa propriété de l'île d'Epi appartient définitivement au passé. Aux Nouvelles-Hébrides, le capitaine Facio travaille maintenant pour la maison de commerce Morgan and Co. Le 24 avril 1887, peu après la publication de l'article sur la découverte des pièces d'argent, le commandant Facio quitte Nouméa à bord du *Mary Anderson* pour une destination inconnue. George Facio a-t-il trouvé la partie restante du butin ? On ne peut l'affirmer catégoriquement et seules les écritures nous renseignent sur la suite de cette histoire. En 1912, Douglas Rannie, auteur d'un récit sur ses aventures dans le Pacifique Sud, raconte que Facio a ramené de Vanikoro ce que ses prédécesseurs cherchaient. Il aurait découvert un canon de bronze et le coffre au trésor, en ouvrant un monticule qui ressemblait à une tombe. Si le rôle de Facio demeure mystérieux dans cette affaire et pourrait être primordial, Macleod joue également une partition remplie de silences. Il a certainement dissimulé la vérité quand le capitaine Bénier l'interrogeait sur les vestiges de l'expédition Lapérouse. Il est aussi possible qu'il ait trouvé avant 1887 le "*trésor de Mallicollo*" et ait distillé sciemment les informations dans la presse.

Ci-contre : Le chef Thomas, en 2006 avec l'un de ses petits enfants à Païou.
Gardien d'une tradition transmise de génération en génération.



Secrets de marins

Avec leur part d'ombres, les découvertes de ces trois marins commerçants, Macleod, Facio et Clifton suggèrent que les naufragés ont laissé de nombreuses pièces à terre et ont érigé un monument. La présence de cette structure apparaît très plausible depuis qu'un géologue anglais a signalé une roche granitique à Païou, qui ne correspond pas au contexte volcanique de Vanikoro. Entre 1999 et 2008, une quinzaine de gros fragments de granit sont dégagés du sable, devant le village ou dans la brousse. Les études montreront qu'il s'agit de gneiss rose, venu du massif armoricain. La taille et le poids des blocs font penser à du lest qui aurait été amené à terre par les rescapés. Ils auraient pu utiliser ces pierres de leur terre natale pour construire une tombe ou un monument qui n'aurait pas échappé à d'éventuels visiteurs européens. Dans cette hypothèse, la dispersion actuelle des blocs prouverait que la structure érigée a été trouvée et démantelée. On ne peut s'empêcher de penser que Macleod, Facio et Clifton ont, entre 1870 et 1890, tour à tour puisé dans le filon et caché en partie leurs découvertes. Le mystère demeure sur la présence éventuelle de documents et de cartes à l'intérieur.

Seules, les pièces d'argent de Macleod, qui font l'objet d'articles en Nouvelle-Zélande et en Australie, apportent un début d'élément de réponse. Ces pièces d'argent espagnoles rappellent celles, datées de 1783, qui seront trouvées à Vanikoro à plusieurs reprises jusqu'en 1945. Plus tard, en 1999, deux pièces, dont l'une de 1741, seront exhumées lors de nouvelles fouilles. Entre 1880 et 1930, le site de Païou a donc été fouillé à plusieurs reprises et sans concertation par des marins venus des îles voisines, puis par les administrateurs et les employés de la KTC. On peut penser que de nombreux objets ont rejoint des collections privées, ce qui nuit encore aujourd'hui à la compréhension de l'histoire des rescapés français dans cette île. Deux illustres marins, le capitaine Dillon et le commandant Dumont d'Urville, avaient déjà essayé d'appréhender la fin de l'expédition maritime de Lapérouse aux Salomon. Quarante ans après le désastre, les navigateurs ne trouvent pas de camp des naufragés mais obtiennent des informations précieuses sur le sort des marins français. Leurs témoignages, publiés et largement diffusés, mettent fin aux rumeurs après la disparition mystérieuse des frégates et fixent la mémoire orale des derniers témoins du naufrage.

Ci-contre : *Buste de Louis XV sur un louis d'or dit "aux lunettes".*



0 2 cm



0 2 cm





CHAPITRE 2

Les pionniers Dillon & d'Urville

*Portrait en pied du contre-amiral Dumont d'Urville (1790-1842).
Jérôme Cartellier (1813-1877).*



Les premières rumeurs sur la présence de vestiges de l'expédition Lapérouse dans le Pacifique atteignent l'Europe. De retour d'une navigation dans l'hémisphère Sud, l'amiral anglais Manby raconte, en 1825, que des marins américains ont vu des insulaires avec des objets européens. Ces informations seront confirmées l'année suivante par l'Irlandais Peter Dillon puis par le Français Dumont d'Urville. Ces navigateurs, premiers découvreurs des vestiges de l'expédition Lapérouse, se livrent à un chassé-croisé aux Salomon et établissent l'histoire du naufrage avec des approches différentes. En 1826 et 1827, le capitaine Dillon s'appuie sur sa connaissance des insulaires du Pacifique pour obtenir les objets laissés par des marins disparus. *A posteriori*, il va tout mettre en œuvre pour justifier une découverte fortuite tout en cherchant à comprendre la tragédie. En 1828, le commandant Dumont d'Urville, arrivé second à Vanikoro, engage une vaste exploration scientifique, collecte des reliques significatives et s'applique à laisser des empreintes de son passage. Dans ce duel franco-anglais, le baroudeur irlandais, qui localise en premier l'endroit du naufrage des frégates françaises, sera finalement moins reconnu que d'Urville, par les autorités et les milieux scientifiques de l'époque.

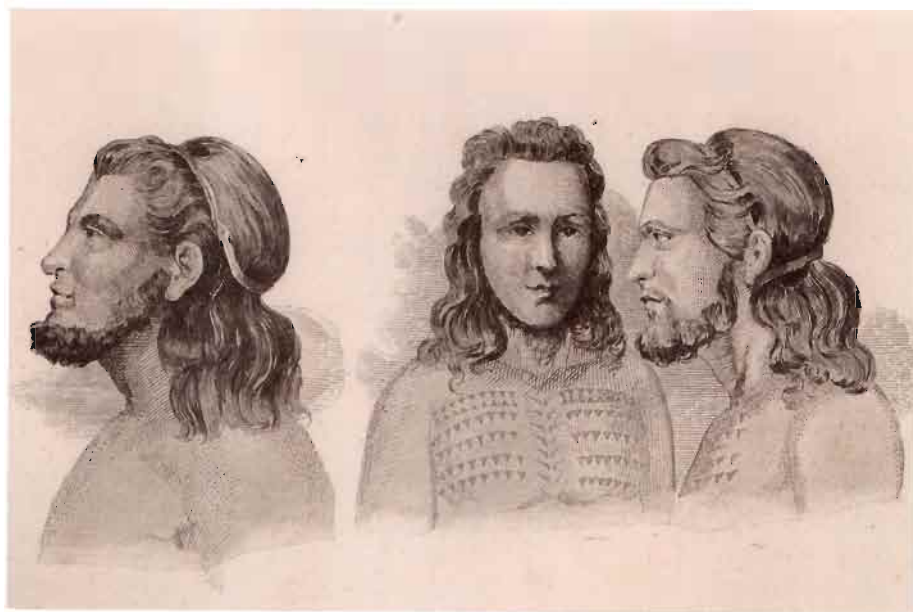
Tikopia, l'île Sésame

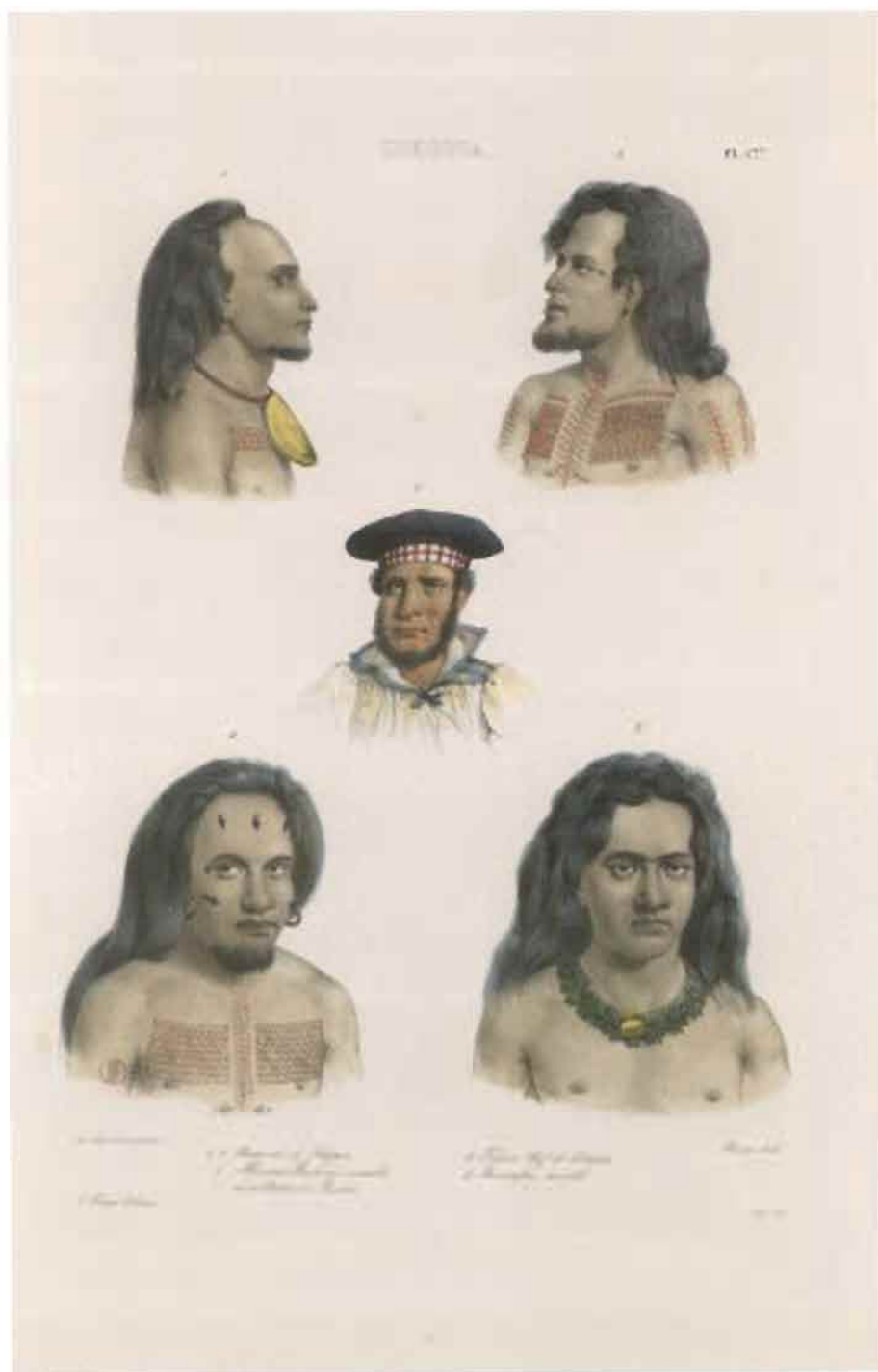
Un matin du mois de mai 1826, Peter Dillon qui commande le *Saint Patrick*, aperçoit une île verdoyante aux allures de piton et entourée de récifs. Le bateau, en route pour l'Inde, fait escale à Tikopia, île voisine de Vanikoro. Au mouillage, des pirogues se pressent près du voilier et Peter Dillon reconnaît, dans la première embarcation, un homme à la peau foncée et aux cheveux longs. Il s'agit du lascar Joe, un de ses anciens compagnons de mer qui ressemble en tous points à un Polynésien. L'ancien marin, métis indien, porte un pagne autour des reins, comme les Tikopiens et est entièrement tatoué. A bord d'une autre pirogue, le capitaine irlandais distingue Martin Bucharth, un Prussien qu'il a déposé treize ans auparavant à Tikopia, avec sa femme et le lascar Joe. Rassuré, le capitaine fait monter sur son navire les deux

Ci-contre : Pirogue des îles Santa Cruz, à la fin du XIX^e siècle.

hommes qui ne semblent pas le reconnaître immédiatement. Le Prussien aux longues pattes d'oie parvient à s'exprimer en anglais malgré ces années d'isolement tandis que le lascar Joe mélange les langues bengali, tikopienne, fidjienne et anglaise. Et sur le pont du *Saint Patrick*, le lascar Joe troque des objets contre des hameçons. A cette occasion, il offre une garde d'épée en argent fleurdelisée à un marin. Peter Dillon examine attentivement l'objet et fait le lien avec la disparition de *L'Astrolabe* et de *La Boussole*. L'Irlandais sait qu'une récompense est offerte par la France pour tout renseignement sur le lieu du naufrage des frégates. Croyant distinguer les initiales de Lapérouse sur la relique, il se rend à terre pour enquêter avec l'aide de Martin Buchart, qui lui sert d'intermédiaire et d'interprète. Dillon apprend de ses informateurs tikopiens que l'archipel de Mannicolo, situé à deux jours de mer à l'ouest, recèle de nombreux vestiges d'un ancien naufrage. Sur cette île, connue aujourd'hui comme Vanikoro, deux grands bateaux se seraient échoués à Wanou et à Païou, après un fort coup de vent. A Wanou, les indigènes, armés d'arcs et de massues, se seraient précipités vers le navire, auraient essuyé des coups de canons et de mousquets et auraient perdu plusieurs guerriers. Pour se venger, les habitants de Mannicolo auraient massacré à terre tous les marins qui fuyaient leur bateau. Le sort de l'équipage du second navire aurait été moins tragique. Les marins auraient vécu à terre plusieurs mois après avoir gagné la confiance des habitants à l'aide de cadeaux. Ils auraient même construit une embarcation plus petite avec des matériaux récupérés à bord de leur navire. Au moment du départ, des naufragés seraient restés dans l'île après avoir obtenu l'assurance de leur commandant de revenir les chercher. Convaincu par ces récits, Peter Dillon veut se rendre à Vanikoro pour y rencontrer d'éventuels survivants. C'est sans compter sur les mauvaises conditions météorologiques qui empêchent tout accostage près de l'île volcanique. Au bout d'une semaine, le navigateur décide, à contrecœur, de reprendre sa route vers Calcutta où il doit écouler une cargaison de bois récupérée en Nouvelle-Zélande. Un chercheur de trésor aurait sûrement tout tenté pour récupérer les reliques en vue de réaliser de bonnes affaires. Dillon opte, lui, pour une démarche plus respectueuse de l'intérêt historique. Il imagine réunir à Calcutta les moyens nécessaires pour une véritable expédition scientifique qui puisse faire la lumière sur le naufrage. La personnalité de Dillon et

Ci-contre : *Départ de Dumont d'Urville.*
Habitants de Tikopia.





son intérêt pour l'histoire des expéditions maritimes contribuent ainsi à éclaircir le mystère sur la disparition des frégates françaises attendues à Brest en 1789. Quelques mois plus tard, la garde d'épée collectée à Tikopia devient la première preuve du naufrage de l'expédition Lapérouse dans les Salomon.

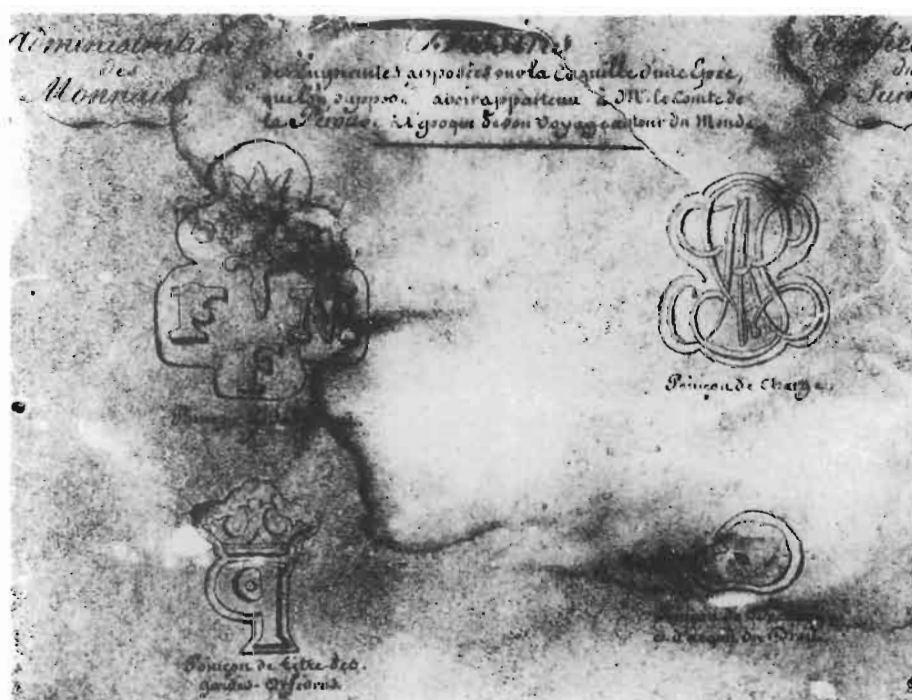
Le capitaine irlandais met en scène sa découverte. Dans ses écrits, il présente l'escale de Tikopia comme un détour voulu pour prendre des nouvelles de ses vieux compagnons, Buchart et le lascar Joe. Elle relève pourtant plus des aléas de la navigation et des besoins du commerce. Quand, à la fin du mois d'avril 1826, Peter Dillon quitte le Nord de la Nouvelle-Zélande pour l'Inde, il espère passer par les Tonga et Fidji pour se procurer des sculptures traditionnelles, de la nourriture, des bûches de mer et des écailles de tortue. C'est finalement une tempête, survenue deux jours après le départ du *Saint Patrick*, et le mauvais état de son bateau, qui l'auraient contraint à changer d'itinéraire et à emprunter une route plus au nord, autour de la Nouvelle-Guinée, en passant par le Sud de la Nouvelle-Calédonie puis par les Salomon.

Cet épisode illustre la complexité de la personnalité de Peter Dillon qui arrange la réalité pour satisfaire ses intérêts. Il ne mentionne jamais la rencontre du lascar Joe et d'un capitaine baleinier, quelques années avant son passage. Lors de ce contact le capitaine baleinier avait vu, et peut-être obtenu, des objets du naufrage. La nouvelle a fait le tour des îles et Dillon ne peut l'ignorer quand il décide ce détour par Tikopia.

Pita, l'Irlandais du Pacifique

Le découvreur des premières reliques de l'expédition Lapérouse aime à mettre en valeur ses exploits et ses origines. Né en 1785 aux Antilles d'un père Irlandais et d'une mère inconnue, Peter Dillon se plaît à évoquer une hypothétique filiation avec la famille Dillon de Martinique, dont certains membres s'illustrèrent dans l'armée anglaise. Il n'hésite pas à écrire qu'il descend d'une lignée de nobles venus d'Irlande. Cet homme, décrit comme robuste, autoritaire et à l'intelligence brillante se trouve même une parenté avec une comtesse mariée à l'un des compagnons de Napoléon I^{er}

Ci-contre : *Portrait de quatre habitants de Tikopia et de Martin Buchart.*
Dessin Jacques Francois Gauderique Llanta.



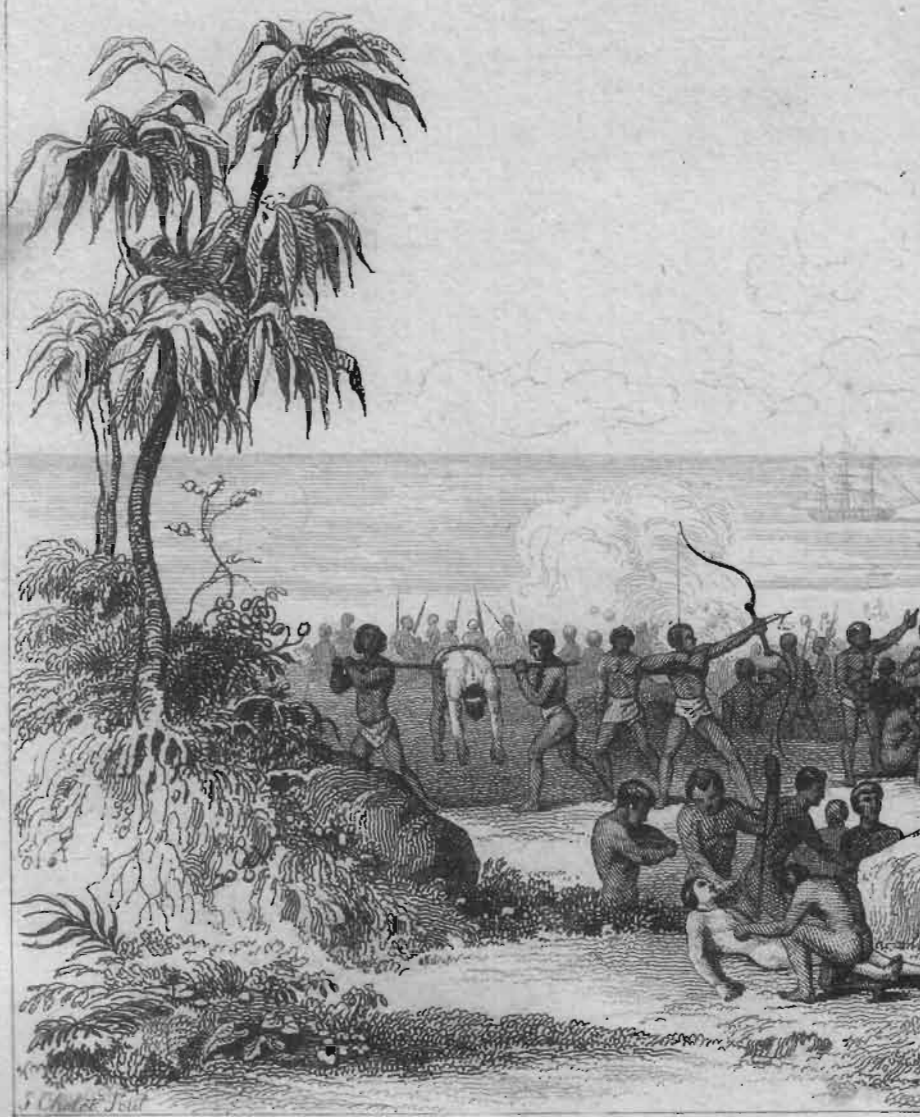
lors de son exil à Sainte-Hélène. De la même manière, Peter Dillon se vante d'avoir participé en 1805 à la bataille de Trafalgar, symbole de la suprématie de la flotte anglaise sur la Marine française, tandis qu'il reste mystérieux sur son passage dans la Marine en Angleterre.

Peter Dillon est un navigateur hors pair et un fin connaisseur du Pacifique qui aime à conter les événements à son avantage. Son expérience dans la région débute à Fidji en 1808, comme jeune marin engagé à bord du *General Wellesley*. Dans l'une des baies de l'île de Vanua Levu, le jeune homme de vingt ans s'improvise chasseur de trésor avec d'autres marins. Il récupère pendant quatre mois des pièces d'argents et des lingots d'or sur l'*Elisa*, un voilier américain, naufragé la même année. Les mois suivants, le marin sillonne le plus vaste océan du monde à bord de navires marchands, comme le *Mercury*, jusqu'à Fidji et dans les îles de la Société, avec de régulières escales à Sydney. En octobre 1809, l'Irlandais s'installe pour plus de deux ans à Bora-Bora où il vend des porcs salés aux équipages de passage, partage la vie des Tahitiens, apprend leur langue et se lie d'amitié avec l'un des chefs des îles Sous-le-Vent. Connu désormais sous le nom de Pita, Dillon reprend la mer en 1812 pour se rendre dans l'île de Norfolk. Dans l'ancienne colonie britannique, il rencontre le capitaine Robson qui lui propose la place de troisième maître sur le *Hunter*. A vingt-cinq ans, Dillon accepte d'embarquer pour une campagne dans les îles Fidji. Il ignore alors l'importance de ce voyage sur le cours de son existence. A Fidji, il va rencontrer Martin Buchart et le lascar Joe, et tous les trois participeront, de près ou de loin, à des événements tragiques, en septembre 1813 dans l'île de Vanua Levu. Ils vont, dans ses écrits, légitimer la découverte de Vanikoro. C'est pour prendre des nouvelles de son ami, treize ans plus tard, affirme-t-il, qu'il revient à Tikopia, traçant ainsi le lien entre la découverte du naufrage de Lapérouse à Vanikoro et son aventure à Fiji. Les raisons qui le conduisent à lier ces péripéties sont peut-être plus subtiles. Dillon manipule le déroulement de l'histoire pour améliorer son image. Grâce aux événements de Fiji et de Vanikoro, il devient l'aventurier et l'historien qu'il a toujours souhaité être, justifiant par anticipation ses recherches à Vanikoro.

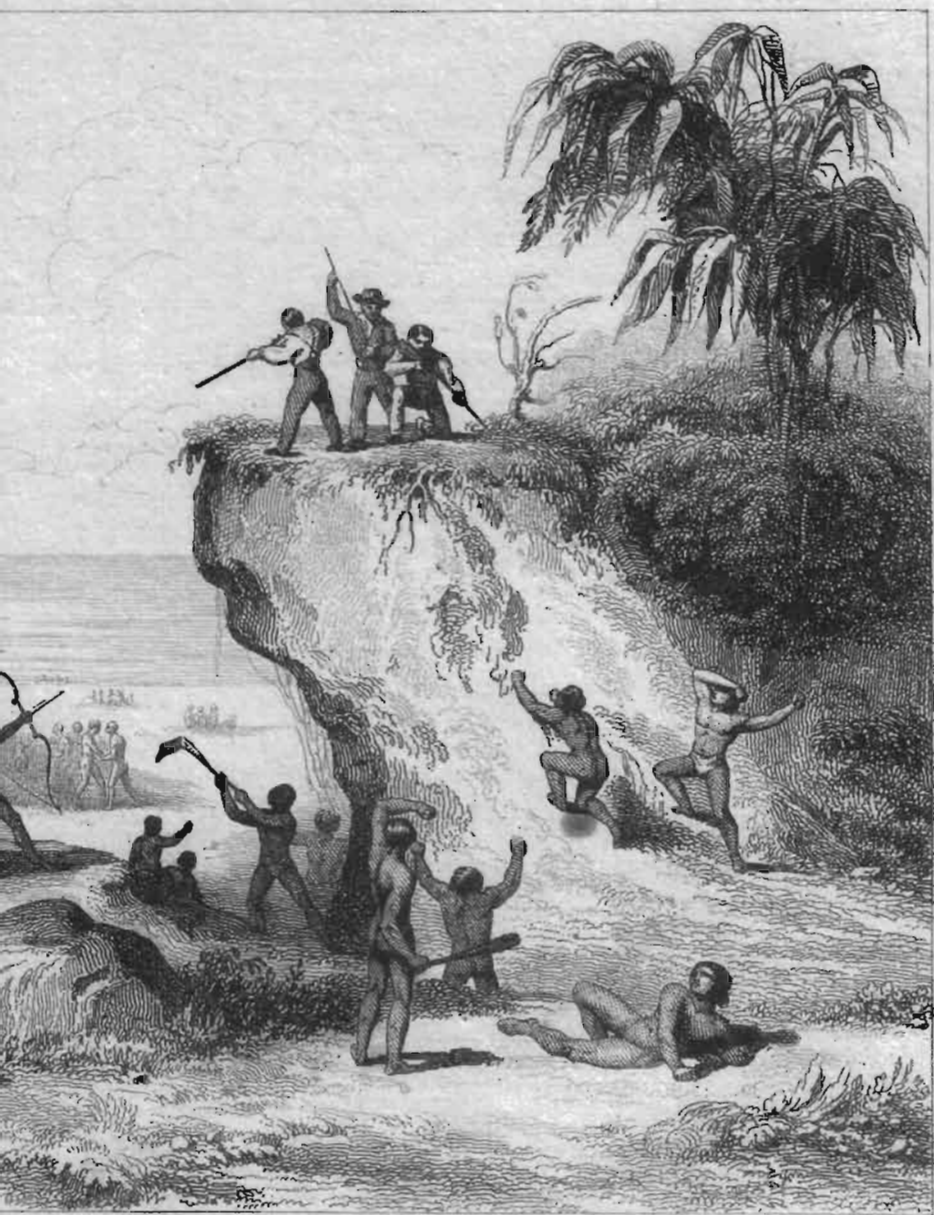
Ci-contre : Cloche de L'Astrolabe rapportée par Peter Dillon.
Garde en argent d'une épée d'officier de Marine français
et dessin des empreintes relevées par Dillon sur la coquille.







Darwin del.



Dillon's Rock, un combat revu pour Vanikoro

Le *Hunter* navigue dans les eaux fidjiennes pour collecter du bois de santal, une essence très prisée par les Chinois et les Indiens. La ressource se tarit après avoir été au cœur d'un commerce florissant depuis le début du XIX^e siècle. Pour obtenir la précieuse marchandise, l'équipage prête main-forte au chef Vonasa, originaire du village de Wailea, en échange de la promesse d'un chargement de bois. En avril, vingt hommes armés du *Hunter* et un millier de guerriers fidjiens détruisent le village fortifié de Bekavu, près de la rivière Dreketi. Le santal attendu n'arrive pourtant qu'au compte-gouttes et les relations s'enveniment entre Européens et Fidjiens. Le jour où des pirogues s'approchent de trop près du *Hunter*, l'équipage fait feu, capture huit guerriers et mène une expédition punitive à terre, en incendiant les habitations de son ancien allié. Après ces incidents, le *Hunter* reçoit l'appui de marins européens installés dans l'île et de membres de l'équipage de l'*Elizabeth*, un autre bateau du capitaine Robson, arrivé entre-temps. Peter Dillon et deux officiers participent à une nouvelle attaque contre le village de Wailea le 6 septembre 1813. Les assaillants se dispersent en petits groupes dans le hameau déserté et brûlent encore des maisons. Mais le piège se referme sur eux quand les tambours retentissent. Dillon et ses compagnons ne peuvent plus rejoindre leurs chaloupes sur la plage, car plus d'un millier de guerriers leur barrent le passage. Un affrontement suit, faisant plusieurs victimes, dont deux Européens installés à Vanua Levu. Norman, un officier du *Hunter*, reçoit, lui, une lance en pleine poitrine. Devant la tournure des événements, Peter Dillon et cinq de ses compagnons s'enfuient vers une colline surplombant la baie pour alerter Robson, dans l'espoir d'être secourus. Du haut de leur refuge, les six hommes s'impatientent devant l'absence de renforts. Ils parviennent à négocier leur vie sauve contre celle des huit otages Fidjiens restés sur le *Hunter* et c'est Thomas Dafny, un marin blessé, qui informe le capitaine Robson de la teneur de l'échange. Le marché scellé ne dure pas : deux compagnons de Dillon sont tués. Peter Dillon renverse immédiatement la situation et prend en otage un prêtre fidjien venu négocier leur reddition. Pita parvient ainsi à rejoindre le *Hunter* avec ses deux compagnons.

Doubles pages précédentes :

On se bat avec les Indigènes. Dessin Jacques Liozu. D'après Paluel-Marmont.

Combat de Dillon à Fiji.

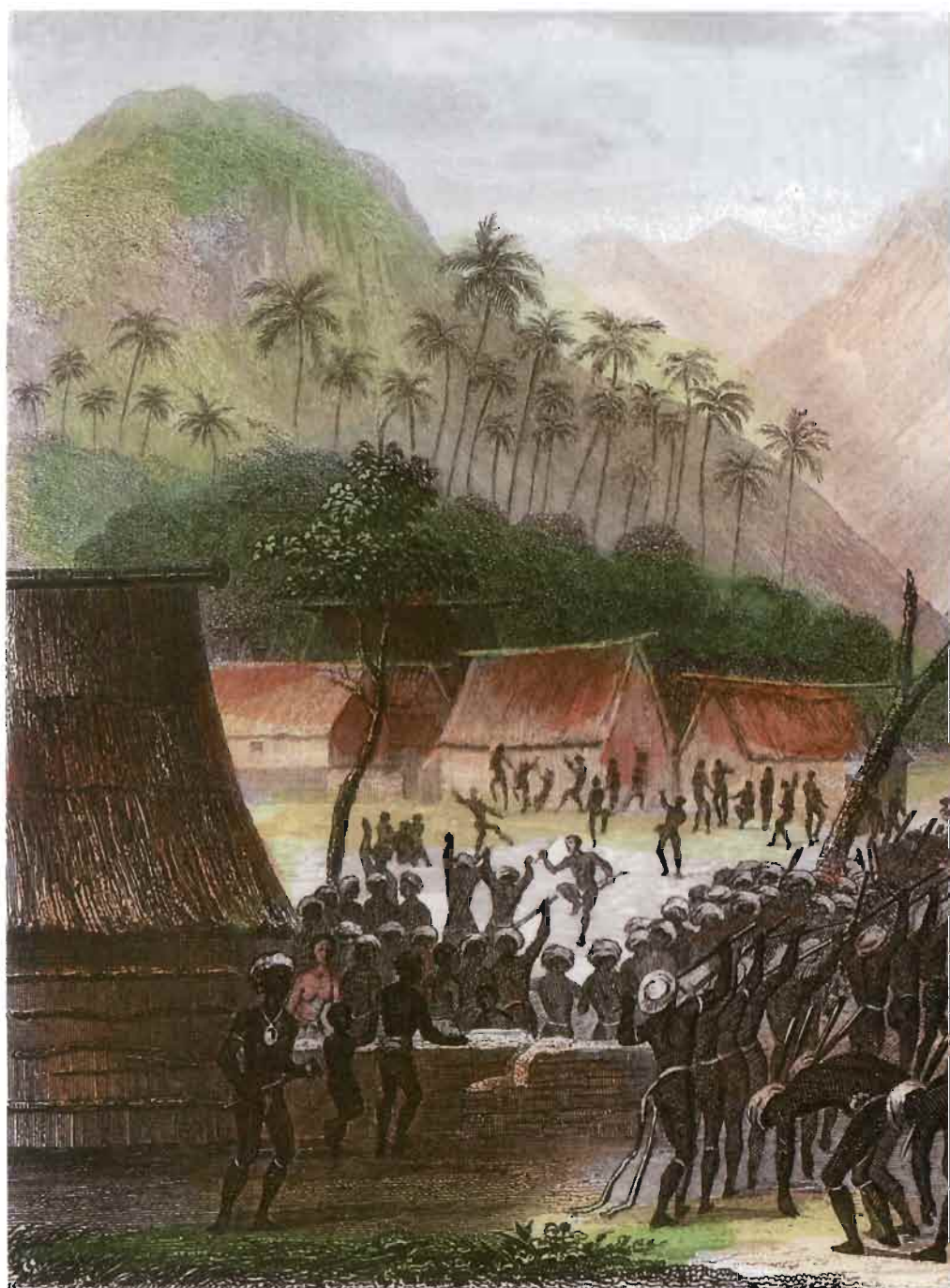
Double page suivante : *Danse des naturels des îles Fiji.* Gravure de Aubert.

Entre 1813 et 1828, cet exploit appelé Dillon's Rock fait l'objet de plusieurs publications dans les Gazettes de Sydney et de Calcutta. Il offre au marin irlandais un début de notoriété. Devenu capitaine de bateau, Peter Dillon raconte cette aventure et l'agrément de nouveaux détails au fil des récits. Le navigateur met de plus en plus en avant son rôle de meneur et modifie le nom des protagonistes. Dans l'un de ses derniers articles, Dillon décrit Martin Buchart, natif de Stettin, comme l'un des seuls rescapés des incidents à Fidji. Des témoins affirment pourtant que l'Allemand se trouvait, pendant la rixe, à bord du *Hunter* avec le lascar Joe. L'introduction tardive du Prussien comme figure majeure du combat de Dillon's Rock traduit une volonté du capitaine marchand de scénariser ses exploits. Peter Dillon, avide de reconnaissance, raconte les histoires à sa manière afin qu'elles ne lui échappent pas.

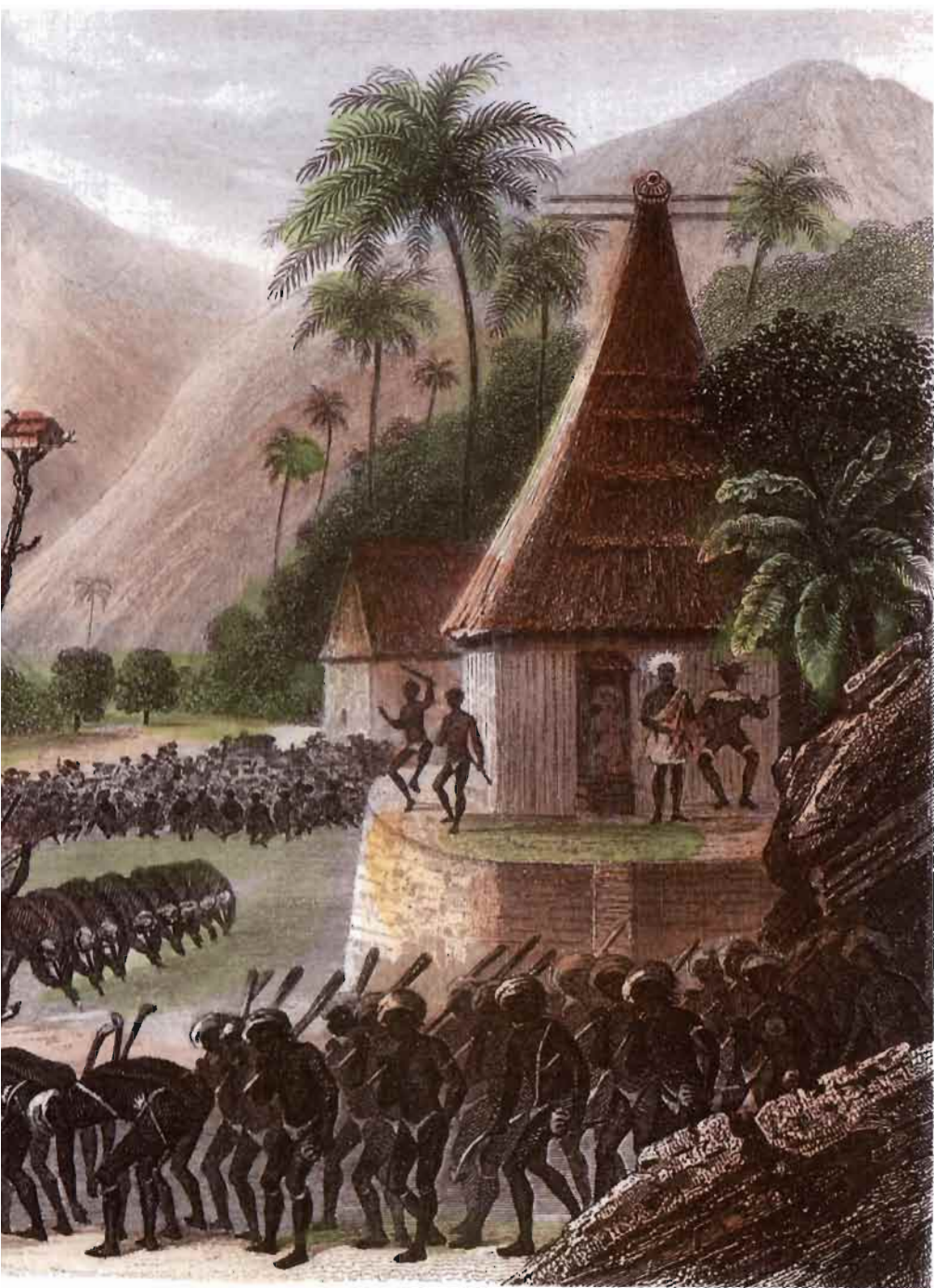
Mais le capitaine dispose aussi de nombreuses qualités. Il veille à ne pas léser les habitants du Pacifique lors de tractations commerciales et sait garder son sang-froid dans les situations délicates. C'est le cas en 1825, dans la baie des Îles, située au nord de la Nouvelle-Zélande. Peter Dillon n'hésite pas à mettre en joue le chef maori Pomare, qui réclamait vengeance après s'être blessé avec un couteau sur le *Saint Patrick*. Dans le face à face, Dillon calme ses troupes et met en fuite les pirogues maories venues secourir leur chef.

Un arrêt forcé en Tasmanie

Baroudeur des mers du Sud, Peter Dillon compte goûter une nouvelle fois à la notoriété en montant l'expédition désirée aux Salomon. Il s'y attelle dès que le *Saint Patrick* touche l'Inde, le 27 août 1826, en montrant la garde d'épée, en évoquant les traditions sur le naufrage des frégates et en sensibilisant les autorités coloniales. A Calcutta, il expose ses projets et fait reconnaître ses droits sur la primeur de ses informations. Le 1^{er} novembre 1826, le marin présente ses découvertes devant les meilleurs scientifiques de l'Inde coloniale et devient membre de l'Asiatic Society. Entre-temps, Peter Dillon écrit au secrétaire général du gouvernement du Bengale pour bénéficier d'une aide dans l'organisation d'une campagne de recherche conséquente. Après quelques semaines de négociation, la cause du navigateur irlandais est acquise. Il est nommé commandant d'un nouveau bateau, *La Recherche*, et obtient le soutien de la France, grâce à des négociations avec les autorités de Chandernagor. Elles mettent à la disposition



E. Aubert sc



Imp Gilquin et Dupain, r. de la Calandre, 19, Paris



de l'expédition un observateur, Eugène Chaigneau, neveu d'un administrateur français de l'Indochine.

Martin Bucharth, embarqué à Tikopia, figure parmi les membres d'équipage et participe à la préparation de l'expédition. Avant de quitter l'Inde pour le Pacifique Sud, le 23 janvier 1827, le capitaine explorateur recrute un chirurgien, un naturaliste, un dessinateur et le docteur Robert Tytler, un naturaliste membre de l'Asiatic Society. Le choix de ce médecin, connu pour sa vanité et ses éclats, se retourne contre Peter Dillon pendant le voyage. Début avril, *La Recherche* se retrouve bloquée à quai pour deux mois.

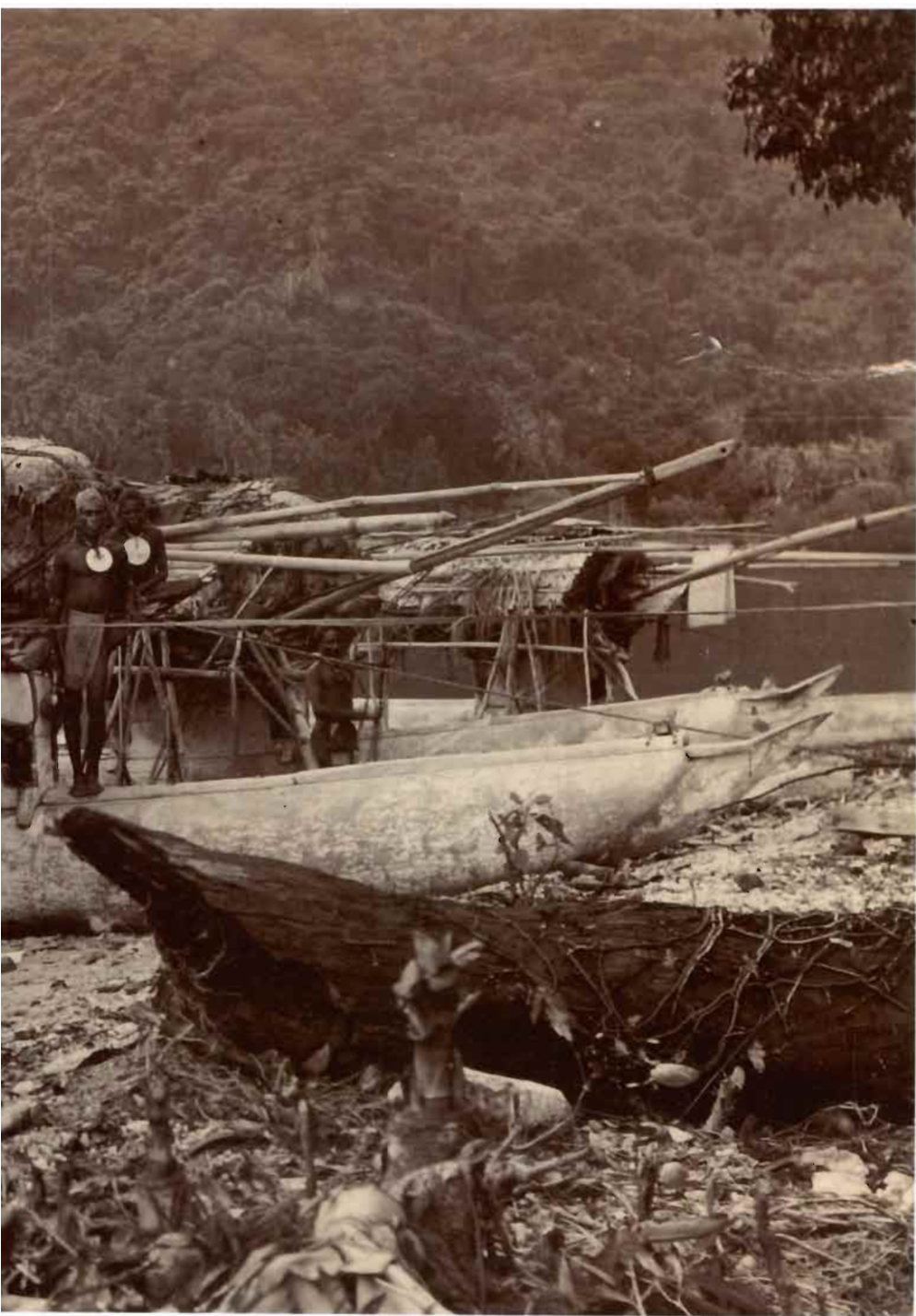
À peine arrivé en Tasmanie, le docteur Tytler poursuit en justice le capitaine de *La Recherche* pour mauvais traitement. Peter Dillon comparait devant un tribunal à la fin avril, et est condamné à une peine de prison. Son incarcération suscite l'indignation d'une partie de l'élite locale qui demande sa libération sous forme de pétition. La démarche apparaît dérisoire, tant le gouverneur de Tasmanie a pris fait et cause pour Tytler. Après avoir fait la une des journaux pendant plus d'un mois, Peter, libéré, quitte la Tasmanie pour rallier Tikopia en passant par Sydney et Tonga, connu alors sous le nom de l'archipel des Amis. Un contretemps modifie la route maritime prévue. À Tonga, la perte d'une grand-voile contraint *La Recherche* à aller en Nouvelle-Zélande et à retarder son arrivée aux Salomon. Sans cet incident, Peter Dillon aurait rencontré le Français Dumont d'Urville qui faisait alors escale dans l'île de Tongatapu. De retour dans cet archipel au mois d'août, Dillon est informé des violents accrochages entre l'équipage de *L'Astrolabe* commandé par d'Urville et les insulaires. Et tandis que le capitaine français a mis le cap sur le Sud-Ouest, Peter Dillon prend une direction Nord-Ouest pour retourner aux Santa Cruz.

Les preuves du naufrage à Vanikoro

En septembre 1827, l'archipel attendu est en vue. Dillon s'arrête de nouveau à Tikopia, où le lascar Joe vit toujours dans une maison de feuilles de palmiers, au bord de mer. Dans l'île, le capitaine prépare sa future enquête. En plus d'être le premier Européen à chercher sur place, il compte s'appuyer sur des guides locaux pour obtenir de nouvelles informations sur les circonstances du naufrage. Son

Ci-contre : *Le lascar Joe*.





traducteur Martin Bucharth recrute le lascar Joe et Rathéa, un chef tikopien, qui n'a pas assisté au naufrage, mais effectue régulièrement des séjours à Vanikoro. Avec ces intermédiaires, le capitaine irlandais espère comprendre les circonstances de la tragédie maritime française et se rend à Vanikoro, du 8 septembre au 9 octobre 1827. Rapidement, les marins localisent l'une des deux épaves, visitent le lieu supposé du camp des rescapés à Païou, accumulent observations et traditions orales et troquent, avec les habitants, de nombreux objets de l'expédition Lapérouse. Eugène Chaigneau, en charge de l'inventaire, relève plusieurs dizaines de vestiges dont une petite cloche en cuivre avec trois fleurs de lys, une grande cloche de vaisseau portant l'inscription "*Bazin m'a fait*", une casserole, quatre petits canons en bronze, deux morceaux de boucle de souliers, un boulet de calibre de dix-huit, des couverts en argents, de la porcelaine chinoise.

De son côté, Peter Dillon, accompagné de ses guides, tente d'obtenir des nouvelles des naufragés français dont l'existence est rapportée par des anciens. Il se fie aux traditions orales qui comparent les marins rescapés à des esprits et évoquent, là encore, la construction d'un petit navire à deux mats. Comme à Tikopia, le capitaine apprend que deux hommes blancs sont restés à terre après le départ de l'embarcation de secours. D'après ses informateurs, l'un serait mort un plus de trois ans, auparavant, l'autre aurait fui, un an et demi plus tôt, dans une île voisine, avec son protecteur, un chef de la tribu des Pawcauries.

Estimant qu'il peut encore trouver le dernier survivant de l'expédition Lapérouse, Peter Dillon visite les îles voisines de Vanikoro, Utupua et Ndeni, du 8 au 15 octobre 1827. Malgré sa détermination, le marin irlandais n'obtient aucune nouvelle information sur le sort des rescapés. Le capitaine Dillon met un terme à son enquête le 18 octobre, date à laquelle le paludisme gagne la quasi-totalité des marins. Après avoir mis cap au sud, *La Recherche* mouille, le 5 novembre, en Nouvelle-Zélande, puis à Sydney à la fin du mois de décembre.

Dans le port australien, Peter Dillon réalise une véritable opération de communication autour de ses découvertes. Il les expose au public et aux journalistes dans son bateau, transformé en musée flottant. L'effet attendu est au rendez-vous.

Double page précédente : Grande pirogue à balancier des îles Santa Cruz.

Ci-contre : Première carte de Vanikoro réalisée par Peter Dillon.







La presse australienne souligne l'importance historique de cette expédition et rappelle, non sans ironie, qu'un capitaine irlandais a réussi là où le navigateur d'Entrecasteaux, avec le soutien de la Marine française, avait échoué à la fin du XVIII^e siècle. La réaction de la presse de Sydney reflète l'opinion d'une société anglophone fière de pouvoir s'attribuer ces découvertes. Fort de ce succès, Peter Dillon attend tout de même quelques jours à Sydney l'arrivée du commandant français Dumont d'Urville, signalé en Tasmanie. Une nouvelle fois, la rencontre entre les navigateurs n'a pas lieu.

Peter Dillon poursuit sa route vers l'Inde et, après l'authentification des reliques, obtient la rente promise par le gouvernement français. Le 2 mars 1828, alors que Dumont d'Urville change de mouillage à Vanikoro, Charles X reçoit Dillon pendant une demi-heure et le gratifie d'une rente de 4 000 francs. Barthélémy de Lesseps, convoqué pour examiner ce qu'avait rapporté Dillon, commente cette visite et précise que le roi salua l'aventurier d'un "*Good-bye, Captain Dillon, I thank you.*", dans un excellent anglais.

Double page précédente : *Habitants de l'île d'Utupua.*

Ci-contre : *Remontée de la rivière Lawrence.* Dessin Jacques Liozu. D'après Paluel-Marmont.

Quand Peter Dillon termine ses deux séjours aux Salomon, Jules Dumont d'Urville entame une nouvelle navigation dans l'Océan Pacifique. L'officier français de trente-six ans, commandant de *La Coquille*, a pour première mission d'explorer la Nouvelle-Guinée, la Nouvelle-Bretagne et la Louisiade. Avant le départ de la rade de Toulon, en avril 1826, le ministère de la Marine lui demande d'être attentif à tout ce qui pourrait amener des éclaircissements sur la disparition de l'expédition Lapérouse. d'Urville, fraîchement nommé capitaine de vaisseau, semble accueillir cette nouvelle mission sans grand enthousiasme et ne formule officiellement aucun espoir sur la réussite de son entreprise. L'officier français promet néanmoins de tout mettre en œuvre pour remplir cette mission qu'il trouve honorable et change le nom de son bateau : *La Coquille* devient *L'Astrolabe*. Passionné de sciences, de navigation et de linguistique, Dumont d'Urville, avec cette expédition en Mélanésie, réalise son rêve de devenir un grand explorateur, comme ses illustres prédécesseurs Christophe Colomb, James Cook et Louis Antoine de Bougainville.

De la Vénus de Milo à la Mélanésie

Issu d'une famille de la petite noblesse normande, Jules Sébastien César Dumont d'Urville se tourne vers la Marine, à l'âge de dix-sept ans. Rien pourtant ne prédispose le garçon d'apparence chétive à cet engagement. Dans la ville de Condé-sur-Noireau, les hommes de sa famille exercent dans la magistrature. Son père, mort alors que Dumont d'Urville n'avait que sept ans, travaillait comme bailli de haute justice. Après le décès du chef de famille, sa mère et ses sœurs l'éduquent tandis que son oncle, l'abbé de Croisilles, lui inculque les valeurs morales et religieuses. Le jeune Dumont d'Urville, d'une timidité extrême, lit les Evangiles, suit une scolarité exemplaire au Lycée impérial de Caen et s'évade avec les récits de voyage de Cook et de Bougainville. Très bon élève, il pratique de nombreuses langues, dont le latin, l'allemand, l'italien, le russe, l'hébreu et le chinois. Érudit et passionné de sciences et de botanique, le provincial se présente à Polytechnique et rate de peu le concours. Jules Dumont d'Urville vit cette situation comme un échec, même s'il reste

Aphrodite, dite Vénus de Milo.





admissible et s'engage dans la Marine française, bien mal en point, au sortir de la Révolution française.

Novice puis aspirant, le jeune marin attend de nombreuses années avant de réaliser un voyage d'envergure. A vingt-six ans, il essuie un refus sur sa candidature pour une expédition vers les mers du Sud, commandée par Freycinet. Le coup est dur pour celui qui admire "*les héros de savoir plus que ceux de batailles*". Grâce à ses travaux sur la botanique, d'Urville s'attire le soutien du contre-amiral Hamelin et, en 1819, l'aspirant participe à une campagne d'hydrographie des îles grecques. Il s'occupe des recherches de botanique, d'entomologie et d'archéologie. Un an plus tard, d'Urville renouvelle l'opération dans le détroit des Dardanelles, à bord de *La Chevrette*. C'est au cours de cette expédition qu'il découvre la *Vénus de Milo*, sur les renseignements d'un berger, et qu'il se bat pour ramener cette œuvre exceptionnelle en France. La statue lui offre la notoriété attendue à l'âge de trente ans.

Dès son retour à Paris, les portes s'ouvrent. Il devient lieutenant de vaisseau, membre fondateur de la Société de Géographie et obtient la Légion d'honneur. Celui qui avait auparavant obtenu ses promotions par son travail de botaniste, ou par des appuis, se voit proposer des voyages plus intéressants. En 1821, ce passionné d'astronomie participe à sa première circumnavigation comme commandant en second sur *La Coquille*. Le navire est sous le commandement de son ami Duperey. D'Urville récolte une moisson de plantes et d'observations qu'il soumet, quatre ans plus tard, à l'Académie des Sciences. A son retour, le marin accepte de recevoir la croix de Saint-Louis, bien que la distinction ne corresponde plus à ses idées politiques qui se sont éloignées de ses origines chouannes. En silence, le Normand souffre de n'être pas nommé capitaine de frégate, malgré ses multiples interventions auprès de personnalités. En 1825, il soumet alors un nouveau projet de campagne de recherche, limité cette fois-ci au nord de la Mélanésie, et accepté par le ministre Chabrol.

Ci-contre : *Portrait de Louis Isidore Duperrey, commandant de La Coquille.*

Double page suivante : *Habitants de l'Océanie.*

Habitants de la Nouvelle-Zélande. Croquis de de Sainson.



Homme de Taï.

Jeune fille des îles Viti.

Femme de l'île Ovale.
(archipel des Malgaches)

Femme de l'île Sandwich.

Naturel des îles Cook
(archipel des Carolines)

Océanie



76th 24 June

(Singing)

Coste au du 1^{er} de mars

Augsten de France 10 natural de l'Europe

Dans le sillage de Dillon

Fin avril 1826, le marin français se retrouve à la tête d'une centaine d'hommes pour cette mission d'exploration en Océanie. Pendant plus d'un an, *L'Astrolabe* navigue dans la Mélanésie, de la Nouvelle-Zélande au détroit de Torrès, en quête d'informations sur le lieu du naufrage de l'expédition Lapérouse. Il met cette recherche à profit pour relever les côtes inconnues, rectifier la position des îles et multiplier les observations sur les hommes et les environnements de ces contrées nouvelles. Dans l'archipel des Amis, Dumont d'Urville obtient quelques informations sur le passage des frégates de Lapérouse, par l'intermédiaire d'une femme de haut rang. Ironie du sort, *L'Astrolabe* risque de subir le même sort que le navire du même nom commandé à la fin du XVIII^e siècle par Fleuriot de Langle, à Samoa. Des incidents violents éclatent au sujet du vol d'un canot et d'une tentative de désertion des marins de d'Urville attirés par les charmes des Tongiennes. Les incidents entre les équipages de Dumont d'Urville et les insulaires font des victimes et incitent le capitaine à quitter rapidement l'île.

La corvette met alors le cap sur Fidji et la Nouvelle-Calédonie, passant à proximité de Vanikoro, avant de s'arrêter en Nouvelle-Bretagne, en Nouvelle-Irlande, en Nouvelle-Guinée et aux îles Moluques. En décembre 1827, *L'Astrolabe* fait escale en Tasmanie. D'Urville ne sait plus comment obtenir des informations sur le lieu du naufrage et il prépare, à regret, un dernier passage le long des côtes de Nouvelle-Zélande et une ultime tentative pour vaincre le détroit de Torrès avant de rentrer vers la France.

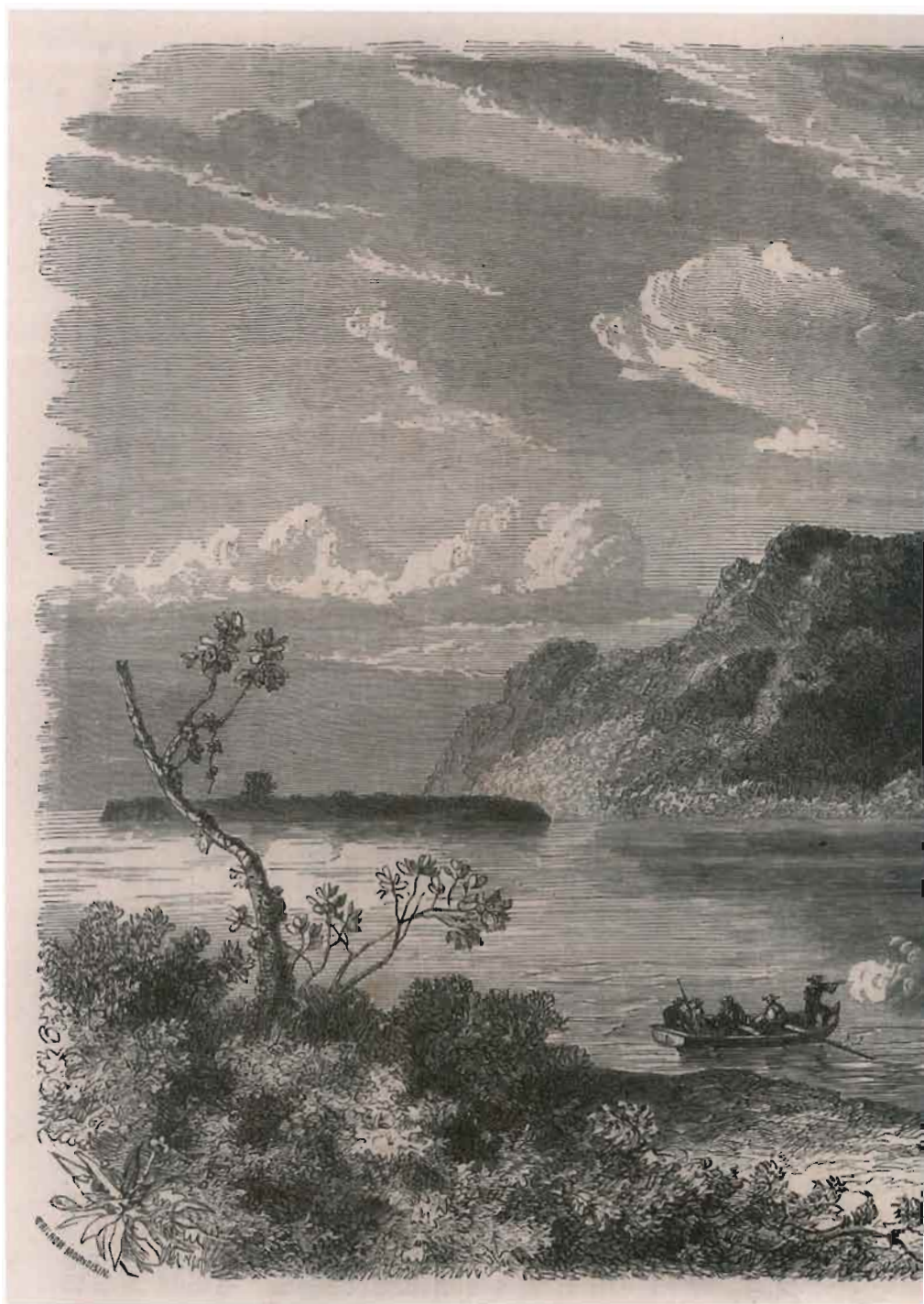
La tournure des événements change quand le commandant français apprend le récent passage à Hobart de Peter Dillon alors en route vers Vanikoro. Sur place, des notables indiquent au commandant français que le navigateur irlandais a localisé le lieu de l'échouage de *L'Astrolabe* et *La Boussole* aux Salomon. Le 5 novembre 1827, la Gazette de Sydney a reproduit l'inventaire exhaustif de toutes les reliques de l'expédition Lapérouse, trouvées en septembre à Vanikoro et à Tikopia. Auparavant, Peter Dillon a largement commenté dans la presse la découverte en mai 1826 à Tikopia de la garde d'épée. Dans le journal indien *Bengal Hurkaru*, Dillon a même rapporté

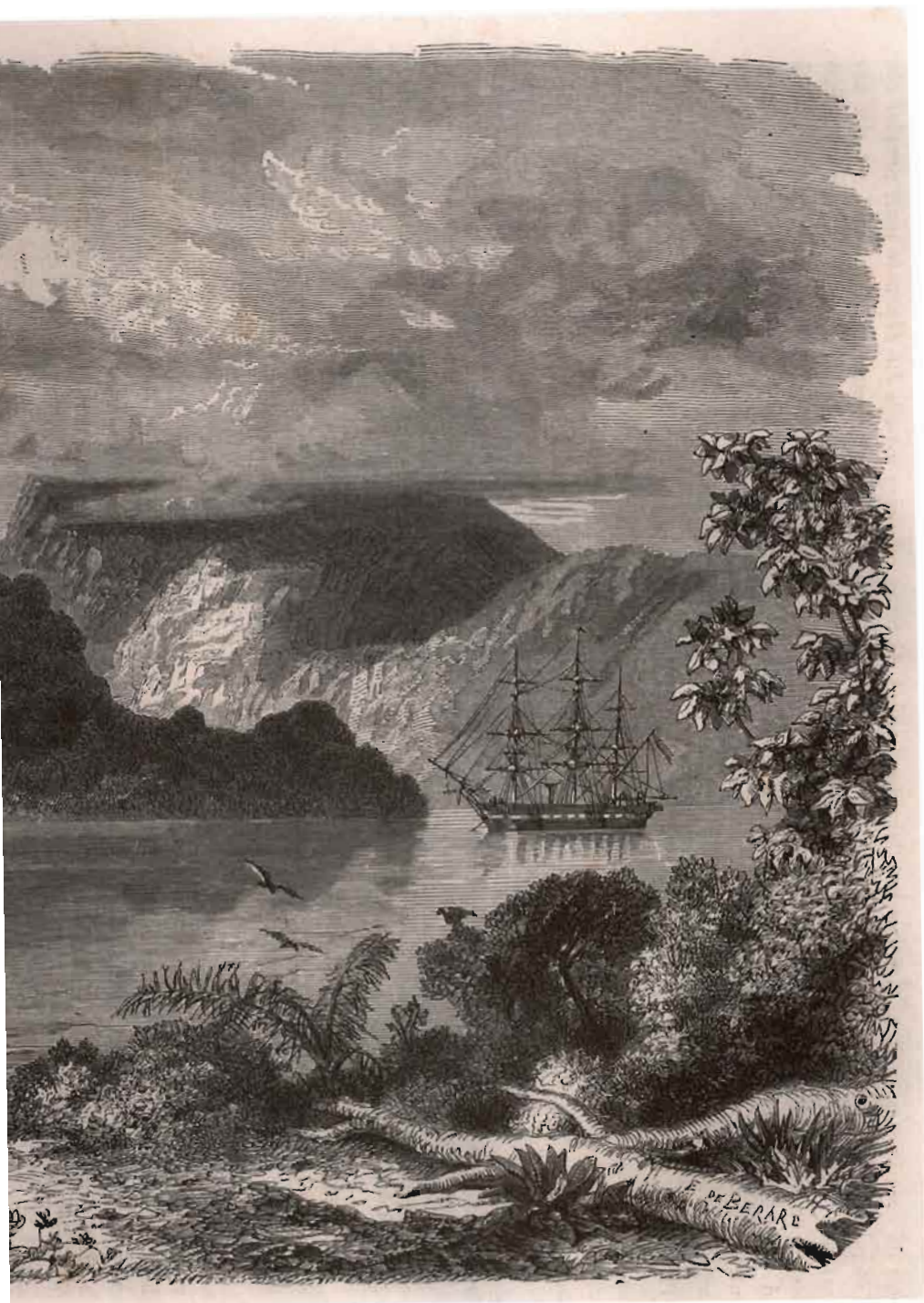
Ci-contre : *Tafua*, deuxième chef de Tikopia et Preatafou, son fils en 1828. Croquis de de Sainson.
Double page suivante : *La baie de Manevai à Vanikoro*. Dessin de E. de Berart



Visoria

126. *Wafoua 1^{er} chef de l'Île* 127 *Orinapou son fils*







les traditions orales recueillies sur le naufrage des flûtes françaises. S'il n'était pas au courant des découvertes de Dillon avant de quitter la France, Dumont d'Urville ne peut les ignorer à Hobart. Le capitaine français choisit pourtant volontairement de minimiser ces informations. *“Malgré le peu de confiance que les personnes les plus distinguées de la colonie témoignaient à l'égard des assertions de ce navigateur [...]”,* écrit Dumont d'Urville, *“je trouvais qu'il y avait un grand degré de vraisemblance, et je restais convaincu qu'il importait [...] de constater ce qu'il pourrait y avoir de réel dans ces rapports ou même d'établir leur fausseté”.*

La distance de Dumont d'Urville sur les découvertes de Peter Dillon peut se comprendre aisément. Le Français accepte mal d'être doublé par un capitaine irlandais à la réputation sulfureuse. Secrètement, Dumont d'Urville espérait certainement avoir la primeur de la découverte du lieu du naufrage de l'expédition Lapérouse. Écartant toute éventuelle collaboration entre Peter Dillon et la Marine française, d'Urville ne prend pas la peine de faire un détour par Sydney où il peut encore rencontrer Dillon et voir les objets ramenés des Salomon. Il s'empresse de partir pour Tikopia et Vanikoro, car il place la réussite de l'expédition au premier rang de ses objectifs. *“Aussitôt mon parti fut pris; déterminé à me diriger immédiatement sur les îles Mannicolo”,* écrit-il, *“je pris sur-le-champ les vivres et les objets qui m'étaient nécessaires, et, sans accorder une minute de plus de repos à l'équipage, dès le 5 janvier 1828 je remis à la voile.”*

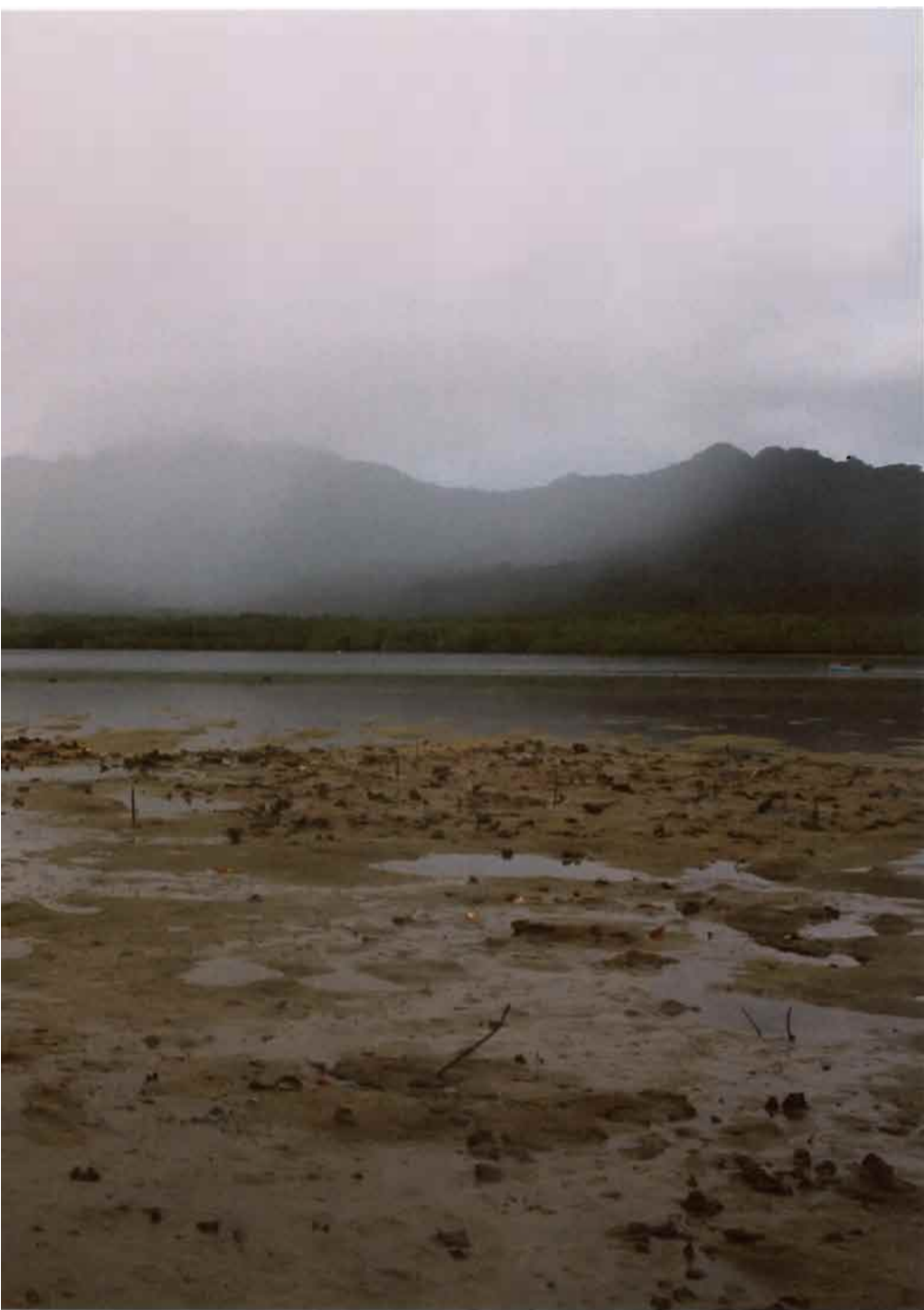
L'ambitieux Dumont d'Urville met le cap vers Vanikoro pour imposer sa marque dans cette histoire.

De Tikopia à Taumako

Près de deux ans après le premier passage de Peter Dillon à Tikopia, Dumont d'Urville arrive dans cette région des Salomon en février 1828. Compte tenu des informations récoltées à Hobart, Dumont d'Urville considère que les objets les plus importants de Lapérouse ont été trouvés et espère récupérer l'histoire qui lui a échappé en apportant l'expertise de la Marine française aux découvertes de Dillon.

Ci-contre : *Naturels de Tikopia venus sur la corvette jusqu'à Vanikoro.* Croquis de L.-A. de Sainson.
Double page suivante : *La baie de Manevai en 2006.*



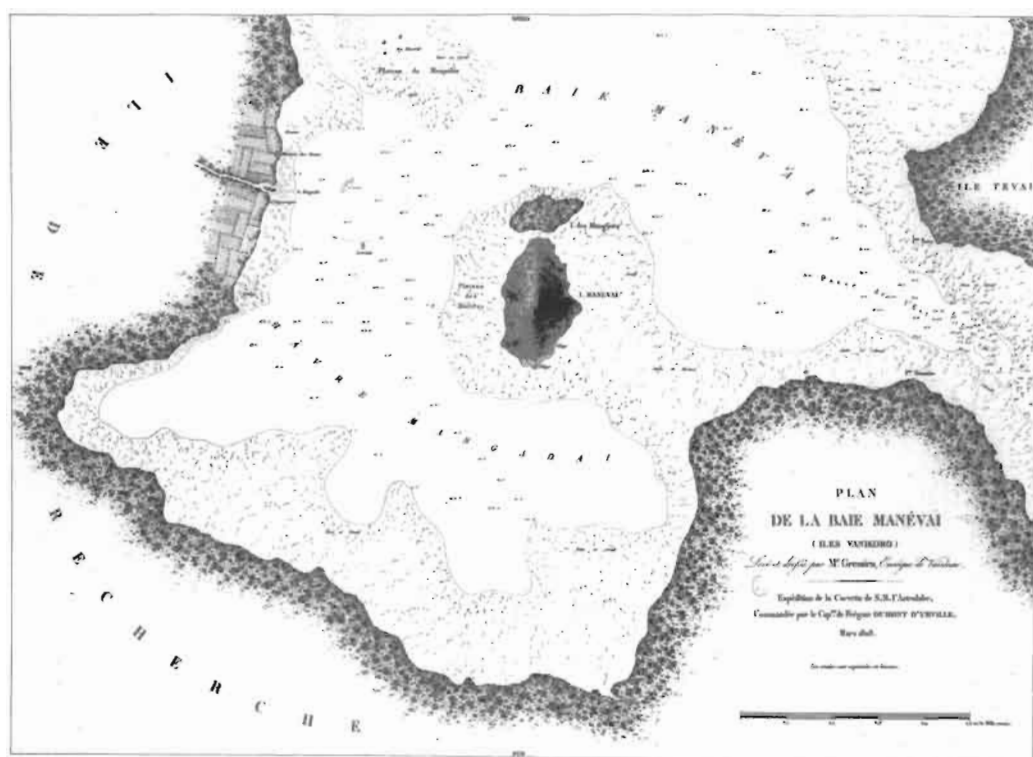


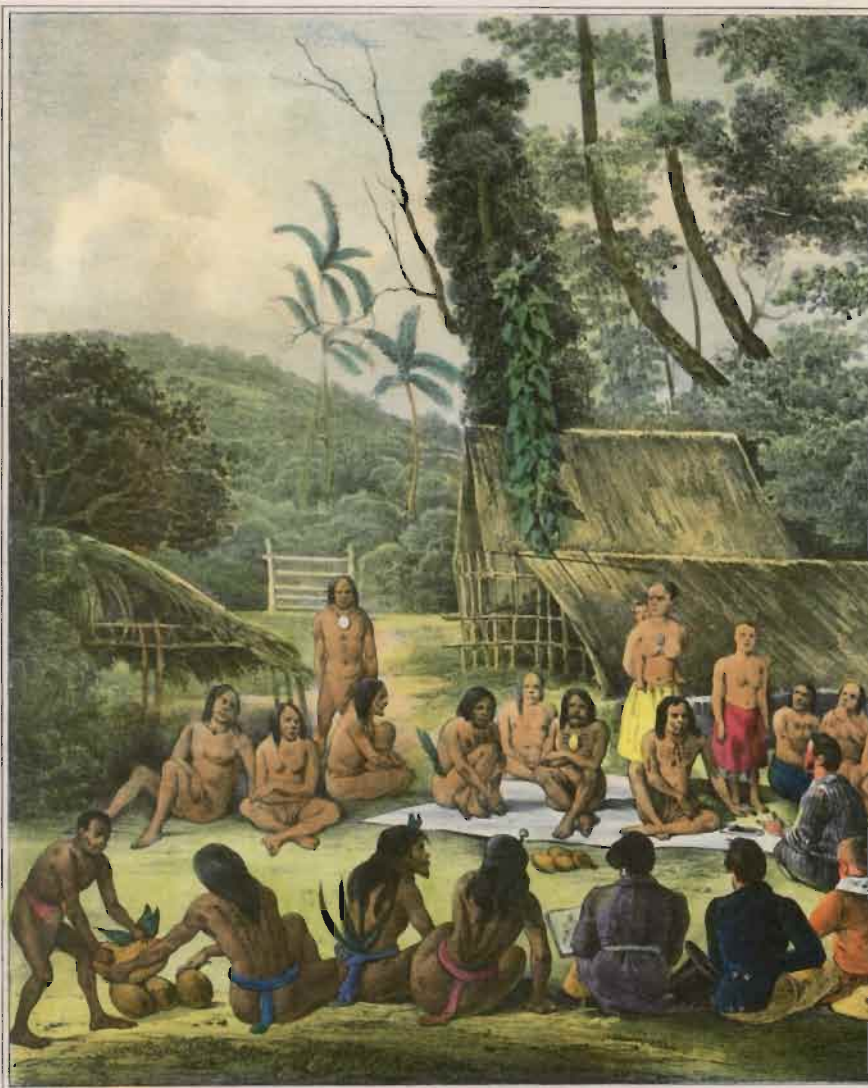
Le commandant souhaite parallèlement agrandir la liste des découvertes imputables à son expédition dans une région du monde encore méconnue.

Pour atteindre ces objectifs, Dumont d'Urville compte sur les qualités de son état-major et des scientifiques embarqués, une ressource dont Peter Dillon ne disposait pas. A bord de *L'Astrolabe*, l'état-major se compose des chirurgiens Lesson et Gaimard, du médecin naturaliste Quoy, du dessinateur de Sainson et de collaborateurs de confiance : les enseignes de vaisseau Lottin et Jacquinot. Ces officiers connaissent Dumont d'Urville depuis leur campagne commune d'exploration du Pacifique, menée sur *La Coquille* entre 1822 et 1825. Le 10 février 1828, le même bateau, devenu *L'Astrolabe*, mouille au large de l'île de Tikopia. Dumont d'Urville n'espère pas rencontrer le Prussien Bchart, car il sait qu'il a suivi Dillon. Martin Bchart arrive pourtant dans une pirogue qui approche du vaisseau. Il explique qu'une goélette l'a ramené depuis dix jours de Nouvelle-Zélande et il accepte de guider les Français à Vanikoro. Sur une autre pirogue, deux marins anglais supplient le commandant de les embarquer. Ils affirment avoir été débarqués sur Tikopia puis abandonnés à cause de mauvaises conditions météorologiques qui empêchaient leur bateau de venir les chercher. Dumont d'Urville se doute qu'il s'agit de déserteurs mais accepte leur présence à bord.

Dans la foulée, le commandant demande à une partie de son état-major d'emprunter une baleinière pour visiter l'île. Gaimard, de Sainson, Lesson et l'enseigne de vaisseau Guilbert rencontrent des insulaires qu'ils estiment ressemblants aux Tongiens. Ils ont la peau cuivrée, des cheveux longs, un tatouage à la poitrine, portent des bracelets de coquillages et des pendants d'oreilles en écailles de tortue. Des hommes de Tikopia, en l'absence de leur chef, reçoivent leurs hôtes sur des nattes et leur apportent des noix de coco et des fruits à pain. Les marins se promènent dans l'île où poussent à profusion les cocotiers. De Sainson dessine des paysages à l'aquarelle. L'escale ne dure que quelques heures. Le lendemain matin, le capitaine d'Urville attend Martin Bchart avant d'appareiller pour Vanikoro. Comme le Prussien ne se présente pas, l'enseigne de vaisseau Guilbert reçoit l'ordre d'aller le rencontrer pour connaître ses réelles intentions. L'ancien compagnon de Dillon lui

Ci-contre : *Plan de la baie de Manevai*. Lever et dessin Victor Amédée Gressien.
Double page suivante : *Réception des officiers français à Tikopia*. Gravure de Danvin

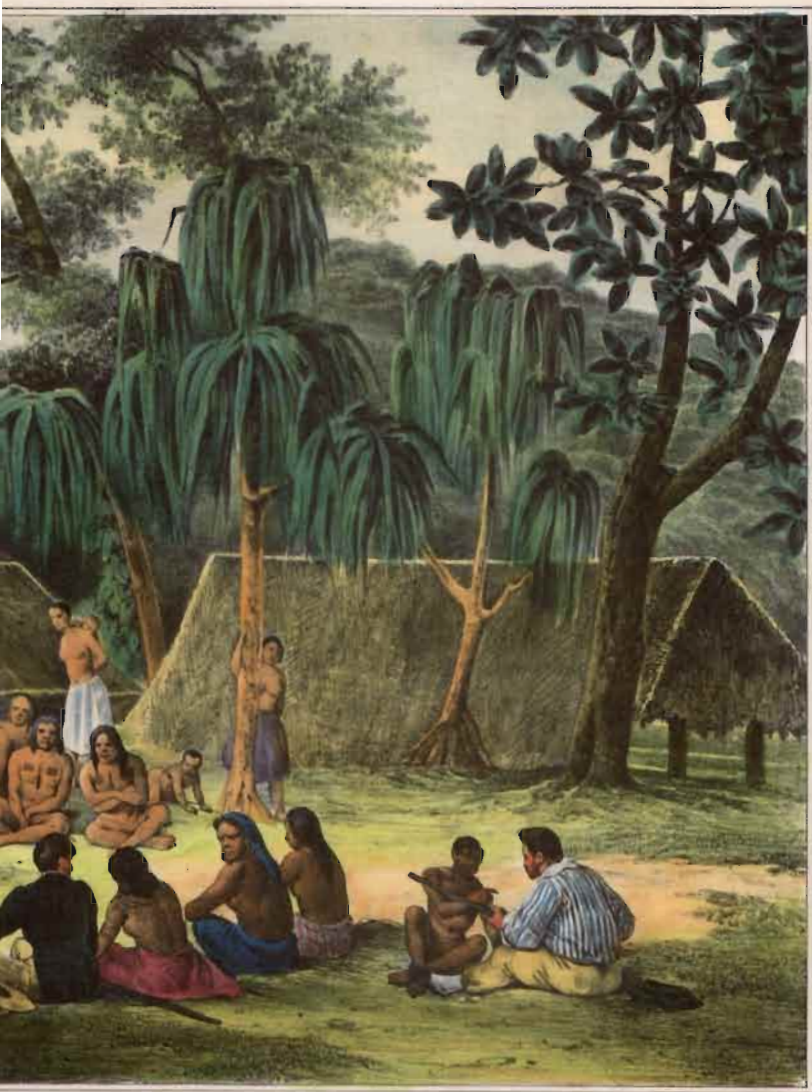




de Sauter, peint.

J. Tassin Editeur.

LES CHEFS
recevant les Officiers



V. Adams et J. L. Thompson del.

TIKOPIA
de l'Aschéle.

Edm. J. Biss

explique qu'il ne compte plus quitter Tikopia pour des raisons personnelles. Invité à bord de *L'Astrolabe*, il confirme son refus d'embarquer et donne des indications sur le passage de Dillon à Vanikoro, comme la baie où *La Recherche* avait mouillé. Dans le même temps, le lascar Joe remet une lettre rédigée par Peter Dillon au commandant français, l'informant de son passage et de ses découvertes. Avec ces renseignements et sans le guide Buchart, Dumont d'Urville quitte Tikopia, accompagné des deux marins anglais et de cinq insulaires.

L'Astrolabe est en vue de Vanikoro deux jours plus tard. Le vaisseau aborde l'île par la côte Nord-Est sans trouver un endroit abrité pour mouiller. La présence de brisants et la force des vents conduisent, le 16 février, le capitaine français à partir à la recherche de Taumako, une île décrite par les navigateurs espagnols Mendana et Quiros, lors de leur passage dans les Santa Cruz, entre la fin du XVI^e et le début du XVII^e siècle. Pour d'Urville et la science de l'époque, la localisation et le positionnement de Taumako constituent des enjeux importants. "*J'attachais un grand prix à retrouver un point aussi important en géographie* " peut-on lire dans l'extrait d'un rapport du commandant français au gouvernement publié en 1829 dans les *Annales Maritimes*. Pour y parvenir, il s'appuie sur les informations de deux habitants de Tikopia qui disent connaître Taumako. Les officiers partagent l'enthousiasme de d'Urville pour la localisation de cette île car son existence est douteuse. A l'époque, certains pensent même que Quiros avait pu confondre Taumako avec Rotuma, une île située à l'est des Santa Cruz. Après trois jours de recherche en mer, Dumont d'Urville n'avance pas dans ses recherches géographiques et *L'Astrolabe* se présente de nouveau devant Vanikoro le 19 février. Deux jours plus tard, le bateau mouille en baie d'Ocili.

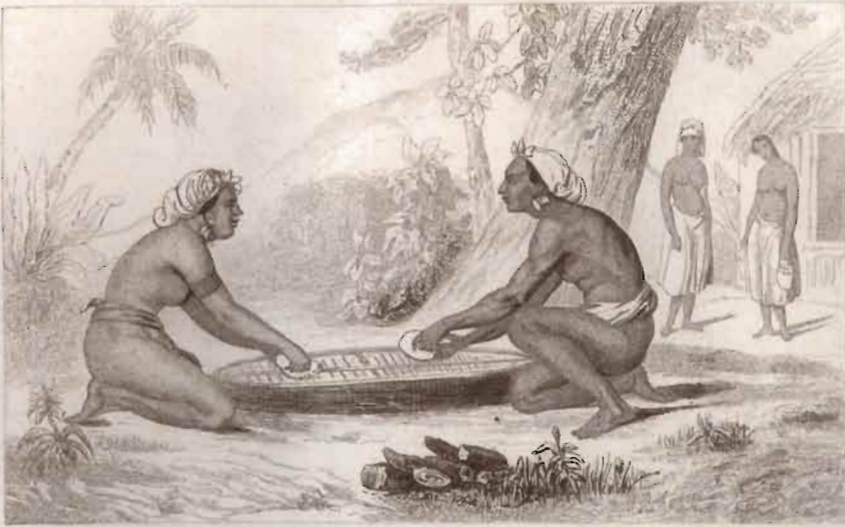
Une campagne scientifique à Vanikoro

Dès les premières rencontres avec des habitants, venus en pirogue du village de Tevai, Dumont d'Urville apprend que deux bateaux ont échoué dans l'île à Païou et Vanou, que les naufragés étaient en guerre avec les gens de l'île et qu'ils

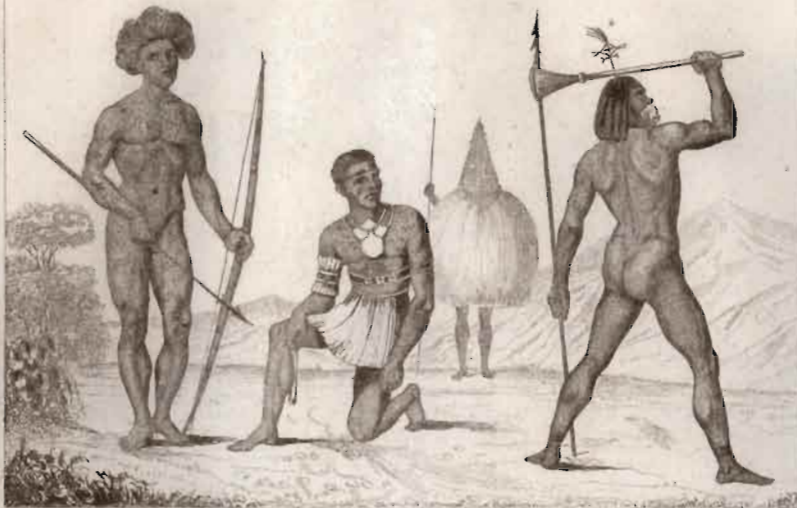
Ci-contre : *Indigènes de Vanikoro râpant du taro. Guerriers de Vanikoro*. Dessin de Danvin.

Double page suivante : *Les chaloupes de L'Astrolabe pêchant une des ancres de Lapérouse*.

D'après un dessin de L.-A. de Sainson.



Homme et femme tissant le Taro.



Indigènes.



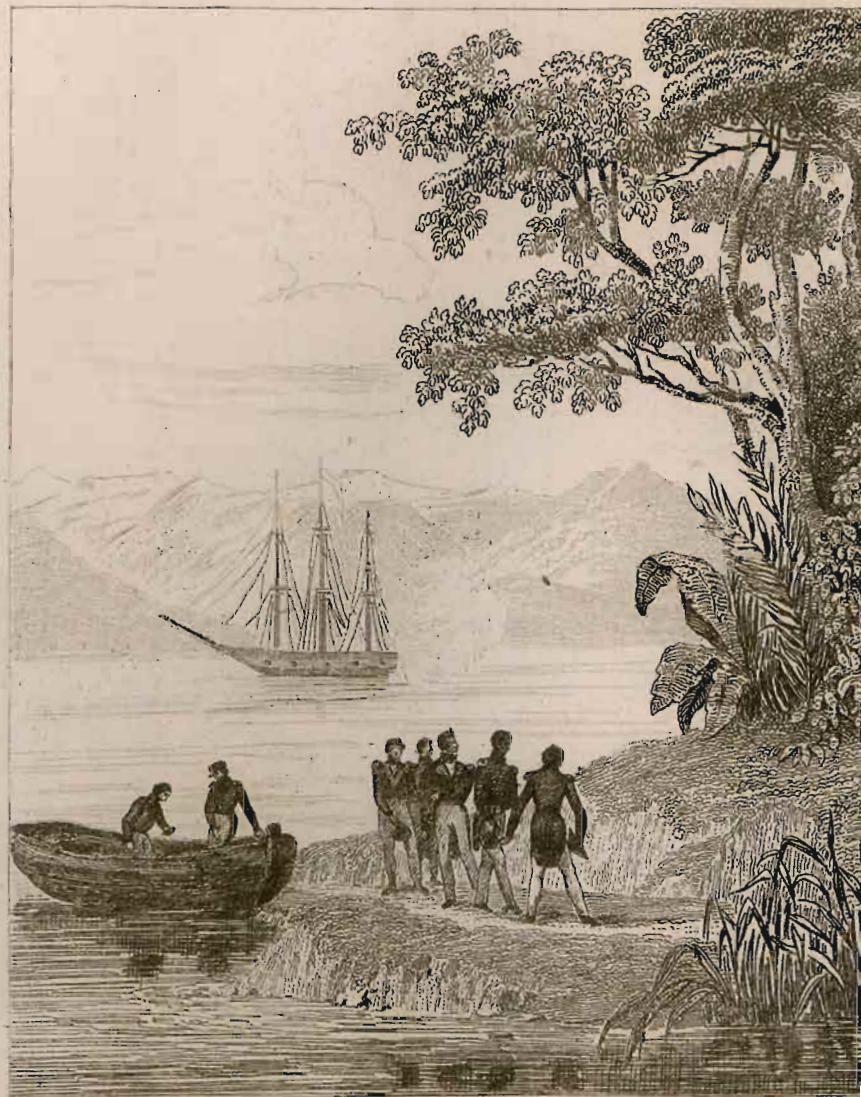


une des ancres de Lapérouse.

T. 3. P.







Darwin del

Monument à la mémoire



Lejeune sc.

de Laperouse.

ont pu construire une embarcation avec les débris d'un grand bateau. Le commandant se rend dans deux villages proches de son mouillage pour continuer l'enquête avec comme guide l'un des deux déserteurs anglais. Dumont d'Urville apprend d'un vieux chef que deux naufragés ont vécu à Vanikoro, mais qu'ils sont morts depuis longtemps.

Un peu plus tard, le chirurgien Joseph Gaimard et l'Anglais Hambilton vont dormir dans le village de Niama (Lalé) pour tenter d'obtenir des informations inédites. Dans ce village verdoyant, constitué de trente à quarante huttes, les habitants apportent aux étrangers du plomb, du cuivre, une portion de chandelier d'église, une gueuse, des casseroles. De son côté, Gressien, un élève du géographe Beautemps-Beaupré, établit la première carte précise de Vanikoro tandis que le pharmacien Pierre-Adolphe Lesson, engagé comme second chirurgien, étudie la botanique, collecte les plantes et observe les pathologies des habitants. Doué d'une plume facile, le chirurgien croque ses compagnons de voyage. Son ami, le dessinateur Louis-Auguste de Sainson, avec son chapeau de paille sur la tête, porte toujours une petite veste et un pantalon de laine ou de coton blanc. Lesson décrit la bonne ambiance qui règne entre membres d'équipage et leurs loisirs, comme la chasse pour l'enseigne de vaisseau Guilbert.

Pendant que les officiers et savants font leur enquête, d'Urville organise la récupération d'objets importants du naufrage et fait préparer une chaloupe armée et une grande baleinière. Le 4 mars 1828, des plongeurs, sous le commandement de l'enseigne de vaisseau Guilbert abordent l'épave de *L'Astrolabe*. Dans des conditions difficiles qui endommagent la chaloupe, l'équipe parvient à remonter des vestiges : une ancre et un canon court en fonte couverts de concrétions coralliennes, un saumon de plomb et deux pierriers en cuivre numérotés. Le capitaine d'Urville estime qu'il a rempli une partie de sa mission. Les indications chiffrées sur les petits canons de marine permettront, pense-t-il, d'identifier le bateau naufragé, après recouplement aux archives du parc d'artillerie de Brest. Avec le relevé précis de l'épave, le

Doubles pages précédentes :

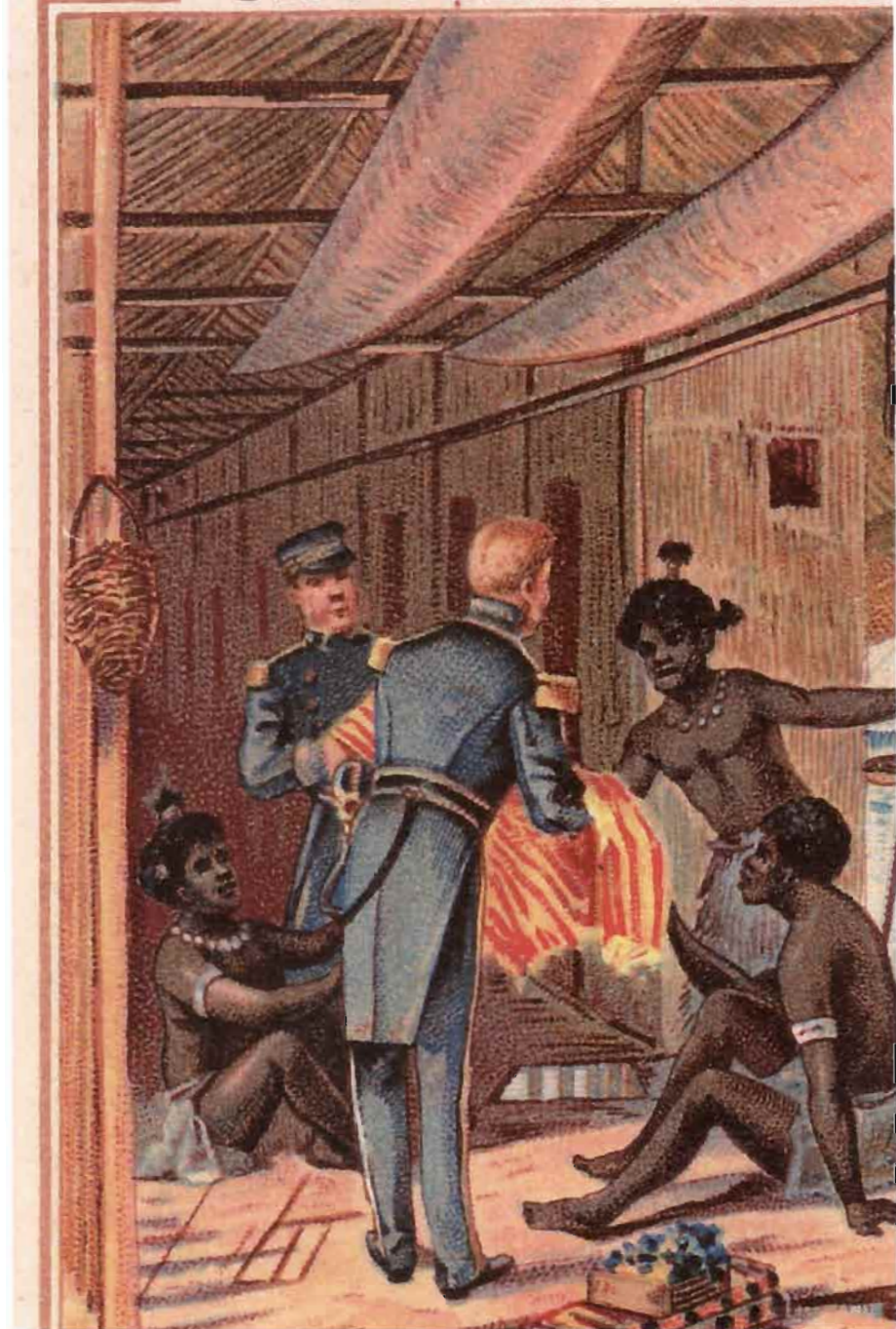
Cérémonie devant le monument commémoratif restauré de Manevai.

Le monument de Manevai en 1828. Dessin de Danvin

Ci-contre :

Dumont d'Urville, visite d'une case papoue à Borey (Nouvelle-Guinée). Chromo.

CHOCOLAT LOMB







travail scientifique autour du naufrage se poursuit et le marin français s'engage dans la campagne menée sur plusieurs fronts. Grâce au travail des géographes, l'île est cartographiée et ses récifs mieux connus. Fin linguiste, Dumont d'Urville change le nom de l'île, en l'appelant Vanikoro plutôt que Mannicolo. Ses officiers collectent des informations sur le naufrage et sur les mœurs des habitants de l'île. Rigoureux dans ses démarches, d'Urville ne veut rien laisser au hasard et tente d'en apprendre davantage sur le sort des naufragés français. A la fin de la campagne, il souhaite se rendre à Tanéma, pour éclaircir des informations rapportées sur le naufrage de l'autre vaisseau, mais ne peut mener à bien son projet en raison d'un début de fièvre.

Convaincu que *La Boussole* et *L'Astrolabe* se sont bien échoués à Vanikoro, Dumont d'Urville souhaite commémorer la mémoire des marins français tout en marquant son passage dans l'île en inscrivant son nom sur "*les ailes de la renommée*", comme il le disait enfant à son oncle, l'abbé de Croisilles. Dès le lendemain du retour des vestiges remontés de *L'Astrolabe*, le 5 mars 1828, le commandant décide qu'un monument doit être construit. Près de son mouillage, à Ocili, et non à proximité de l'épave trouvée, il choisit un platier près de la mangrove pour réaliser le mausolée. Pendant plus d'une semaine, du 6 au 13 mars, les marins travaillent sur cet ouvrage, situé dans la baie de Manévaï. Les travaux se déroulent dans des conditions difficiles : un orage dure pendant trois jours et les marins souffrent du paludisme. Au moment de l'inauguration, on peut lire l'inscription suivante sur une plaque de plomb : "*A la mémoire de Lapérouse et de ses compagnons, L'Astrolabe. 14 mars 1828*". Malade depuis plus d'une semaine, Dumont d'Urville n'assiste pas à la cérémonie, sans pour autant oublier sa recherche sur Taumako. Le 17 mars, il sillonne encore les Santa Cruz alors que la moitié de son équipage est en proie aux fièvres. Le 19 mars, il abandonne finalement sa recherche et se met en route vers les Mariannes. Le scientifique Lesson, souvent le plus critique sur les choix de son commandant, juge que d'Urville a mal interprété les données fournies par les Tikopiens pour localiser Taumako. Dans ses écrits, Lesson laisse entrevoir le caractère obstiné de Dumont d'Urville, toujours décidé à obtenir gain de cause. D'autres participants de la campagne, comme Quoy et Gaimard, portent un regard moins critique sur les tentatives de leur commandant. Dans une lettre écrite le 18 octobre 1828, de l'île de France, ces

Double page précédente :
Le naufrage. Gravure de G. Lemoine.

savants estiment que *“sans nos malades et les mauvais temps [...], M. d'Urville eut restitué à la géographie une île qu'on a prise longtemps pour Rotuma”*.

Après ce voyage de trois ans avec *L'Astrolabe*, Dumont d'Urville trouve l'inspiration pour écrire, à la demande du gouvernement, un rapport comprenant douze volumes. Il ramène également une carte détaillée de Vanikoro, relevée à la voile et aux avirons par les officiers de *L'Astrolabe* en moins de trois semaines. Malgré le succès évident de cette expédition, il n'obtient pas la récompense demandée avec insistance pour son équipage et en éprouve une certaine rancœur. Le navigateur termine sa carrière comme amiral, après la découverte de la terre Adélie, en Antarctique.

Les traditions sur le naufrage

De leur séjour aux Salomon, Peter Dillon et Dumont d'Urville ramènent les premières traditions orales sur le naufrage de *L'Astrolabe* et de *La Boussole*. La mémoire de l'événement reste vivace au moment du recueil de ces récits, trente-huit à quarante ans après le drame. Elle va aider les navigateurs à comprendre et reconstituer les circonstances du drame. Cependant, cette mémoire orale transmise à Vanikoro donne lieu à des interprétations dans les écrits ultérieurs des explorateurs. Ils gommement et arrangent des ambiguïtés de lieu ou de temps pour que l'histoire gagne en cohérence, au détriment peut-être de la réalité historique.

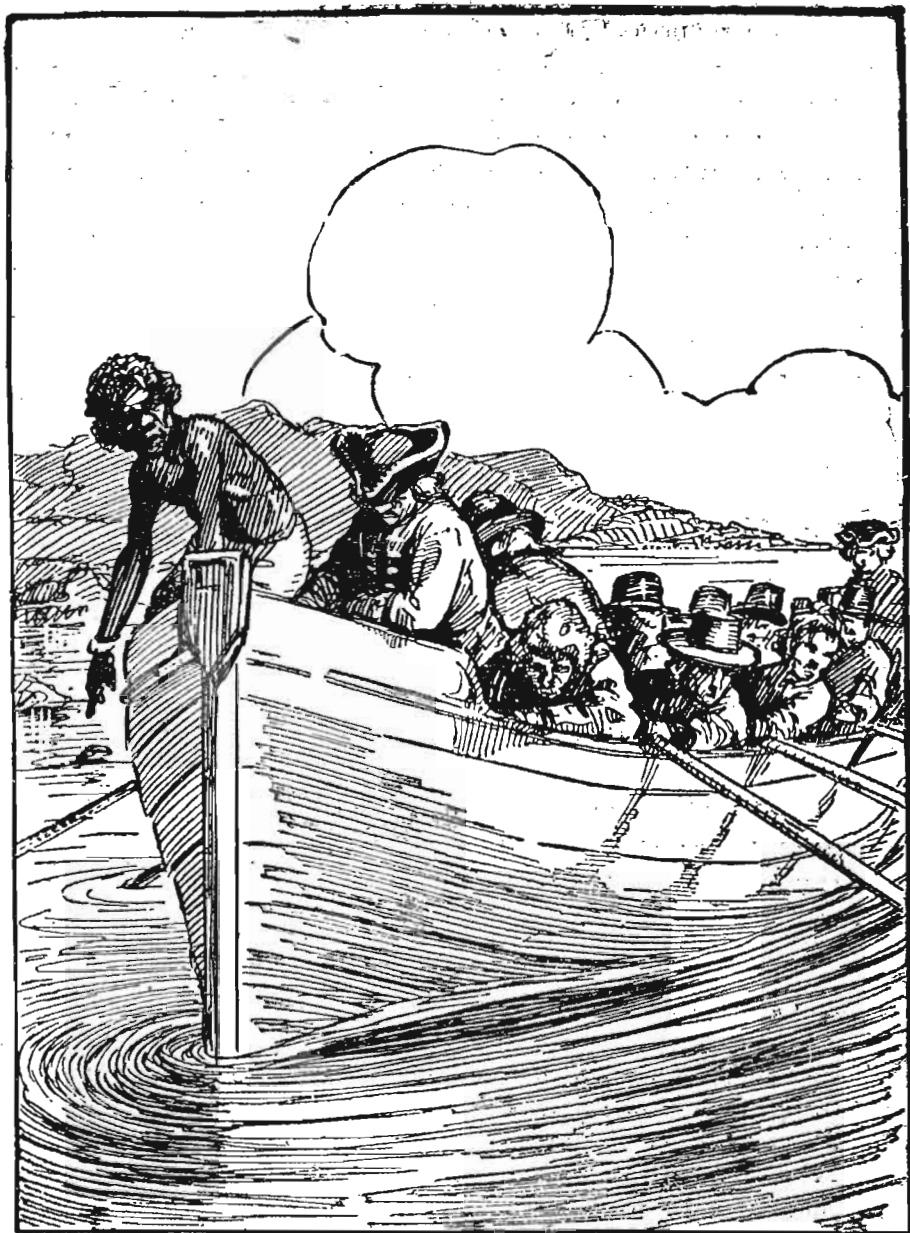
Les témoins s'accordent pour dire que le naufrage se déroule pendant une nuit très sombre et un très mauvais temps. La première frégate subit de plein fouet une tempête, voire un cyclone, d'après le chef Oualie. La version de cet habitant du village de Dennemah, lieu proche de la tragédie, est citée par Dillon : *“Le vaisseau avait été jeté sur les récifs pendant la nuit ou il y avait eu un ouragan terrible qui brisa un grand nombre de nos arbres à fruit.”* Ce témoignage corrobore d'autres récits, rapportés par Dillon, et racontés par des chefs du nord-ouest de Vanikoro : *“La nuit où le vaisseau se perdit, il s'était levé un ouragan qui avait brisé les arbres à fruit, abattu des maisons et causé d'autres ravages.”* Les circonstances du naufrage se font plus précises sous la plume de Dumont d'Urville : *“A la suite d'une nuit très obscure et durant laquelle le vent de Sud-Est soufflait avec une extrême violence, le matin, les insulaires virent tout à coup [...] une immense pirogue échouée contre le récif, où elle fut promptement démolie, et disparut entièrement sans qu'on n'en pût rien sauver par la suite...”*

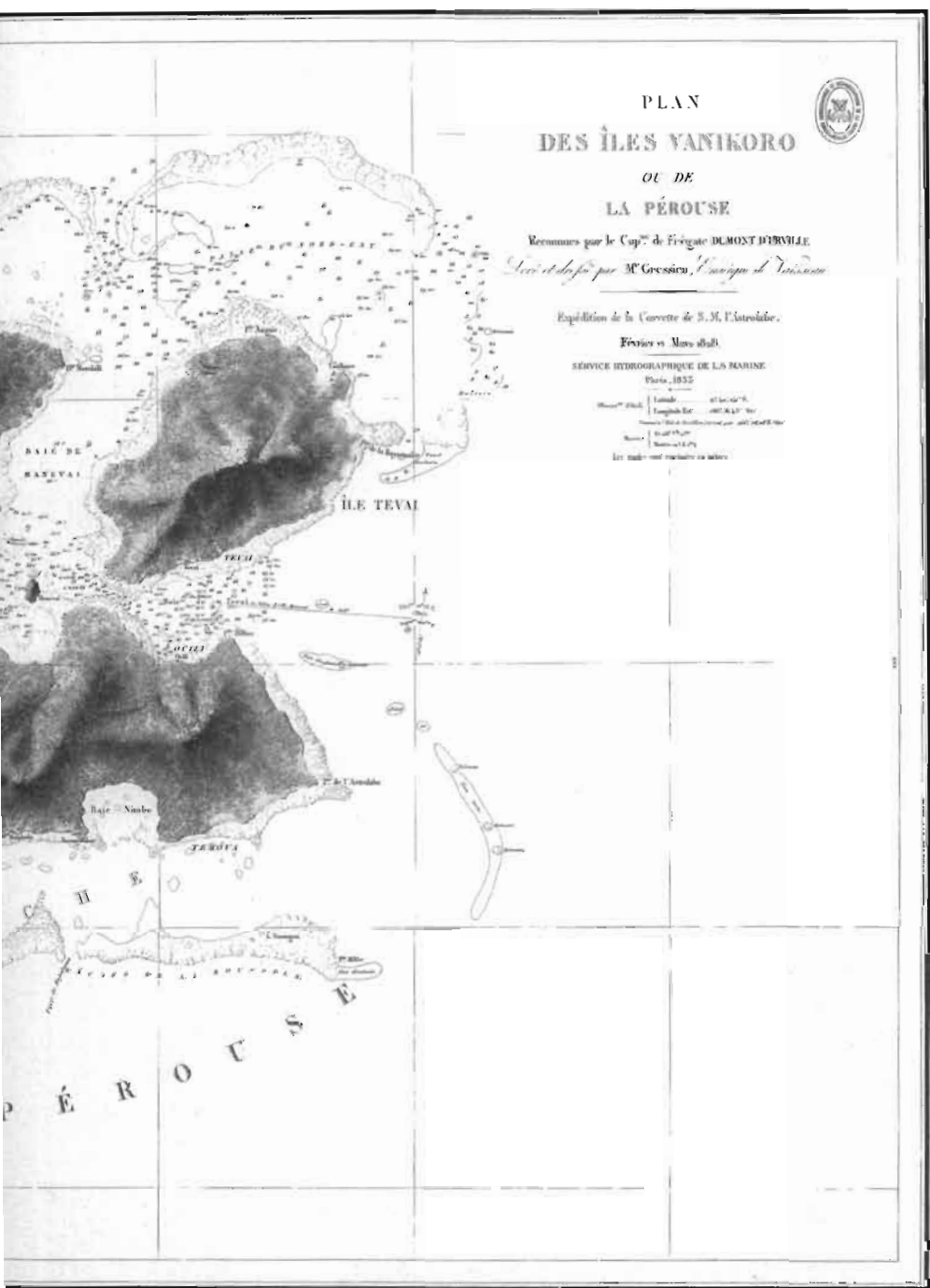
Dans un autre écrit, d'Urville évoque le sort du second bateau, probablement *L'Astrolabe* : *“Le jour suivant, également au matin, les sauvages aperçurent une seconde pirogue semblable à la première, échouée devant Païou : celle-ci, sous le vent de l'île, moins tourmentée par le vent et la mer, d'ailleurs assise sur un fond régulier de 15 à 18 pieds seulement, resta longtemps en place sans être détruite”*. Les précisions dans la description des lieux, des vents et de la profondeur témoignent de la distance vis-à-vis de la mémoire orale chez Dumont d'Urville. Les récits racontent pourtant la même histoire. En 1788, les deux frégates furent victimes du mauvais temps, alors qu'elles tentaient de se mettre à l'abri sous le vent de l'île. La plus avancée des deux frégates se brisa sur les récifs et la seconde s'échoua en essayant de secourir les survivants. Les commandants des navires français ne pouvaient se douter de la présence d'un récif-barrière autour de Vanikoro, car cette formation est quasiment absente autour des îles volcaniques en Mélanésie. Le second bateau, probablement *L'Astrobale*, est venu s'échouer sur ce piège de corail. Le chef Rathéa précise qu'à Païou, ce navire *“avait d'abord été retiré du récif et halé au large, mais il avait échoué de nouveau”*. Le témoignage d'un vieux chef de l'Est de Vanikoro indique, lui, que le bateau *“toucha sur le récif pendant la nuit et ensuite revint à flot et dériva jusqu'à une bonne place”*. Avec cette description du naufrage, Dillon et d'Urville mettent fin au mystère entourant le sort de l'expédition française, confirment la perte des deux frégates à Vanikoro, construisent l'histoire, tout en laissant en suspens le sort d'éventuels survivants, essentiellement sur *L'Astrolabe*.

“Nous voyons bien distinctement une ancre assez grande dont une partie est cassée”.

D'après Max David, 1939.

Double page suivante : *Carte détaillée de Vanikoro*. Lever de Victor Amédée Gressien, élève de Beautemps Beaupré en 1828.





PLAN
DES ÎLES VANIKORO
OU DE
LA PÉROUSE



Reconnues par le Cap^{te} de Frégate DUMONT D'URVILLE
Le 10 et 11 juin par M^r Gressier, l'unique de l'expédition

Expédition de la Corvette de S. M. l'Atalante.
Fouquier et Mareschal.

SERVICE HYDROGRAPHIQUE DE LA MARINE
Paris, 1835
Moyenne d'altitude 400 mètres
Longueur Est. 1000 mètres
Largeur Est. 1000 mètres
Superficie 1000 hectares
Population 1000 habitants
Les mœurs sont très sauvages





CHAPITRE 3

L'escale des naufragés

Ci-contre : *Sondage à Païou en 2000.*

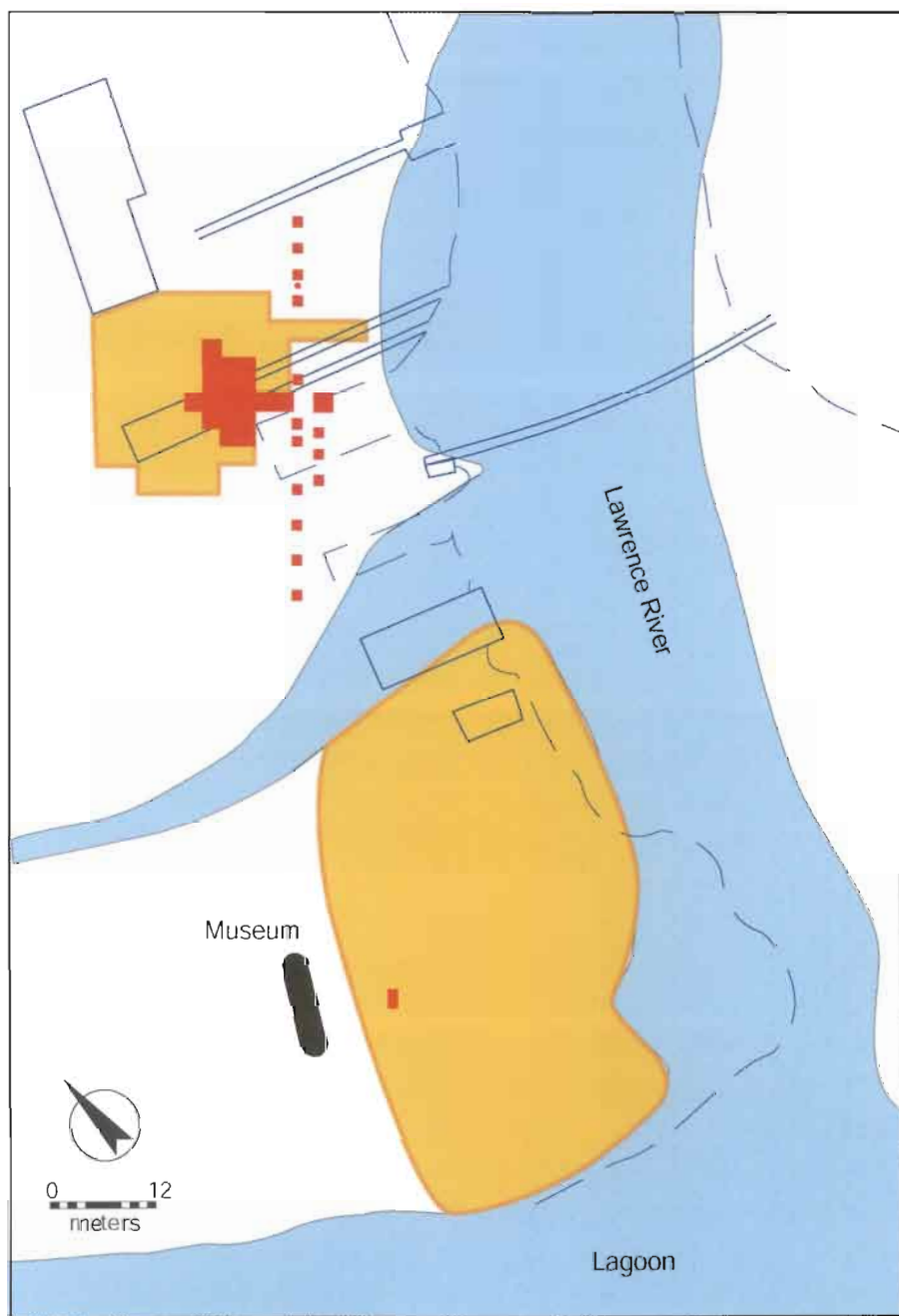


Après le passage de Dillon et d'Urville, et les fouilles menées entre la fin du XIX^e et le début du XX^e siècle, l'enquête autour de l'escale des naufragés connaît un nouveau rebondissement à partir de la fin des années 1980. L'Association Salomon, regroupant des passionnés d'histoire maritime de Nouvelle-Calédonie, et l'Institut de Recherche pour le Développement reprennent le dossier à partir de 1986. Jusqu'en 2008, sept expéditions de recherche vont permettre de reconstituer l'après-naufrage. La démarche scientifique vient conforter et valider la tradition orale et les écrits des navigateurs du XIX^e siècle. Ce croisement des informations offre un début de compréhension de l'escale des survivants à Païou, grâce, en particulier, aux objets et traces mises au jour. Les recherches culminent en 1999, avec la redécouverte formelle du camp des Français à Païou.

La fin du doute sur le camp à Païou

En décembre 1999, plus d'une trentaine d'hommes creusent sous la pluie à Vanikoro, entre la rivière Lawrence et le village de Païou. Chercheurs de l'IRD, habitants des Salomon et bénévoles venus de Nouméa participent à la dernière tentative pour trouver le camp des Français. Jusqu'à présent, les campagnes menées par l'Association Salomon suggèrent uniquement des traces d'une ancienne palissade. Pour cette campagne, la méthode choisie consiste à sonder systématiquement une partie de la baie de Païou, de la mer jusqu'aux premiers contreforts de la brousse. Les équipes creusent à la pelle tous les dix mètres, retournant les couches de limons brun-jaune jusqu'à l'apparition du corail à plus d'un mètre de profondeur. Deux semaines plus tard, les fouilles s'orientent près de la rivière où deux groupes de rails sont mis au jour. Ces infrastructures, installées par la KTC, servaient à remiser des bateaux dans un abri situé le long de la rive. Au vingtième jour de recherche, les prospecteurs remontent trois fragments de porcelaine de Macao et des morceaux de bronze et de bois taillé : ébauche de pipe, couteau et restes de poteaux. Tous ces objets, très bien conservés dans ce milieu humide et à l'abri de l'air, semblent indiquer

Ci-contre : Recherches au lieu-dit la tombe des Marab.



*Localisation de la zone du camp des Français prospectée (en jaune)
et des sondages (en rouge).*



Vue aérienne de la zone du camp : la baie de Païou et la rivière Lawrence.







Pages précédentes, ci-dessus et ci-contre : *Sondages près de l'embouchure de la rivière Lawrence en 2000.*
Recherches dans la baie de Saboe. Fouille du camp des Français en 2000.





Ci-dessus : Fragment d'un quart de cercle découvert dans l'épave de La Boussole.

Ci-contre : Série de godets gigognes en bronze utilisés comme mesure de poids.

Site du camp des Français.

Élément en bronze d'un quart de cercle. Site du camp des Français 1999.





un début de localisation du camp des naufragés. L'impression se confirme par la découverte de morceaux de verre d'apparence ancienne et d'un tesson de porcelaine chinoise. Il s'agit d'un début prometteur, même si certains vestiges témoignent plutôt des débuts de l'installation forestière.

Deux jours plus tard, Titus Joël, habitant du Vanuatu, s'inquiète d'une aspérité, sous son pied, dans un sondage rempli d'eau. Il extrait de la boue un magnifique objet en laiton. Les spécialistes reconnaissent un compas de proportion appelé "pied de Roy". D'autres bénévoles remontent ensuite un bougeoir, un petit canon de méridienne, des boutons d'uniforme avec une ancre de marine et des pierres à fusil. La plupart de ces reliques sont exhumées à environ un mètre de profondeur, dans un espace de 70 mètres carrés. Elles prouvent l'existence du camp des naufragés et évoquent un intérieur organisé : porcelaine et verre dans un coin, instruments dans l'autre, armes et munitions à l'écart. La découverte de ces objets s'accompagne de frustrations. Des remontées d'eau importantes dans les tranchées empêchent la poursuite des fouilles et les chercheurs s'inquiètent des dégâts liés aux aménagements de KTC. Les chercheurs exhument ainsi des poteaux de bois enterrés, calés par des briques et du corail, qui soutenaient la structure d'un hangar à bateaux. Les archéologues constatent également que le camp des Français a été régulièrement pillé, comme le montre la présentation des tessons appartenant à une ancienne théière chinoise. Ils sont dispersés sur plus de trois mètres et à des niveaux de profondeur différents, du sol à plus d'un mètre de la surface. L'hypothèse d'une fouille systématique du lieu se confirme en novembre 2000, après la découverte de vestiges de la KTC profondément enfouis, mélangés à des fragments d'objets du XVIII^e siècle. Malgré ces difficultés, cette redécouverte formelle du camp des Français permet de mieux comprendre l'après-naufage. Auparavant, la recherche ne pouvait s'appuyer que sur de trop rares pièces historiques exhumées avec les débuts de l'exploitation du bois de kaori. Dillon et d'Urville, qui croyaient en l'existence du camp et d'un chantier naval, n'avaient rien pu prouver. L'enquête réalisée par Dillon avait seulement permis de localiser le lieu du campement des naufragés sur renseignements

Ci-contre : *Découverte du pied de Roy en 1999.*

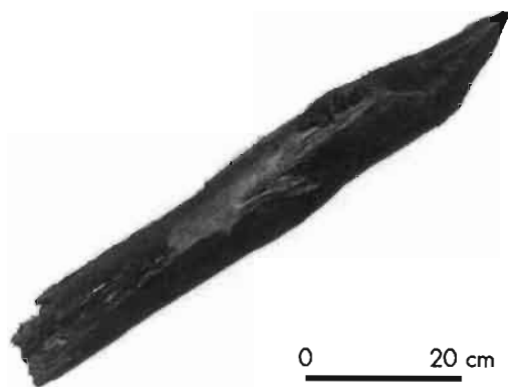
Petit compas de proportion ou "pied de Roy" signé Lennel. Alliage cuivreux.

Site du camp des Français 1999.

Double page suivante : *Hommes de Vanikoro devant leur case, vers 1880.*







Ci-dessus : Base de poteaux en bois appointés à la hache et datés de l'installation des naufragés.

Base de poteaux en bois appointés à la hache et datés de l'installation des naufragés.

Site du camp des Français 1999-2000.

Ci-contre : Balle en plomb et grenaille.

Fragments de pipe en terre. Petit bouchon de verre.

Site du camp des Français.



0 1 cm



de personnes âgées du village de Lalé. Elles indiquaient à Païou un enfoncement dans la rive Ouest de la rivière, à une centaine de mètres de l'embouchure. Sur place, Dillon avait remarqué un important défriché, le seul de toute cette côte de Vanikoro sur laquelle poussait une *“forêt impénétrable”*. Persuadé que la parcelle correspondait à l'ancien camp des Français, le navigateur en avait pris les mesures : 110 mètres sur 200 mètres. Ce camp apparaît aujourd'hui d'une dimension plus proche d'une centaine de mètres carrés, mais Dillon ne s'est pas trompé dans ses investigations. Il n'a pas relevé de preuve du passage des Français à Païou, car l'environnement avait certainement changé en quarante ans. Son accompagnateur Rathéa l'avait d'ailleurs prévenu que toute visite était inutile après la destruction du site par un phénomène naturel. Le camp avait déjà pu être recouvert de boue à la suite d'une forte crue, d'un cyclone, d'un tsunami ou d'un tremblement de terre.

L'absence de tombe s'explique peut-être plus simplement par les remaniements et les destructions qui ont affecté le site pendant deux siècles. Rathéa expliquait à Peter Dillon la destruction du lieu du camp par une crue de la rivière.

Les traces de cette crue apparaissent lors des fouilles en 1999. Plusieurs tronçons de bois appointés à la hache, enfouis à près d'un mètre sous la surface, confirment le recouvrement du site. Ces poteaux permettent d'évaluer le niveau du sol en 1788. Après l'abandon du camp, 70 centimètres de sédiments se sont accumulés sur le site et certains vestiges de la KTC sont enfouis sous 20 centimètres de boue. Le lieu, sujet aux inondations a dû être souvent détruit et cela peut expliquer la perte de certains objets précieux, comme les instruments d'astronomie ou même les pièces d'argent.

L'importance de la couche de sédiments recouvrant le sol de 1788 suggère même des transformations plus complexes de ce milieu côtier, comme un affaissement de la côte et l'érosion de la zone littorale puis le recouvrement par des sédiments de la rivière. Ces phénomènes ne sont pas rares à Vanikoro, car l'île appartient à une zone tectonique active. En 1997, un séisme au sud de l'île a entraîné un affaissement de 50 centimètres de la côte et la destruction par la mer à Païou du monument commémoratif construit à vingt mètres de la plage. Il y a donc eu à Païou



plusieurs facteurs qui ont contribué à transformer le lieu du camp. Certains, postérieurs à l'occupation, ont pu effacer une partie des traces laissées par les naufragés. Ce scénario se confirme dès 1850, lors du passage à Païou du naturaliste Moore. Débarqué du vapeur le *Havannab*, l'Anglais visite Païou sans mentionner aucune trace du camp des Français. Dans son exploration, le botaniste relève surtout la présence d' "éclaircies où poussaient des ignames et des taros" et d'un village composé d'habitations avec des cloisons permettant de protéger l'intimité des foyers. Les fouilles de 1999 lèvent le doute sur l'existence d'une installation à Païou. De la même manière, les recherches sous-marines menées sous l'égide de l'association Salomon permettent de comprendre le naufrage des frégates françaises. Elles complètent les écrits laissés par les navigateurs occidentaux qui ont recueilli la tradition orale.

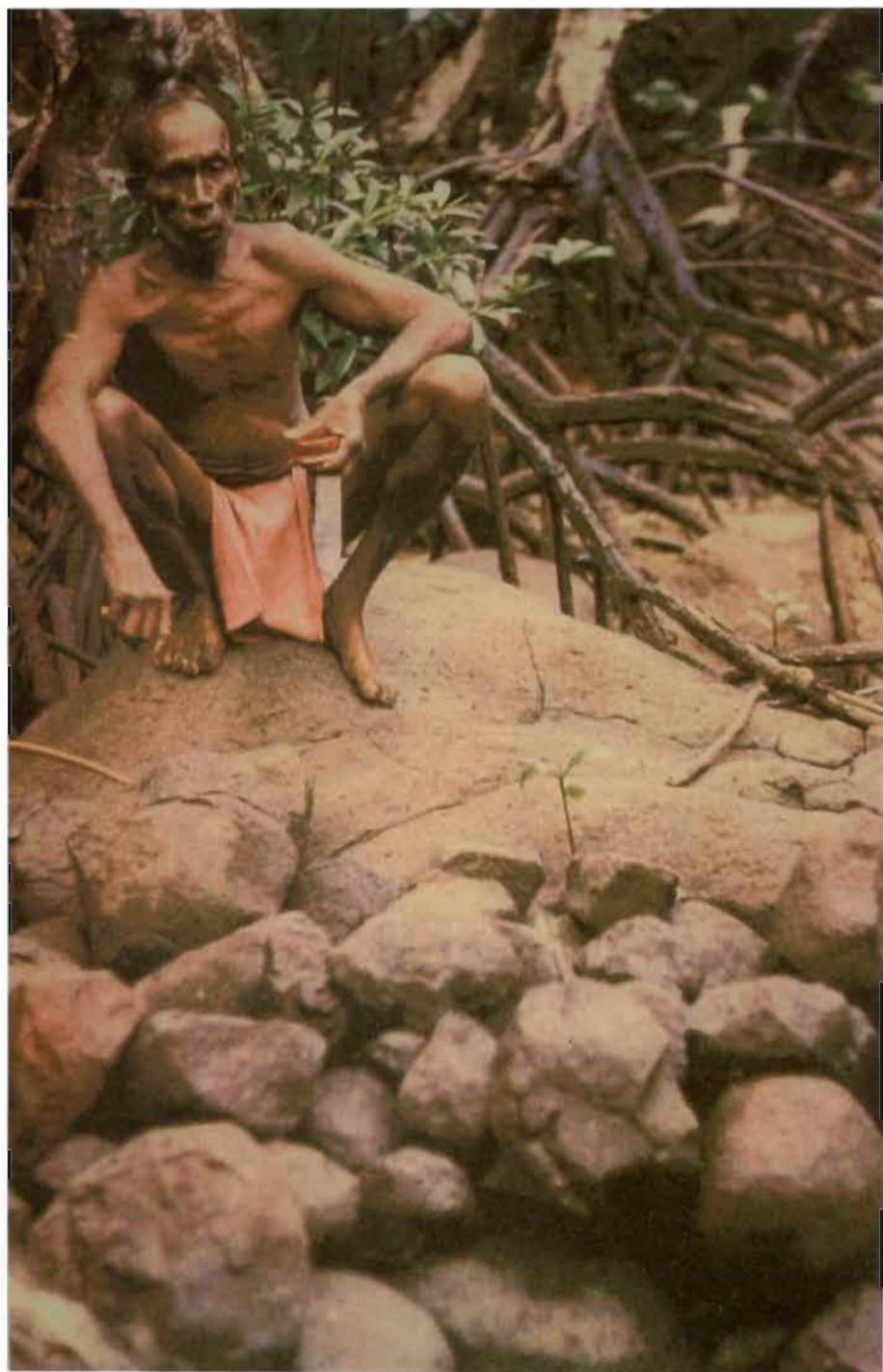
... et sur le déroulement du naufrage

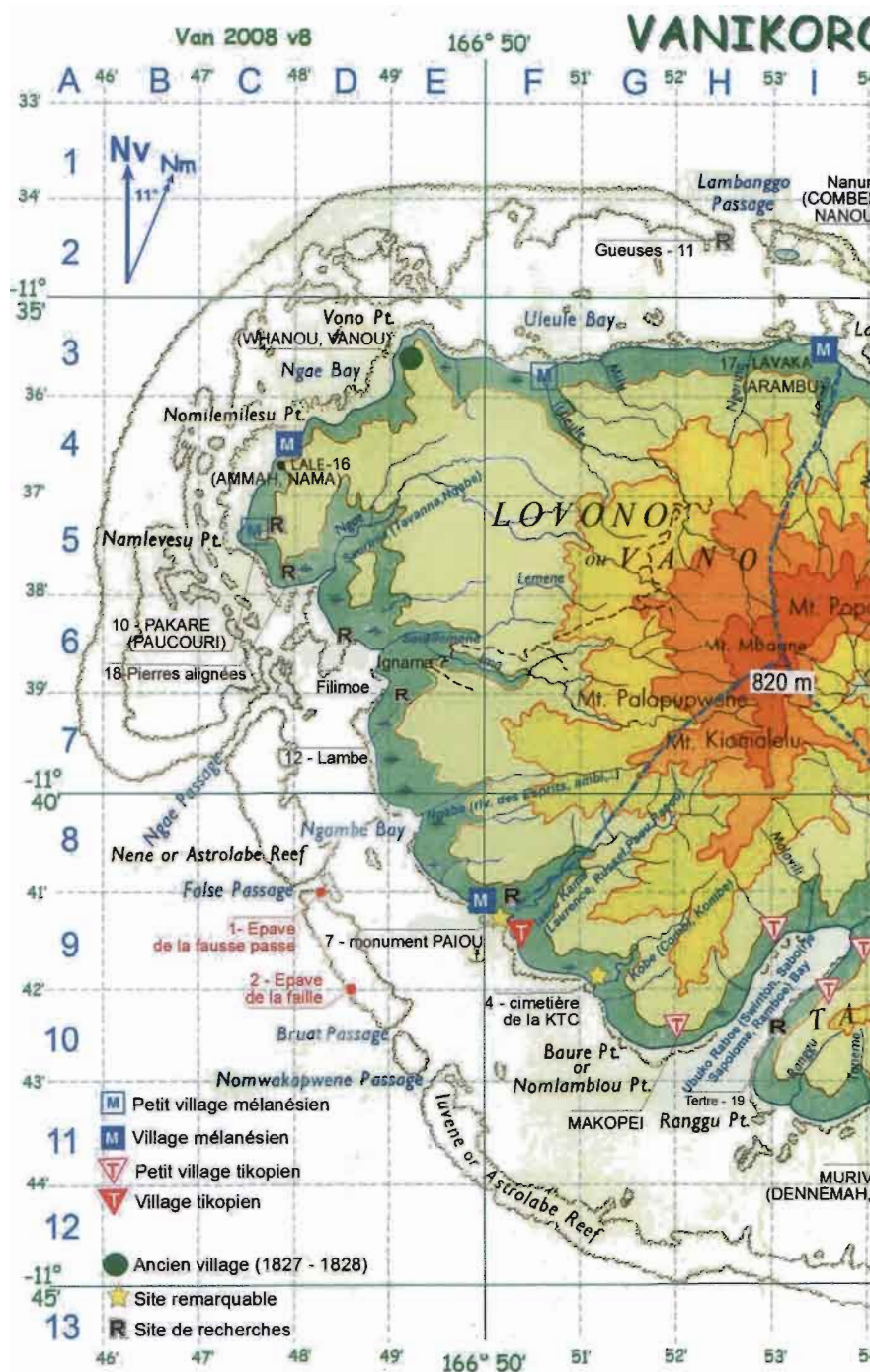
En 1788, *La Boussole* heurte la barrière de corail à proximité de Païou. La frégate subit un choc d'une extrême violence. Une partie du pont supérieur est projetée sur le récif tandis que la coque sombre rapidement sur le tombant. La découverte d'un plomb de sonde de plus de 40 kilos et de petits canons sur le platier récifal à plusieurs dizaines de mètres de l'épave témoignent de la brutalité du naufrage. *La Boussole* se transforme en tombeau pour une centaine d'hommes : membres de l'état-major, scientifiques et jeunes marins engagés comme fusiliers, domestiques, gabiers, calfats, matelots, timoniers et charpentiers. Arrivé en vue de Vanikoro dans le sillage de *La Boussole*, *L'Astrolabe* s'engage dans une petite passe pour secourir l'équipage de *La Boussole*. La large coque du navire se trouve piégée sur un récif qui affleure à 4 ou 5 mètres de profondeur. En examinant, quarante ans plus tard, les débris de l'épave, l'enseigne Guilbert, membre de l'expédition d'Urville, remarque la violence des courants à l'endroit de l'échouage et conclut que le bateau a voulu échapper aux récifs en empruntant ce passage. Posé sur le corail, *L'Astrolabe* transporte alors quelque quatre-vingt-dix marins, la plupart engagés dans des ports bretons.

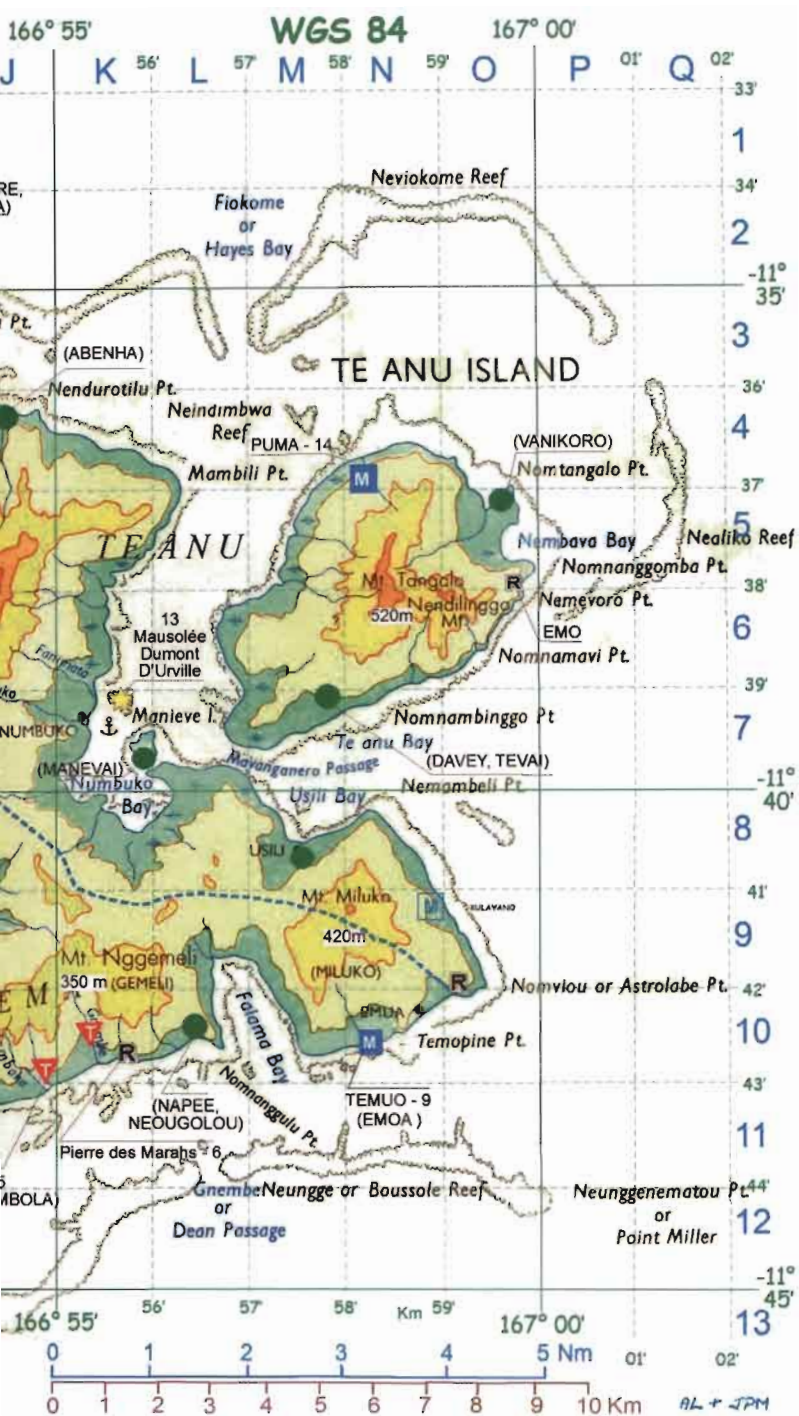
Cette reconstitution de la fin des frégates françaises à Vanikoro s'accompagne aujourd'hui de données précises sur la localisation des navires. Ils sont situés à plus

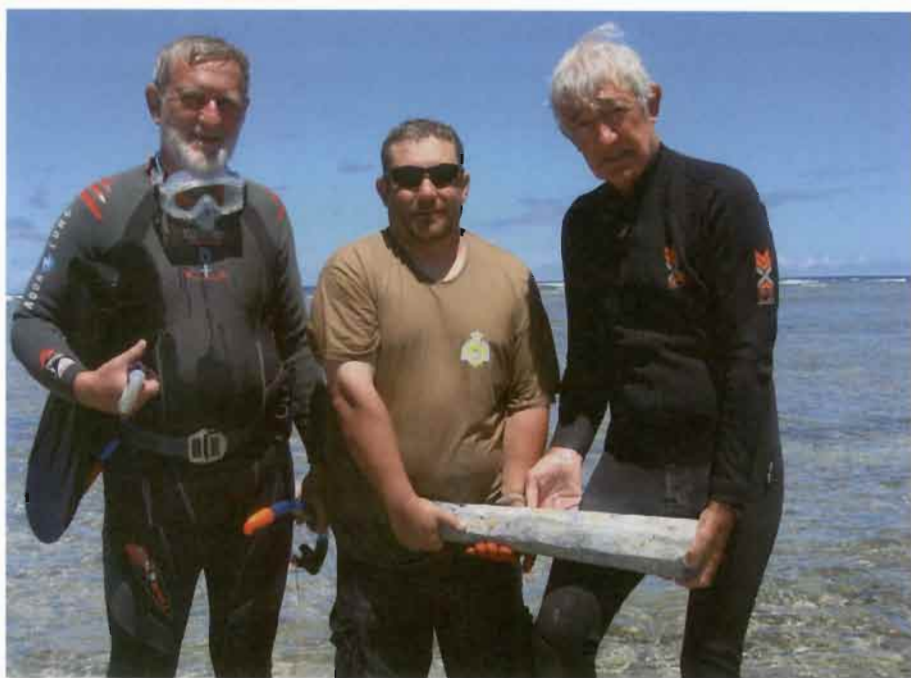
Ci-contre : *La tombe des Marah en 1959.*

Double page suivante : *Vanikoro*. Localisation des toponymes cités dans le texte.









Ci-dessus : Plomb de sonde découvert sur le récif barrière à quelques centaines de mètres de l'épave de La Boussole.

Fragment de calotte crânienne découvert en 1980 au lieu-dit la tombe des Marab.

Ci-contre : Naufrage à Vanikoro. Dessin Jacques Liozu. D'après Max David, 1939.



„La chaloupe... s'était brisée contre les récifs... (page 22).

de quatre et cinq kilomètres de Païou dans deux districts de Vanikoro : Tanema et Wanou. Le déroulement du naufrage n'a pourtant pas toujours été aussi simple à comprendre pour les navigateurs explorateurs, comme Dillon et d'Urville. Au XIX^e siècle, leurs écrits entretiennent une certaine ambiguïté géographique, avec des confusions entre les noms des districts ou des langues qui définissent les groupes sociaux et le nom des villages parfois identiques aux noms de districts. Selon les sources, les débris des bateaux sont annoncés à Vanou, Païou ou Tanema. L'hypothèse de l'échouage d'un troisième bateau à Vanikoro est même avancée, alimentée par la proximité du nom des lieux, comme Wanou, Vanou, Païou.

Ces difficultés pour appréhender le scénario du naufrage résultent d'une incompréhension réciproque. Les navigateurs occidentaux ne parlent aucune des trois langues de l'île : le vano, le tanema et le téanu. Une partie de l'histoire se joue pourtant dans les traditions orales, comme le témoigne ce récit du chef Valiko, originaire de Tévai. Il raconte qu'un bateau se serait échoué devant Païou et que l'autre a sombré devant Tanema. Le chef indique qu'il y avait de nombreux rescapés sur l'un des bateaux et réfute clairement l'échouage d'un autre navire à Vanou, dans le nord-ouest de Vanikoro. Pierre-Adolphe Lesson, de l'expédition d'Urville, obtient des informations confirmant cette version. Il écrit qu' "*un petit nombre d'hommes*" a réchappé du premier bateau dont "*rien n'avait été sauvé*" tandis que des hommes "*en grand nombre*", venus du second navire, se sont établis à Païou. Legoarant de Tromelin, dernier arrivé sur les lieux en 1828 et qui tient ses informations du chef de l'ancien village de Lalé, un Mélanésien, suggère même que l'installation du camp eut lieu à Ignama, "*à quatre miles au nord de Païou*".

Le chef Ouallie ajoute que quatre rescapés sont arrivés un jour dans son village, Murivai, situé dans le district de Tanema, au sud-ouest de Vanikoro. Pris pour des esprits malfaisants par les insulaires, les naufragés auraient dû leur salut à une offrande faite à un chef du village. Le chef Ouallie précise encore que ces étrangers ont passé "*un peu de temps*" avec les habitants avant de rejoindre Païou, situé à 4 kilomètres et séparé de Murivai par la profonde et large baie de Saboé. On peut

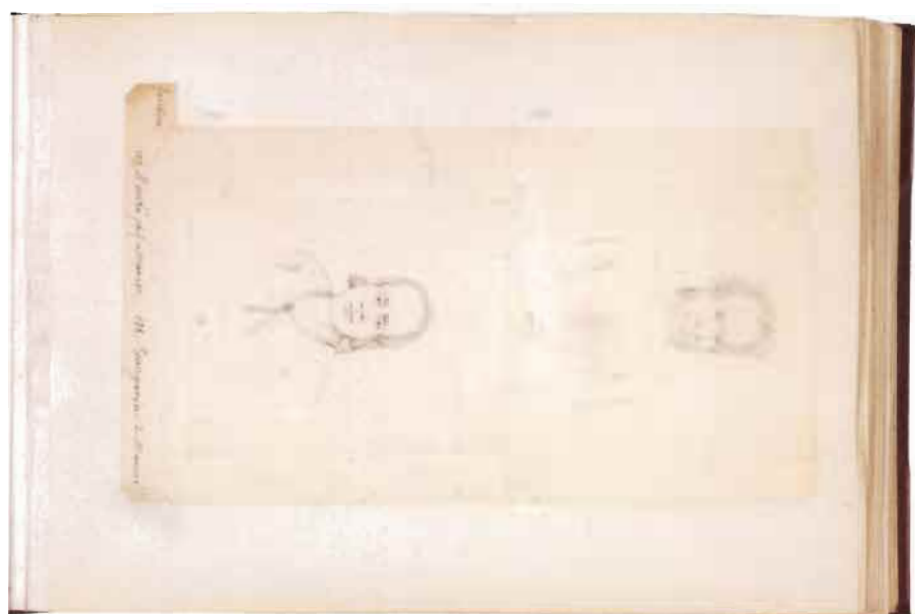
Ci-contre : Le chef Monbé du village de Mannevai et le chef Valié du village de Lalé.

Croquis de L.-A. de Sainson, voyage de L'Astrolabe.

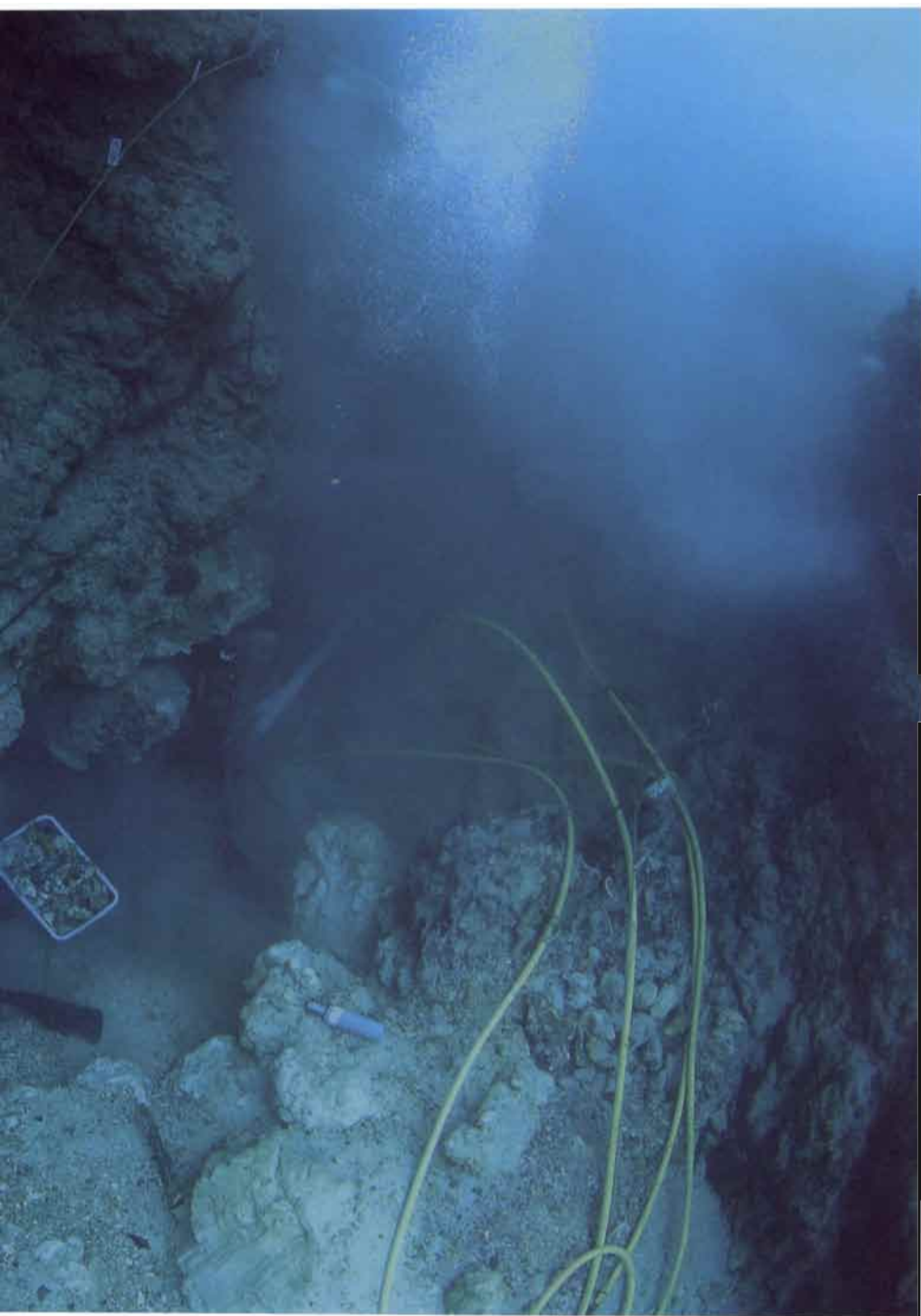
Le chef Meriko du village de Mannevai et Tangaraoa, tikopien habitant le même village.

Croquis de L.-A. de Sainson, voyage de L'Astrolabe.

Double page suivante : Fouille sur le site de la faille où sont enfouis les restes de La Boussole.









penser que ce récit fait référence aux quelques survivants du naufrage de *La Boussole*, bateau qui a sombré le plus près de Murivai. Éjectés au moment du choc sur le récif de la faille, les marins auraient pu dériver pendant des heures, accrochés à des débris d'épave avant de toucher terre.

Dans cette région de Vanikoro, d'autres Français auraient eu moins de chance. Les habitants de Tanema affirment qu'une tombe, celle des Blancs ou Maras, abriterait les corps des victimes amenées par la mer. Située dans la mangrove, la sépulture serait composée d'un empilement de grands blocs basaltiques. Ces témoignages, recoupés par les recherches sous-marines sur les épaves, donnent une idée du bilan du naufrage. Plusieurs dizaines de Français ont dû survivre, essentiellement ceux qui étaient embarqués sur *L'Astrolabe*. Ils ont pu être entre soixante-dix et cent, selon les sources, sur les deux cents marins et scientifiques partis de Brest en 1785.

Le choc des cultures

Quel que soit le nombre de rescapés, la grande baie plate et sèche de Païou, constitue l'endroit le plus proche des épaves pour une installation. A proximité d'un récif frangeant, une rivière sépare en deux la côte sablonneuse et offre une ressource permanente en eau douce. De surcroît, le sol de la baie n'est pas marécageux, contrairement à la majeure partie de la côte sud de l'île. La baie de Païou dispose d'un atout supplémentaire : elle ne semble pas occupée en permanence par les insulaires. La tradition rapporte que seuls les gens du village de Lalé, située à l'ouest de l'île, venaient y entretenir des cultures. Terre prisée pour sa fertilité, Païou apparaît aussi comme une région au cœur de conflits. Pierre-Adolphe Lesson note que les habitants de Lalé sont les alliés des gens du Sud (Tévai et Tanema) et les opposants des populations du Nord-Ouest et du Nord-Est (établies dans les villages de Wanou, Manbili, Manevai, Buma et Vanikoro). Le chef Nero, de Tévai, confirme que les gens de Païou sont perpétuellement en guerre avec ceux de Wanou, hameau situé dans le Nord-Ouest.

A Païou, les Français tentent certainement d'éviter le contact avec les insulaires d'origine mélanésienne ou tikopienne, comme en témoigne l'installation d'un camp retranché à Païou, entouré d'une "*forte palissade*", selon Rathéa, informateur de

Ci-contre : Chef de Vanikoro à bord du *Tolna*.



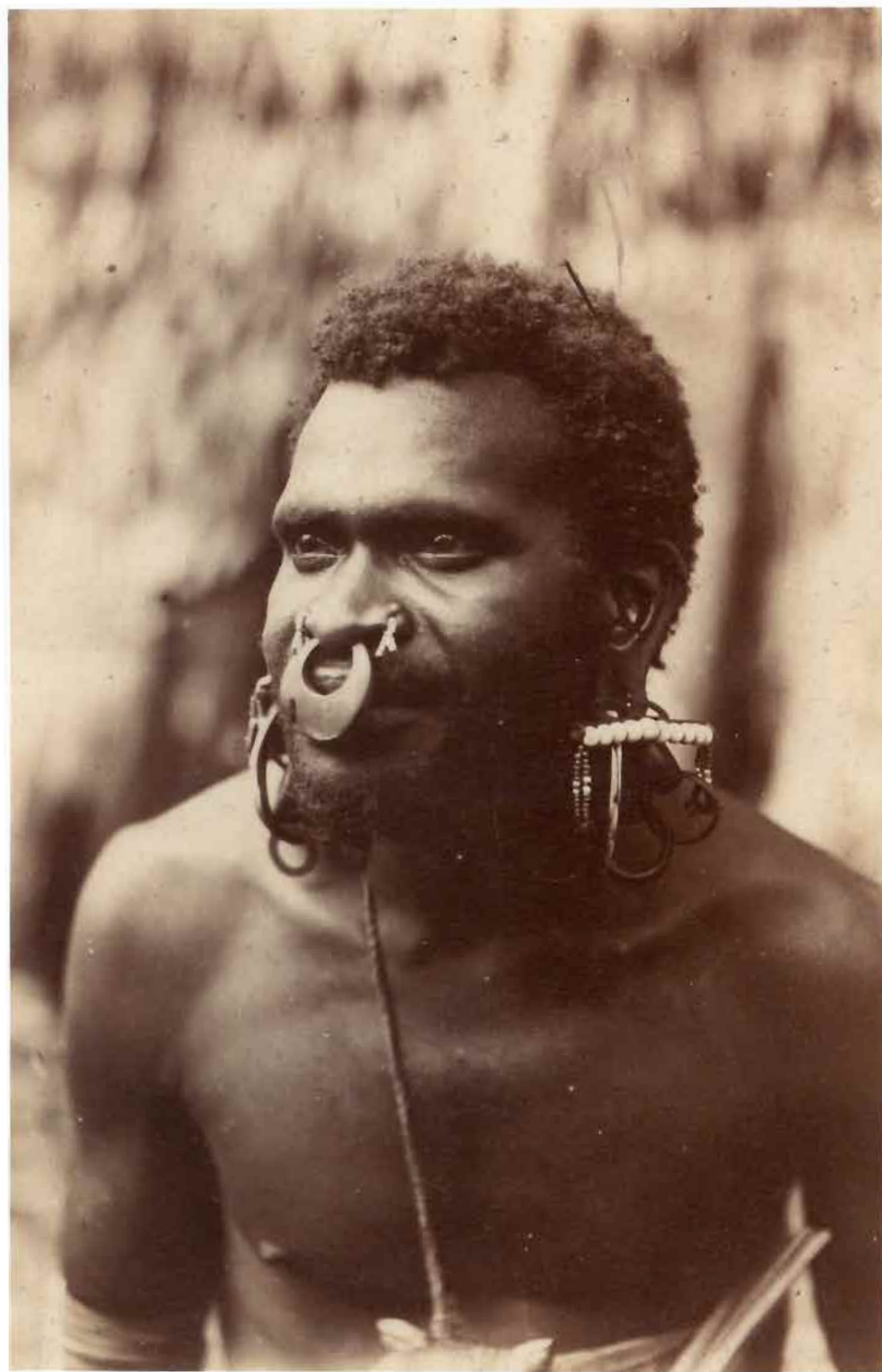


Peter Dillon. L'attitude est compréhensible, car les marins ont perdu, quelques mois plus tôt, douze hommes aux Samoa. Pour ces naufragés, l'escale de Vanikoro représente un nouveau choc culturel. Les Occidentaux découvrent des hommes qui manient l'arc et la flèche et qu'ils considèrent comme des sauvages. Les insulaires, eux, doivent s'étonner et craignent ces étrangers qu'ils assimilent à des esprits. Quarante ans après le naufrage, les écrits laissés témoignent de cette incompréhension. Le scientifique Lesson, membre de l'expédition d'Urville, qualifie les gens de Vanikoro d'insulaires noirâtres *"qui repoussent généralement toute communication avec les Blancs"*. Le capitaine Dillon compare, lui, l'homme mélanésien de Vanikoro à *"Sa Majesté infernale"*, à qui *"il ne manque qu'une paire de cornes"*. Emprunts de préjugés raciaux de l'époque, ces récits apportent néanmoins les premières descriptions des gens de Vanikoro. Peter Dillon remarque des *"cheveux crépus comme de la laine [...] reportés du front en arrière et [...] réunis en une masse qui pend derrière le cou jusque sur leurs épaules"*. Autour de leur taille, les hommes portent une ceinture, faite en *"os de baleine"*, qui retient une étoffe en fibres végétales. Amateurs de parures, les habitants de Vanikoro portent des ornements naseaux, réalisés en anneaux d'écaille de tortues, et leurs bras et jambes peuvent être recouverts de bracelets en fibres ou en coquillages. Les îliens sont également décrits comme de grands consommateurs de bétel, une noix connue pour son effet stimulant. Ils partagent cette habitude avec leurs voisins tikopiens qui visitent régulièrement Vanikoro et tentent de s'y implanter.

Un bateau pour réservoir

Avec ces différences, il n'est pas étonnant que les témoignages, repris dans les notes des voyageurs européens, évoquent des conflits sur l'une des épaves de l'expédition Lapérouse. L'histoire la plus précise provient du lascar Joe, qui accompagne le navigateur Legoarant de Tromelin à Vanikoro en 1828. Un indigène contemporain du naufrage lui a confié avoir participé à un combat contre les hommes blancs restés sur leur bateau. Lors de cette attaque, une vingtaine de *"Blancs"* auraient tué *"beaucoup de monde"* en lançant de *"gros boulets comme des cocos"*. Les Occidentaux et leur *"chef"* auraient ensuite quitté le navire avant qu'il ne soit *"mis en pièce par les vagues"*.

Ci-contre : *Homme de Vanikoro vers 1880.*
Double page précédente : *Dans le village de Païou.*





Ci-dessus : *Village Tikopien, rive gauche de la baie de Païou.*
L'embouchure de la rivière Lawrence en 1828. Dessin au crayon de Louis Ducorps
 Ci-contre : *Banc de sable à l'embouchure de la rivière Lawrence.*
Villages Tikopien (à gauche) et Mélanésien (à droite) de Païou en 2008.





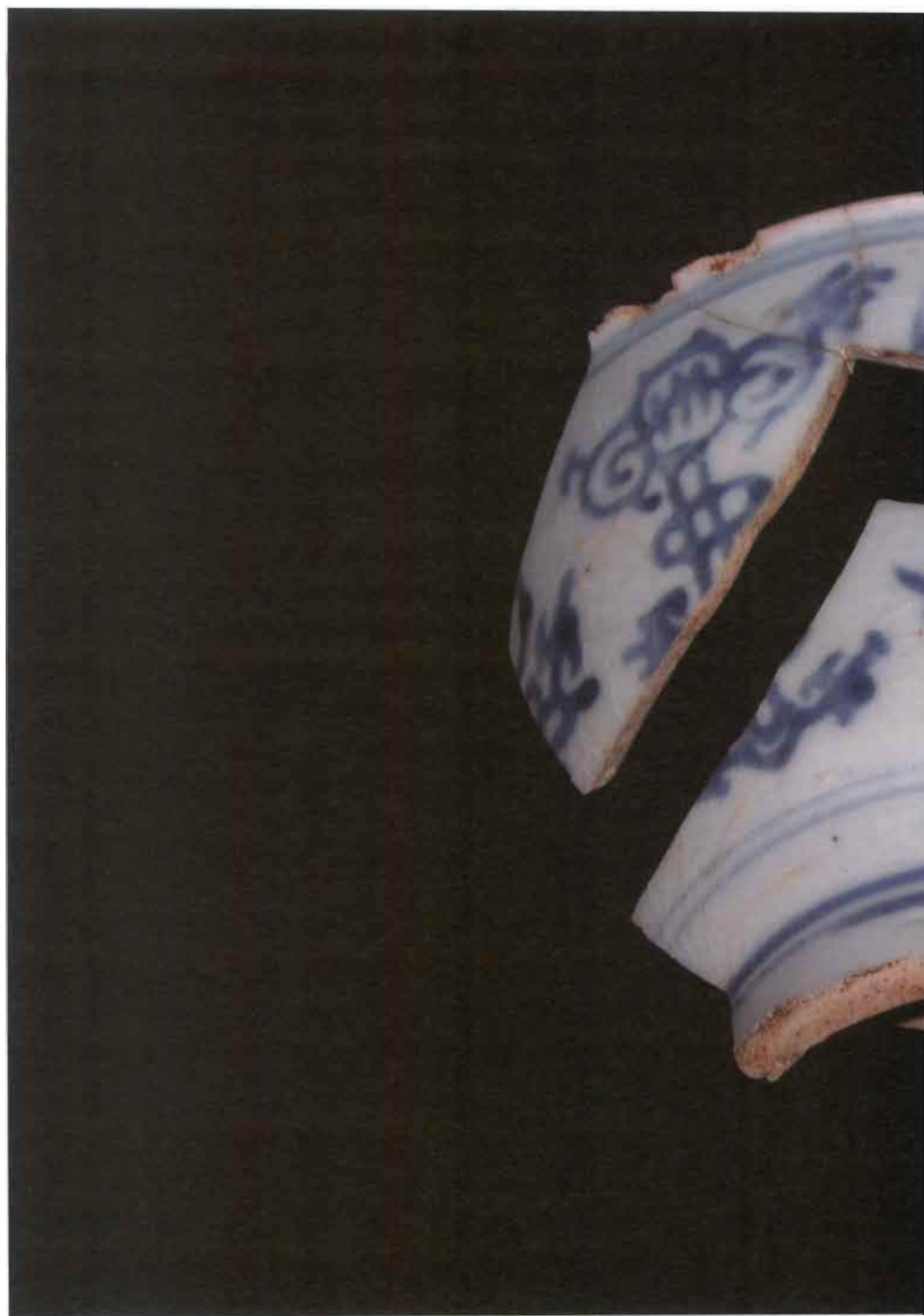
Au regard de l'histoire, ce récit apparaît crédible. Des canons encore chargés ont été retrouvés par deux fois sur *L'Astrolabe*. Cette découverte démontre, indirectement, que des marins sont restés à bord après le naufrage, pour garder l'épave. Sur le haut-fond de la fausse passe, la coque de *L'Astrolabe* a dû être éventrée et les hauts du bateau préservés. Pour sécuriser les ressources du bord, les membres de l'équipage ont dû procéder à des aménagements pour transformer le bâtiment en une base de vie. Le lourd navire, de 500 tonnes, garantit l'accès à la nourriture, aux armes et aux objets de trocs. Les médaillons à l'effigie du roi et la verroterie, véritables monnaies d'échange, permettaient d'éviter que les relations du groupe avec les insulaires ne tournent au désastre. La sécurisation des ressources de l'épave s'impose, aujourd'hui, comme une condition essentielle de survie des Français à terre.

Et ce scénario n'apparaît pas fantaisiste. L'équipage de *L'Antélope*, naufragé en Micronésie en 1783, vit une expérience similaire au large de l'île de Palau. Après l'échouage du bateau sur un récif, les marins aménagent le bateau qui commence à plier. Ils abattent d'abord les mâts pour alléger et stabiliser le vaisseau de 300 tonnes où une voie d'eau s'est déclarée au niveau du premier pont. Le lendemain, une trentaine de marins installent un campement à terre, près d'une source d'eau, tout en veillant sur l'épave qui contient nourriture, médicaments et armes. Des indigènes s'emparent pourtant de médicaments, d'objets de fer et d'un sabre. Après ces larcins, les marins se relaient pour garder *L'Antélope* de jour et de nuit et transportent les marchandises restantes à terre. Avec ces vivres et les plats offerts par les insulaires, comme des ignames bouillies, les naufragés ne manquent de rien et peuvent construire une nouvelle embarcation. Cette histoire fournit un précédent pour comprendre ce qui a dû se passer à Vanikoro cinq ans plus tard. Les naufragés de *L'Astrolabe* ont sûrement protégé les ressources de leur bateau échoué, tout en s'installant à terre.

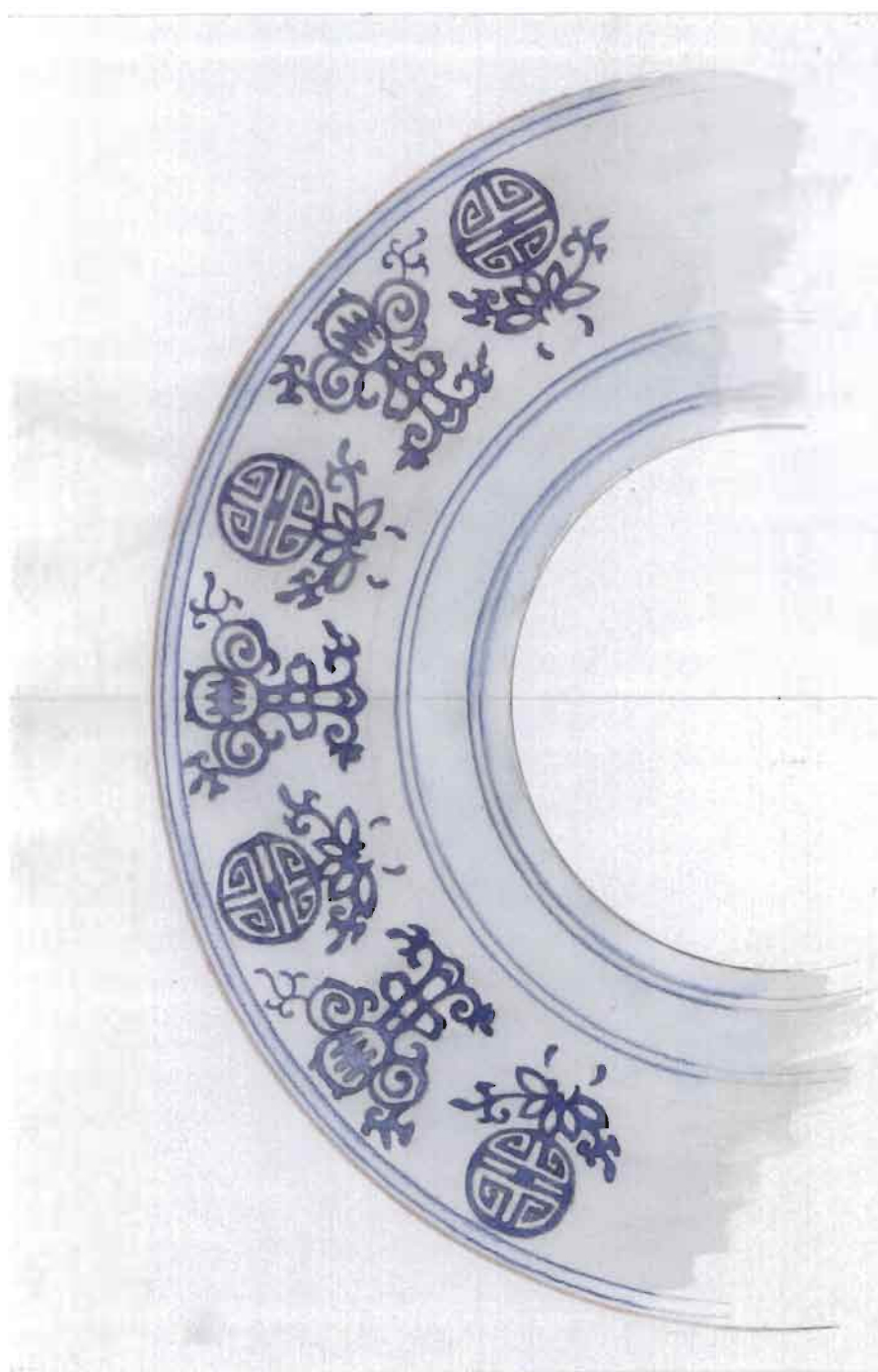
Ci-contre : Pierriers en bronze, site de la Faille, épave de La Boussole.

Canon en fonte, site de la fausse passe, épave de *L'Astrolabe*.

Double page suivante : Bol en porcelaine de Chine à décors blanc-bleu, fours de Guangdong, fin XVIII^e et début XIX^e siècle. Diamètre 15,5 cm.







En 1999, les recherches à Païou conduisent à la découverte d'environ deux mille cinq cents objets ou fragments d'objets, dont neuf cents balles ou mitraille de plomb. Près de sept cents pièces de vaisselle, une quarantaine d'instruments ou de fragments d'instruments, vingt-huit éléments d'habillements, boutons et boucles de chaussure, et une centaine de morceaux de pots à onguents utilisés en pharmacie ou pour les recherches ainsi qu'une dizaine de restes de pipes en terre. Ces objets sont tous en très bon état même si certains sont cassés. Aucun n'a subi les altérations des objets découverts sur les épaves. La relative abondance des restes montre aussi que les rescapés ont débarqué du matériel et qu'ils se sont organisés pour cette escale à terre. Ce constat confirme la tradition orale qui parle d'une installation des naufragés pendant trois à six lunes. S'il y a peu d'indices d'un chantier naval, la présence d'une armurerie, d'un observatoire et d'une cuisine est incontestable. Sur ce site structuré, la vie est organisée et les reliques révèlent la vie des marins et enrichissent les informations rapportées au XIX^e siècle.

Cuisine et observations astronomiques

A Païou, les habitants observent des rescapés qui semblent monter la garde et se tiennent retranchés dans leur camp. Les gens de Vanikoro s'étonnent de la physionomie de ces nouveaux arrivants. Un chef de la côte remarque que *"leur nez s'avavançait de deux palmes au-delà de leur visage"*. D'autres trouvent que les naufragés s'alimentent de manière étrange puisqu' *"un petit morceau de nourriture gros comme le bout des doigts leur suffisait"*. Les indigènes épient les Européens sans les comprendre. Ils prennent certainement l'usage de la chique, répandu chez les marins, pour une consommation d'aliments. Ils remarquent encore que les Blancs travaillent sans relâche. On peut penser qu'ils s'occupent aux tâches obligatoires en cas d'escale : corvée d'eau, coupe de bois et surtout construction ou aménagement d'une embarcation. Les naufragés récupèrent aussi le matériel sur l'épave échouée au lieu-dit

Ci-contre : *Forme et décors des petits bols en porcelaine à décors blanc-bleu.*
Dessin Ann Ward



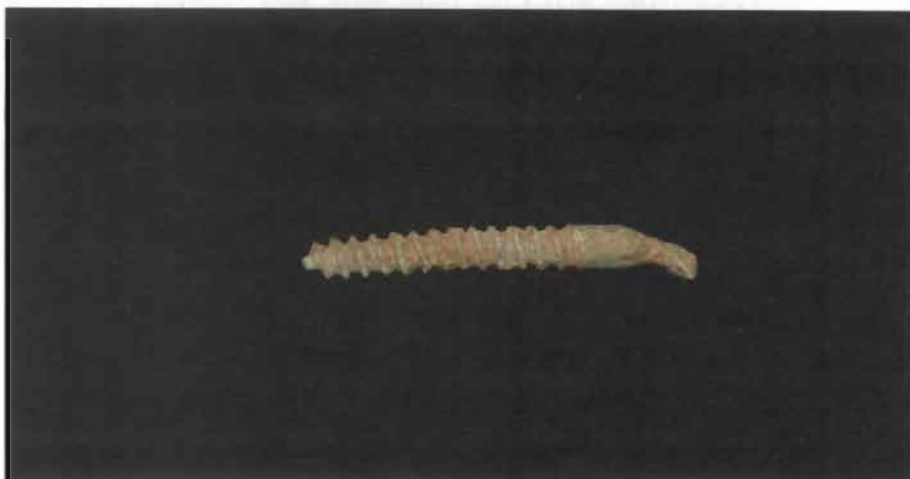
0 2 cm



0 2 cm



*Ci-contre : Élément de serrure en métal d'origine chinoise.
Fragments d'un pot en faïence de couleur brune et intérieur blanc.
Ci-dessus : Fragment de bouteille en verre.*



*Ci-dessus : Glissière instrument,
 fragment de vis en métal cuivreux.
 Ci-contre : Tasse en porcelaine à décor floral rouge et or.
 Fragment de pipe et perle de verrerie pour les échanges. Site du camp des Français.*

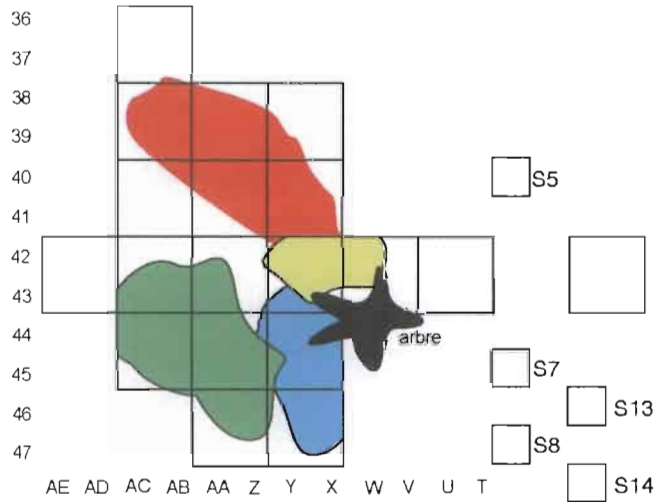


S1





S2

S3

S4



0 2
mètres

 Instruments de bronze et cuivre
 Balles et pierres à fusils
 Porcelaine de Macao
 Verre et céramique

S15

S9

S10

S11

S12

Jean-Christophe Gallipaud © 2007

La fausse passe, comme le montre l'abondance de morceaux de vaisselle et de verre remontés en 1999.

Ces découvertes confirment une installation durable des naufragés. A terre, la vaisselle est essentiellement de la porcelaine chinoise achetée à Macao en 1787. Parmi ces pièces, soixante fragments de bols chinois aux décors blanc-bleu (ce qui représente entre dix et quinze bols), les restes d'une vingtaine d'assiettes plates et rondes ainsi que des coupelles et tasses appartenant au même service en porcelaine orné de motifs floraux rouge et or, ainsi que vingt-cinq morceaux d'une grande théière chinoise en terre brune, neuf fragments de verres cannelés et un grand pot de porcelaine couleur bleu nuit donnent l'ambiance. Une dizaine d'officiers et savants auraient bien pu dîner là.

La céramique de facture européenne est plus rare dans le camp des Français, même si l'on trouve des morceaux d'une anse de cruche, d'une tasse en faïence et de pots ronds à fond plat. Cet inventaire se complète par des bouteilles de vin, des verres à pied et des fioles d'apothicaire avec leur bouchon de verre. Il n'y a pas de traces de couverts et de vaisselle en étain : une monnaie d'échange encore abondante dans l'épave de *La Boussole*. Les verres fins cannelés, dont l'inventaire indique qu'il n'y en avait que douze sur chaque frégate, suggèrent qu'il s'agit des effets personnels d'officiers ou de savants. On retrouve la tradition orale qui fait état d'un chef du camp qui observait le soleil et les étoiles et "*leur faisaient des signes*".

Un probable chantier naval

En dehors des travaux d'astronomie, la priorité des naufragés devait être de construire un bateau pour quitter l'île. La tradition orale parle d'un *petit navire* sur lequel auraient embarqué les naufragés après un séjour de cinq lunes. A leur arrivée à Vanikoro, les marins ont perdu la majorité des vingt-deux embarcations prises à Brest. Les escales en Alaska et aux Samoa ont privé les naufragés de trois biscayennes et d'une chaloupe. Ils ne peuvent certainement plus compter sur les chaloupes et yoles de *La Boussole*, qui ont dû être détruites dans la violence du naufrage. Dans le meilleur des cas, les marins de *L'Astrolabe* disposent d'une biscayenne en

Ci-contre : Distribution des familles d'objets dans la zone fouillée du camp des Français.



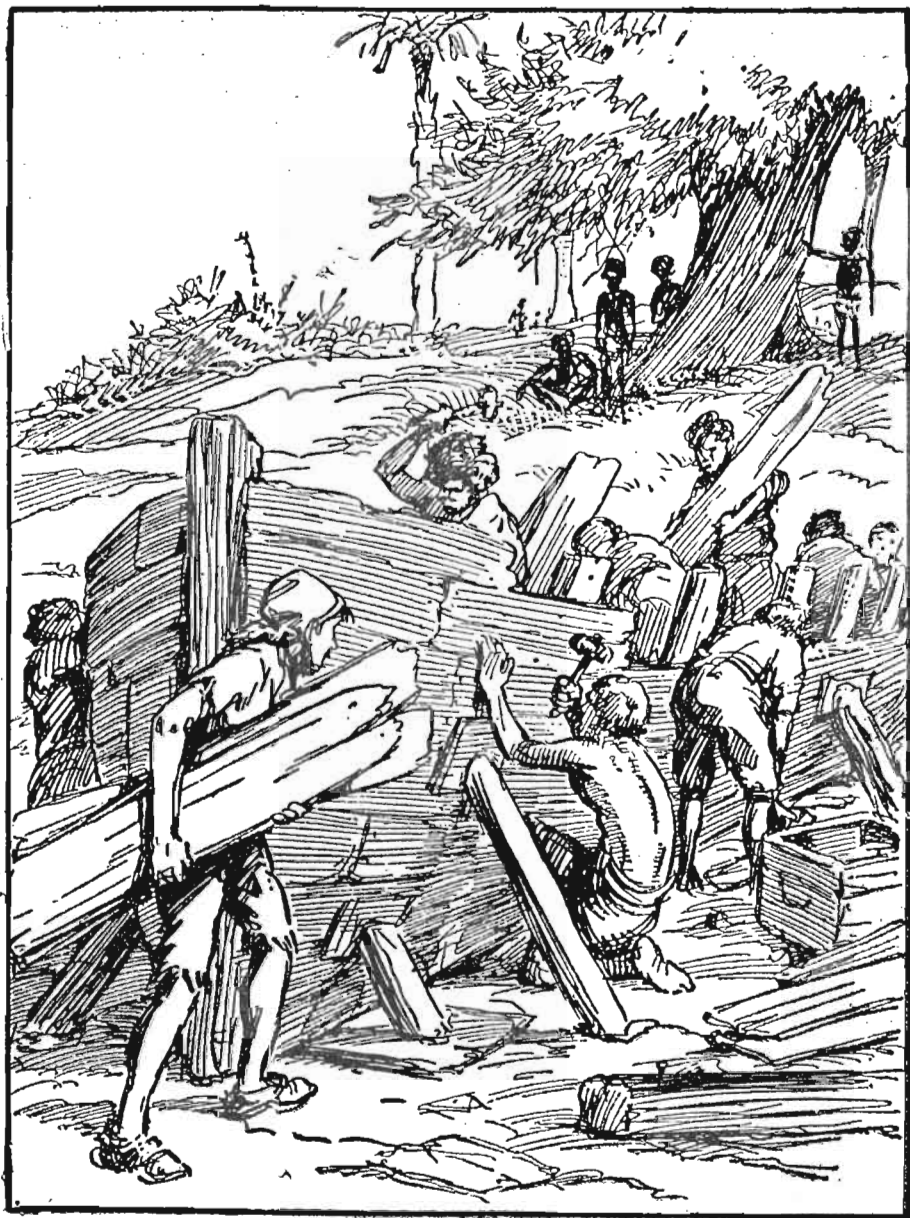


botte, assemblée à Botany Bay et d'autres petites embarcations. Ils peuvent y envoyer un équipage réduit pour chercher du secours, garder des chaloupes ou des yoles en cas de besoin, mais un départ général ne peut être envisagé. L'installation d'un chantier naval à terre apparaît probable, d'autant que les naufragés ont des outils et un lieu approprié. L'embouchure de la rivière Lawrence constitue un plan de mise à l'eau idéal et les abords de la rivière offrent les ressources en bois nécessaires pour confectionner les pièces manquantes de l'embarcation. D'autres ont mené à bien ce projet dans des conditions identiques, comme Mendana, au XVI^e siècle. Lors de son premier séjour aux Salomon, le navigateur espagnol avait fait construire un navire à deux mâts en cinquante-quatre jours, avec des bois locaux, après avoir sécurisé son chantier. En 1783, le capitaine Wilson, naufragé à Palau avec son bateau *L'Antélope*, avait pu repartir avec une goélette réalisée en quatre mois. Les marins anglais et chinois avaient établi une forge, coupé du bois pour la coque, confectionné un gouvernail et réalisé une quille. Les matériaux de l'épave avaient été récupérés pour ce projet : des bouts de voilure pour la grand-voile, des pièces de bois pour les mats, des longueurs de cordage pour l'étoupe. Cet exemple de *L'Antélope* permet, encore une fois, de comprendre le naufrage à Vanikoro. Quand la tradition orale dit que les naufragés ont "*démoli le grand vaisseau qui autrement eut pu subsister encore très longtemps*", on peut penser qu'ils ont utilisé des pièces de *L'Astrolabe* pour mener à bien leur ouvrage. Dans leur tâche, ils ont pu s'appuyer sur des charpentiers et des maîtres voiliers. Pour préparer son expédition, Lapérouse avait pris soin de recruter de bons charpentiers, comme Robert-Marie Legal, Jean Berny, Pierre Fouache, François Bizien et Jean Le Cam. Les marins ont dû installer une forge au plus près de la mer et de la rivière, frontières naturelles qui limitent le camp au sud-est et au sud-ouest. Des objets découverts à cet emplacement entre 1925 et 1926 signalent cet ancien chantier naval. Il y a là des pinces, des fragments de fer, une hache, des morceaux de plomb et même un étau d'armurier. Ces outils et matériaux servaient à réparer les pièces métalliques et à assouplir les pièces de bois à courber. Il s'agit là des seules preuves de l'existence d'une forge et d'une chaufferie à Païou. Avec l'exploitation du bois de la KTC et les aménagements des berges, les installations du début du XX^e siècle se

Double page précédente :

Derniers vestiges du camp et de l'exploitation forestière. Païou 2008.

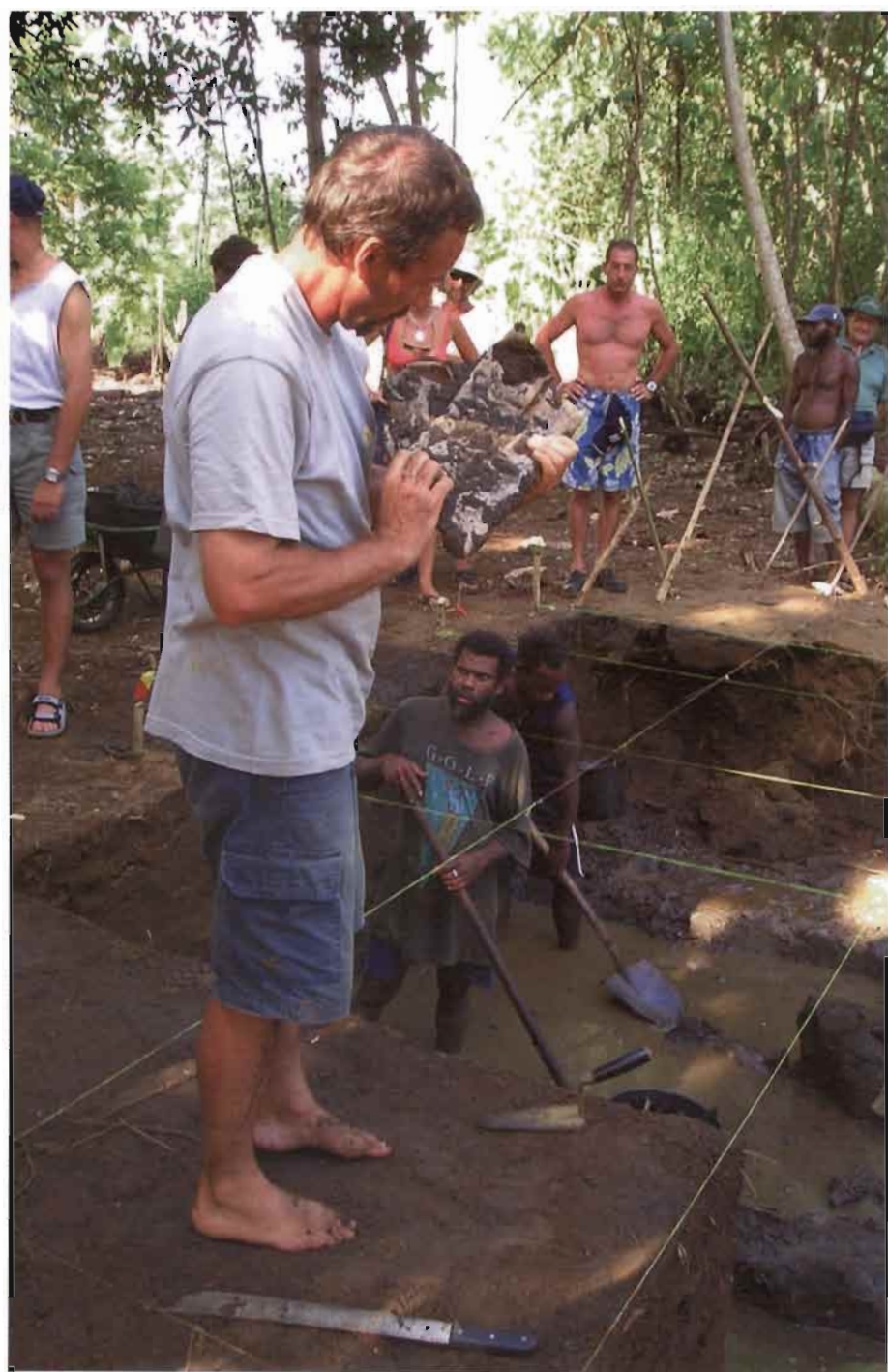
Ci-contre : *Le chantier naval à Païou. D'après Max David, 1939.*



...Les voloi s'efforçant de construire une embarcation de fortune.. (page 30).



Ci-dessus : Débris de la coque d'une petite embarcation datant de la KTC.
 Construction d'une chaloupe.
 Ci-contre : Grande feuille de plomb découverte à Païou.



confondent avec les reliques françaises. Les clous de cuivre ou de bronze trouvés ne peuvent plus être attribués avec certitude aux Français. La Kaori Timber Company utilisait en grande quantité ce genre de clous pour ses embarcations. De la même manière, les objets en fer découverts depuis 1986 ne proviennent pas automatiquement d'un ancien chantier naval. Situés près de traces de bois alignées qui indiqueraient une jetée de mise à l'eau, ils sont mélangés à des vestiges de la KTC et à du charbon de bois, indice potentiel de la forge.

La construction d'un bateau par les naufragés n'a donc laissé que des indices, et cela n'est pas étonnant si l'on compare cet exemple à celui du chantier naval de *L'Antélope*, fouillé en 2005. La campagne s'est soldée par une moisson mince : des clous de fer très oxydés, une petite plaque de cuivre et du charbon. Au moment de la mise à l'eau du bateau, l'équipage avait pris soin de combler le fossé réalisé sous la quille, de détruire le muret de protection devant la quille et de démonter la mise à l'eau pour en récupérer les clous de fer.

A Païou, l'enquête sur le chantier naval stagne aujourd'hui, mais elle a progressé par rapport aux travaux des expéditions Dillon et d'Urville. Les navigateurs n'avaient pas ramené d'outils en fer de Païou, car ces objets étaient très prisés à l'époque et avaient dû être dérobés. Rathéa signale d'ailleurs le déplacement d'un gros fragment de fer quand il accompagne Dillon sur le lieu du camp. Le capitaine irlandais a dû se contenter de signes du chantier naval qu'il a cru déceler dans des traces d'arbres abattus.

Une palissade contre les conflits

A Païou, le chantier naval a occupé tous les marins valides, pressés de quitter ce lieu inconnu. Dans le même temps, les Français ont dû se protéger, échaudés par l'expérience des escales précédentes et conscients de leur faiblesse. En 1986, les archéologues avaient dégagé des troncs enfouis et des traces plus noires, comme alignées, dans la berge de la rivière. Ces éléments avaient été interprétés comme les vestiges d'une palissade et du plan de mise à l'eau du bateau, mais les indices recueillis alors n'étaient pas assez concluants.

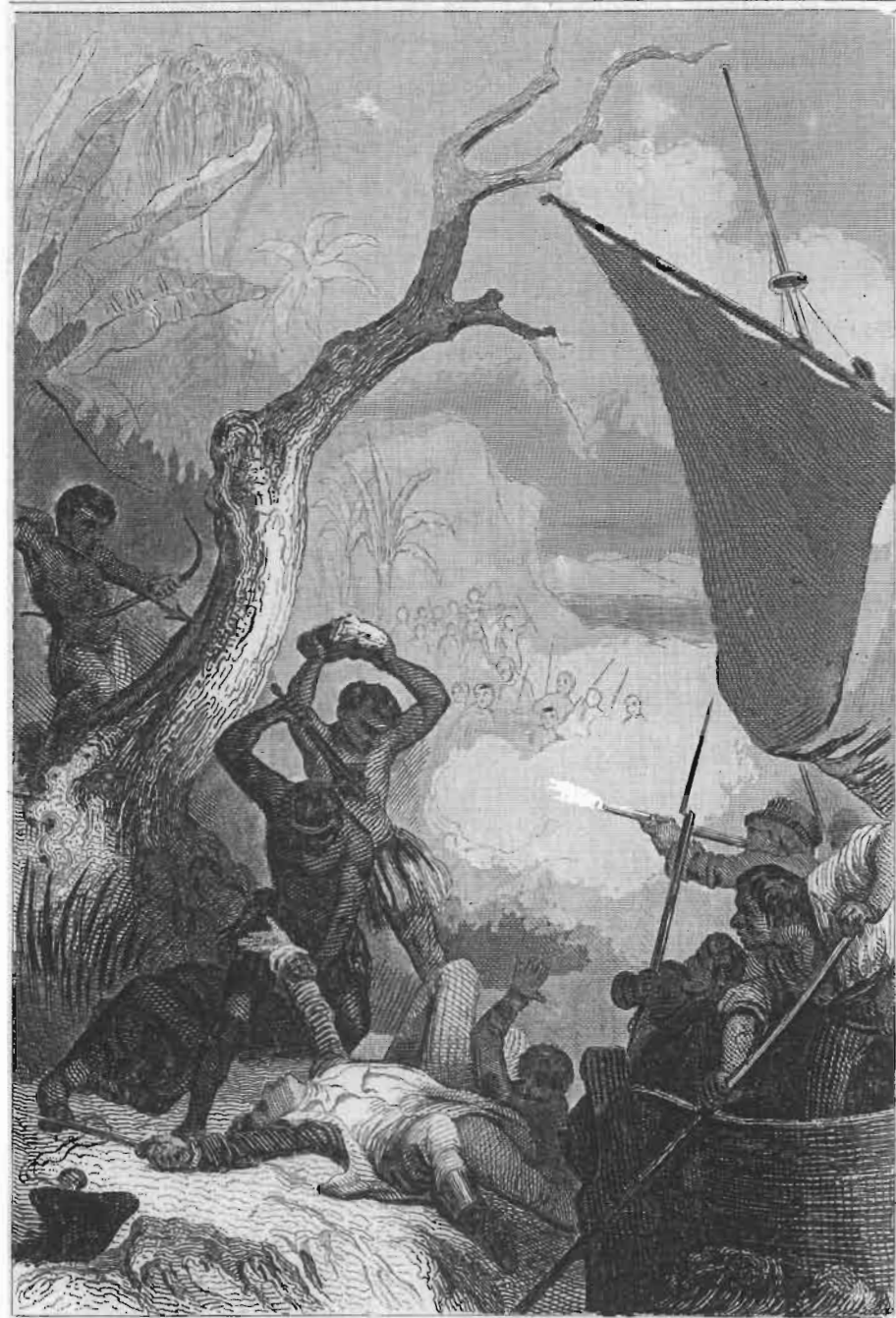
Ci-contre : *Crâne de l'inconnu de Vanikoro.*
Balles de plomb. Site de la Faille, épave de La Boussole.



Jusqu'en 2005, ils tentent de localiser, sans succès, les traces d'une enceinte autour du camp. En 2008, le radar détecte une anomalie semi-circulaire entourant exactement le camp vers l'ouest et le nord-ouest. Elle dévoile enfin le contour probable de la palissade. A l'intérieur de cette ancienne fortification, les différentes fouilles menées n'ont pas permis de prouver l'existence de moyens de défense. Il n'y a pas de trace de canon et seul un fragment de bronze ajouré pourrait ressembler à la garniture d'un fusil.

Les armes sont suggérées par des pierres à fusil et des munitions, balles de plomb de différents calibres et en grappe. Entre 1999 et 2003, cent cinquante pierres à fusil usagées et une cinquantaine de fragments ou d'éclats sont trouvés à Païou. A terre, le silex est blond, translucide et frais. Ce n'est pas le cas des pierres trouvées dans les épaves, blanches et crayeuses du fait de l'altération du silex dans ces eaux tropicales. Les pierres très bien conservées que l'on trouve à terre ont été amenées par les marins et n'ont pas été collectées plus tard dans les épaves. Elles sont de formes et de tailles diverses. Leurs dimensions permettent de distinguer trois catégories auxquelles il faut ajouter quelques *grolles*, ou pierres de mauvaise qualité, utilisées pour les briquets. Elles servaient, de la plus grande à la plus petite, pour les fusils de rempart, les mousquets du gouvernement et les pistolets. Les plus fréquentes à Païou sont celles, de taille moyenne, utilisées pour les mousquets. Il n'y avait que trois pierres de pistolet, ce qui signifie peut-être qu'il n'y avait qu'un seul officier ou savant (puisque'ils étaient les seuls à avoir de telles armes). La majorité des pierres sont usagées et leur usure très prononcée indique une utilisation intensive comme pierre à briquet. Le nombre de pierres donne une indication du nombre maximum d'armes. Chaque artilleur emportait environ vingt pierres, il ne restait donc à Païou que les pierres usagées provenant de quelques fusils, sept tout au plus, probablement moins, car ces pierres durent plutôt servir à allumer le feu.

L'absence d'armes ne signifie pas que le séjour des Français à Païou fut pacifique. Des balles de plomb écrasées et les témoignages oraux révèlent la difficile coexistence des Français avec les populations locales.







CHAPITRE 4

Partir *ou* rester

Ci-contre : "A-t-on des nouvelles de Monsieur Lapérouse ?"
Louis XVI et l'Abbé Edgeworth de Firmont au pied de l'échafaud, le 21 janvier 1793.
Charles Benazech.

Îles de Salomon



Île de Santa Anna

sur des perches un canot modèle mis là en l'honneur de
chasse aux tortues.

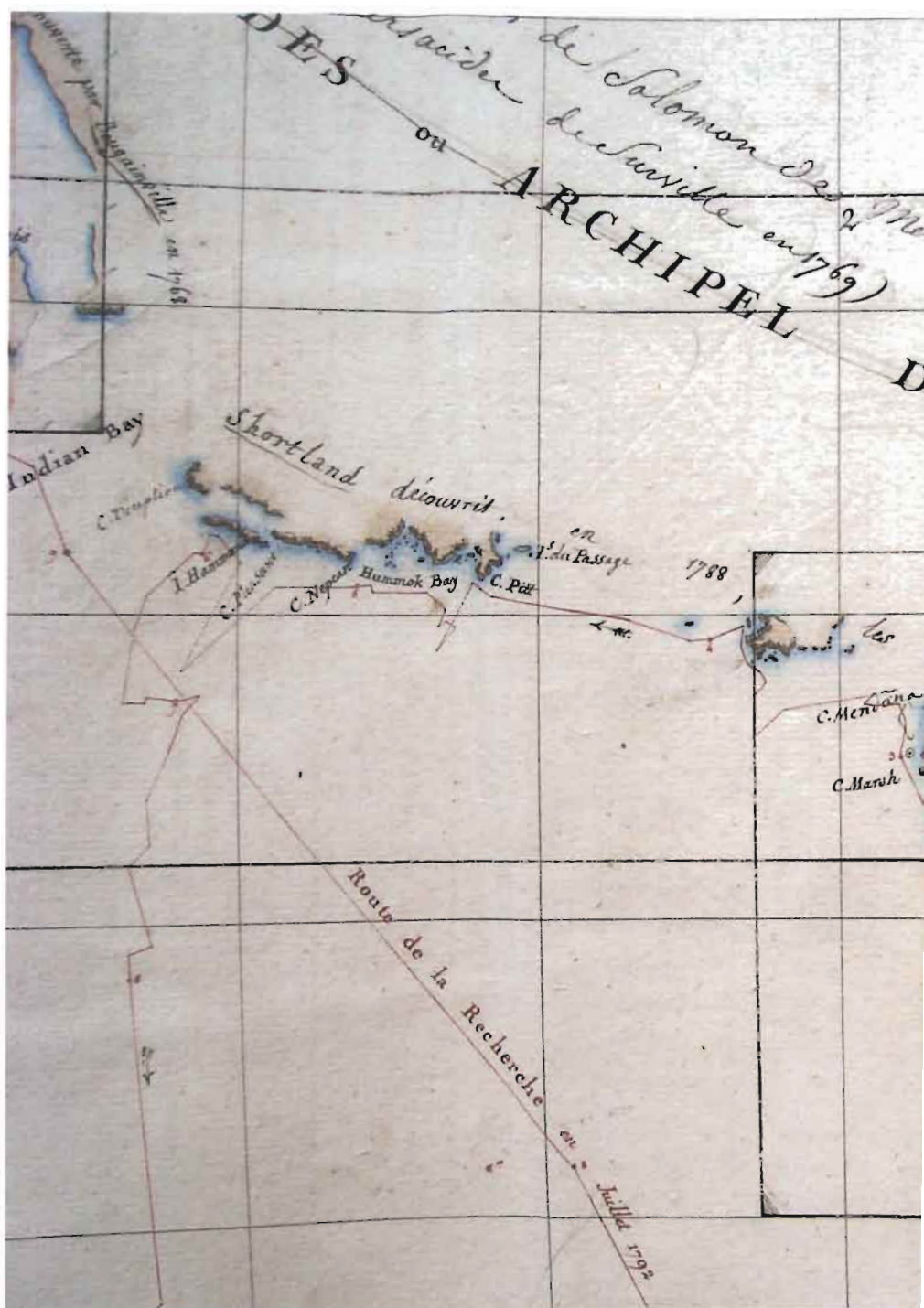
A la fin du XVIII^e siècle, tous les marins cherchent *L'Astrolabe* et *La Boussole* plutôt que les traces d'un bateau de secours et les premières histoires d'épaves et d'objets européens retrouvés dans le nord des îles Salomon sont mal interprétées. On ignore alors que les navires se sont échoués dans l'archipel des Santa Cruz et témoignages ou spéculations vont circuler pendant trente ans, multipliant les pistes et compliquant la recherche de la vérité. Pourtant, à travers ces rumeurs, une histoire se dessine.

L'un des exemples les plus frappants de ces spéculations se rapporte à l'histoire de celui que l'on présente comme le dernier survivant de l'expédition. Le personnage de l'astronome Lepaute Dagelet, âgé de vingt-quatre ans au départ de Brest, est mis en scène dans de nombreux récits entre 1791 et jusqu'à 1830. Son histoire illustre bien l'exploitation par les journaux de l'époque du mystère créé par la disparition des marins français.

Lepaute Dagelet et la création du mythe

De son rocher escarpé, il agite un mouchoir ou une toile, dans l'espoir d'être secouru. L'homme dit s'appeler Lepaute Dagelet et se présente comme l'unique survivant de l'expédition Lapérouse. Voici la teneur d'une dépêche de *l'Île-de-France* publiée en mars 1804 dans le très officiel *Journal des Débats* qui reprend les informations obtenues d'un navire français. Son commandant les tiendrait d'un bâtiment portugais croisé au large des îles philippines.

Cette nouvelle n'a que les apparences d'une information récente. Le récit s'inspire largement d'un livre anonyme publié à Paris, six ans plus tôt, sous le titre : *Nouvelles de M. de Lapérouse jusqu'en 1794*. L'ouvrage raconte que le capitaine de Grisalva, officier portugais, aurait secouru le célèbre astronome parisien, en mai 1794, à l'est de la mer de Timor. Le découvreur d'étoiles apparaît méconnaissable dans le récit avec ses habits "déchiquetés et pourris" ses "yeux cernés d'un rouge



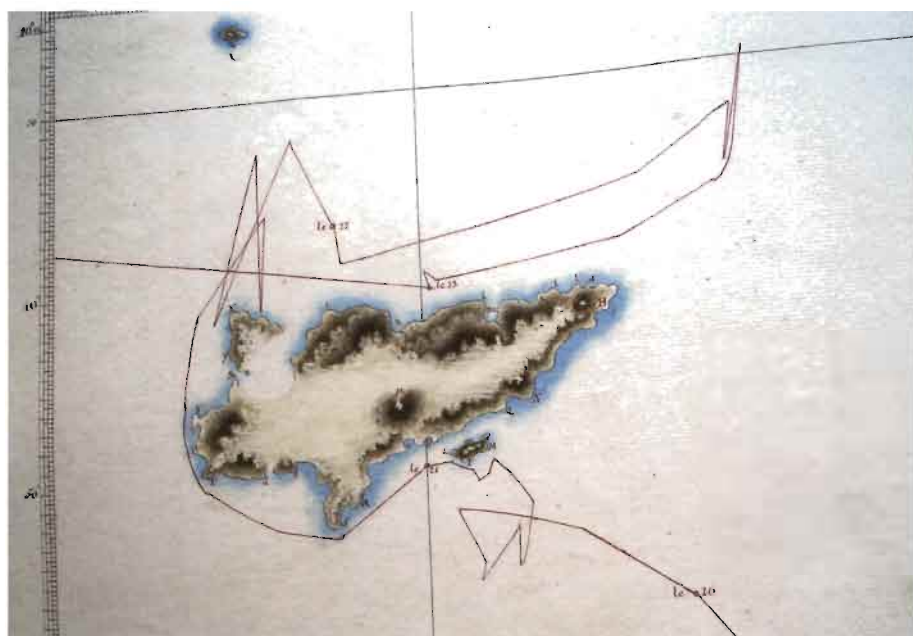


livide” et sa “*peau rude et brûlante*”. Le Français fait pitié à l’équipage tant il apparaît “*bideux*”, “*miséreux*” et “*attaqué d’une maladie putride et mortelle*”. Les chirurgiens du bord auraient examiné le scientifique et l’auraient trouvé “*couvert de vermine et de clous purulents desquels découlait une matière verdâtre d’une odeur cadavéreuse*”. La description du naufragé continue en des termes similaires : ses jambes “*enflées*” sont remplies de crevasses infectées, son talon gauche est “*fendu*” et il ne peut plus tenir debout. Les médecins auraient tenté de le soigner avant qu’il ne meure, dix jours plus tard. Ces informations apparaissent une nouvelle fois en 1816 dans le *Journal Général de France*, agrémentées d’une version du naufrage étonnement proche de la tradition orale tikopienne. Avant de mourir, Lepaute Dagelet aurait décrit les grandes étapes de la fin des frégates : l’arrivée dans une île inconnue, l’incendie sur le navire de Lapérouse, l’installation des marins à terre, la dégradation des relations entre indigènes et Français à propos d’une coupe de bois pour construire une nouvelle embarcation, les combats entre les deux camps et la mort de Lapérouse. Le récit situe le naufrage en Nouvelle-Zélande et précise que Lepaute Dagelet et huit autres marins ont pu rallier Timor en trois jours dans une chaloupe “*sans vivres, sans armes, sans provisions*”.

Cette description, reprise dans le *Journal Général de France* en 1816 provoque la vive indignation du capitaine Pierre F. Peron qui n’hésite pas à écrire au ministre de la Marine, le vicomte du Bouchage pour lui faire part de son avis éclairé. La géographie des lieux visités par l’expédition rend le récit peu crédible, en particulier la mention de la Nouvelle-Zélande, trop au sud pour qu’un naufragé sur cette île ait pu rejoindre les abords de Timor sur une pirogue et en un temps aussi court. Peron, qui connaît bien le Pacifique pour y avoir navigué, propose un scénario plus plausible. Selon lui, c’est de la Nouvelle-Irlande que l’on voulait parler et non de la Nouvelle-Zélande et les naufragés, partis de cette île, auront “*infailliblement*” emprunté le détroit de Torrès entre l’Australie et la Papouasie Nouvelle-Guinée, en raison du régime des alizés et des courants portant vers l’ouest.

C’est d’ailleurs dans cette zone du Pacifique que d’autres rumeurs apparaissent. En 1823, deux missionnaires protestants et un marin anglais parlent d’un survivant de l’expédition Lapérouse retrouvé dans “*une île inconnue*” par un baleinier

Ci-contre : *Ebauche de carte de l’île Santa-Cruz*. D’après Max David, 1939.
Lever et dessin de Beautemps Beaupré, lors de l’expédition d’Entrecasteaux.



anglais qui vient du détroit de Torrès. L'information est recueillie par René Primevère Lesson, membre de l'expédition de *La Coquille*, commandée par Dupperey, dans l'île polynésienne de Matavai, à Tahiti.

Ce personnage du naufragé français "*proche de la soixantaine, portant une barbe non entretenue et de très longs cheveux*" apparaît encore trois ans plus tard dans les pages d'un magazine russe. Son état de santé n'est pas mentionné, mais "*le rescapé de Vanikoro*" a oublié sa langue maternelle. L'article évoque, là encore, la rencontre entre le capitaine d'un navire baleinier et le naufragé de l'expédition Lapérouse. L'homme à la peau tannée par le soleil aurait été secouru par le marin qui l'aurait embarqué dans son périple, comprenant l'escale de Canton pour y écouler un stock de peaux de loutres.

Le Français aurait ensuite rendu l'âme, lors d'une escale à Macao. Le magazine russe évoque également, l'année des découvertes de Dillon à Tikopia, le sort des autres survivants du naufrage, estimés entre vingt et trente personnes : ils auraient construit des embarcations avec les baleinières de *La Boussole* et de *L'Astrolabe* avant de sombrer près de l'île Rennel et des îles Amirauté, au nord des Salomon.

On peut s'étonner de la précision des informations diffusées avant la découverte de Vanikoro et s'interroger sur la réalité de certains des faits exposés.

Les rumeurs s'intensifient

Avant la localisation du lieu du naufrage, au sud des Salomon, d'autres récits circulent sur le passage de survivants français de l'expédition Lapérouse au nord de l'Australie et au nord des Salomon. Un journal anglais, publié en octobre 1819, raconte les aventures d'un Indien contraint de vivre dans l'île de Murray, aux Torrès, après le naufrage de son bateau, *L'Étoile du Matin*. Pendant ce séjour forcé de plusieurs années aux côtés des insulaires, le Lascar Shaik Djamal affirme avoir vu des fusils, une boussole marine, des sabres et même une montre en or dans l'île de Todd. L'ancien employé de la compagnie des Indes orientales parle de son expérience à l'équipage du bateau qui vient le secourir, *La Claudine* et livre des informations détectées par les indigènes. Ils lui ont appris qu'un bateau avait naufragé près de leur île,

Ci-contre : *Départ de la chaloupe*. Editions Omnia, 1939.

Double page suivante : *Village sur la côte Est de Vanikoro*.

HEBDOMADAIRE

1^{re} ANNÉE — N° 1 — 15 AVRIL 1939

PARAIT TOUS LES SAMEDIS

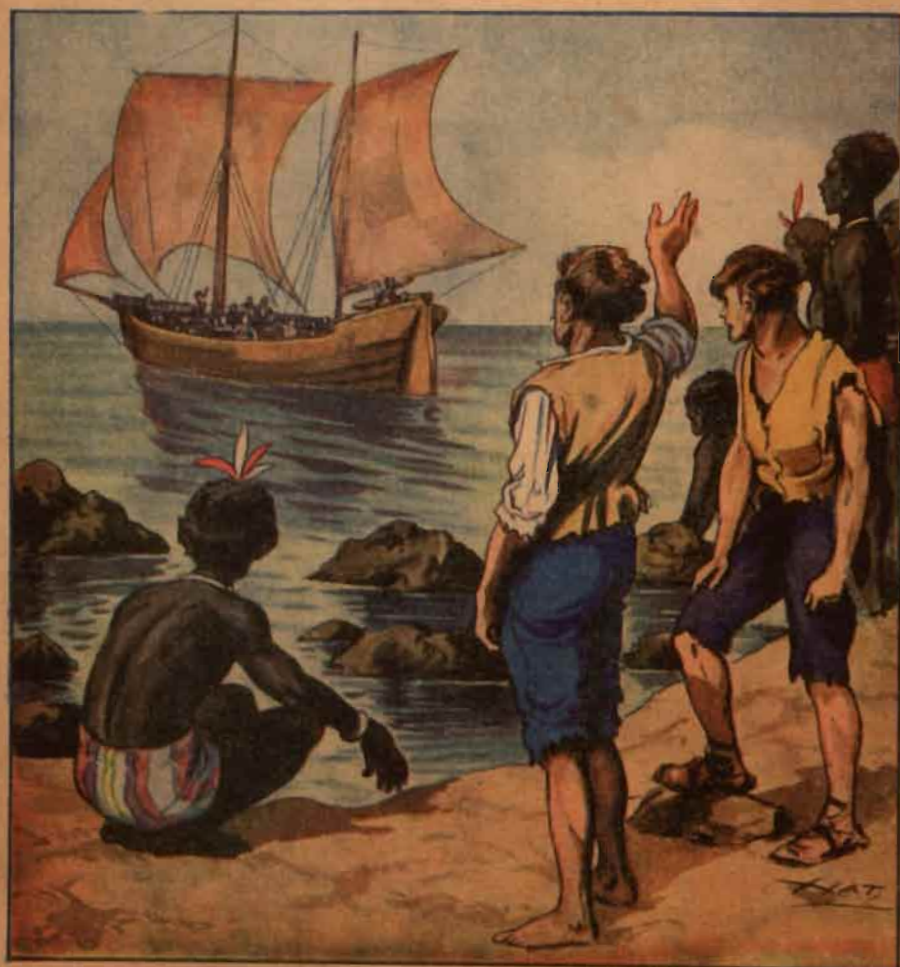
LES GRANDES EXPLORATIONS

SUR TERRE ET SUR MER

PAR MAX DAVID

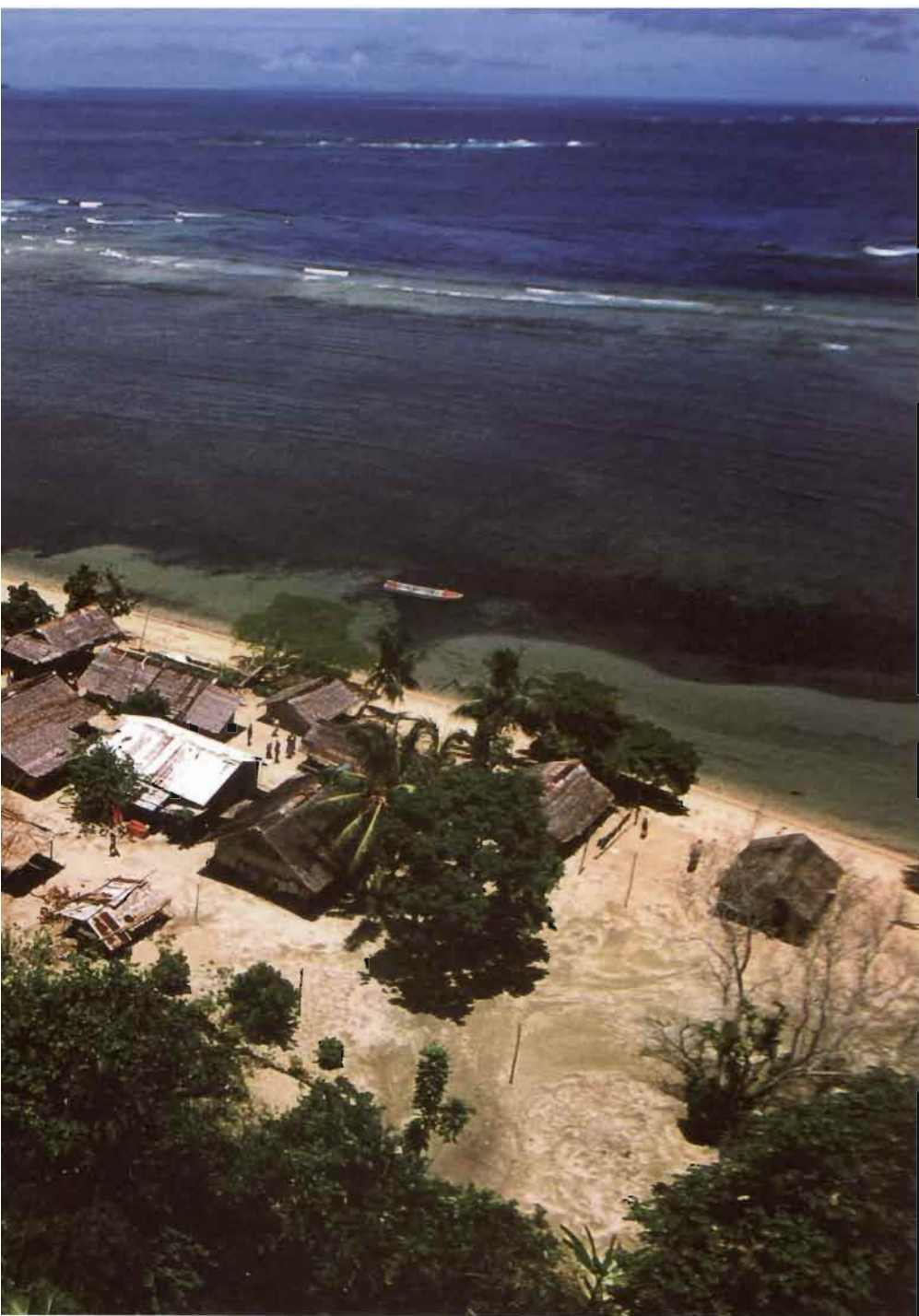
1^{FR}

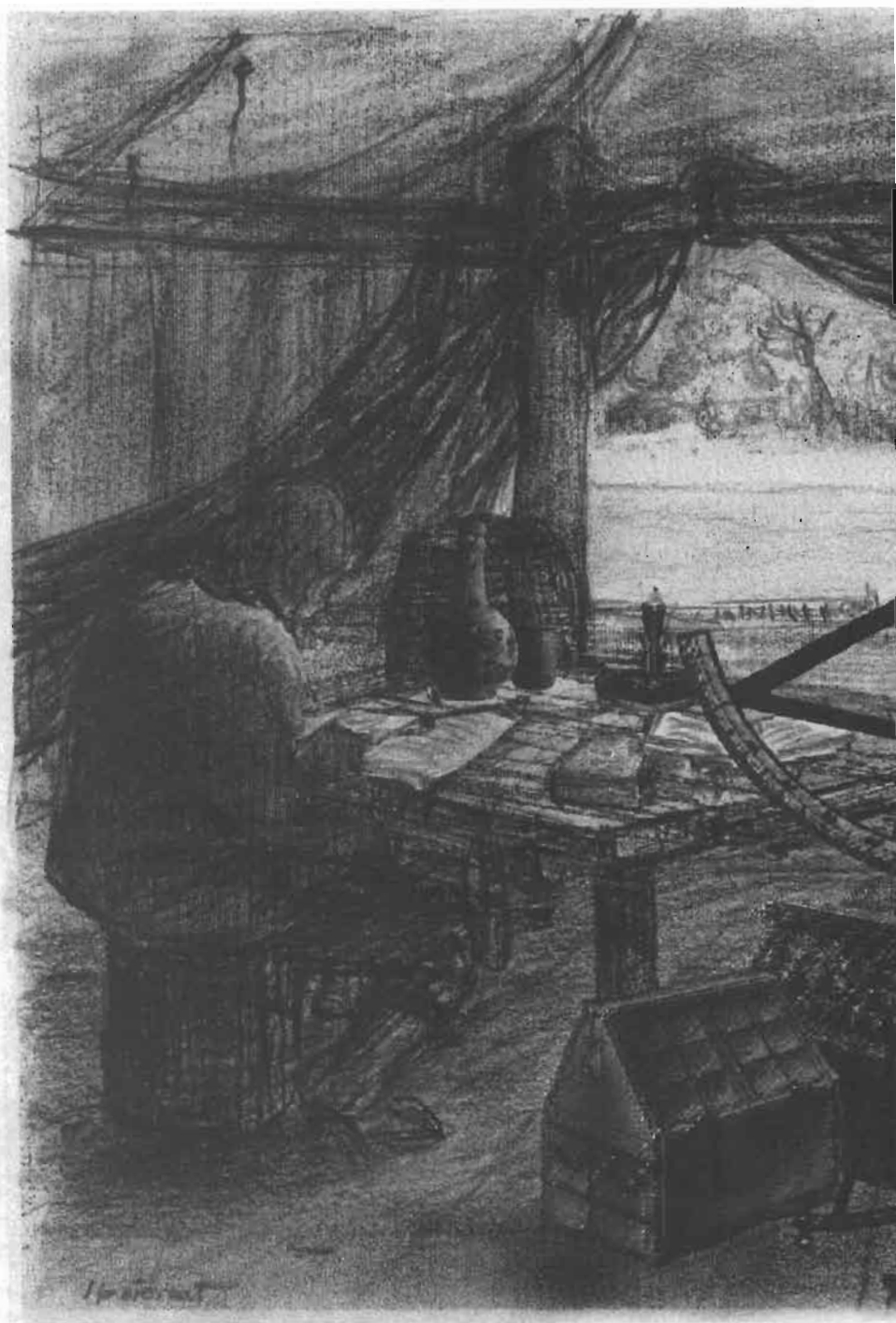
L'EXPEDITION DU CAPITAINE DE LA PEROUSE
ou LA TRACIQUE ENIGME DE VANIKORO

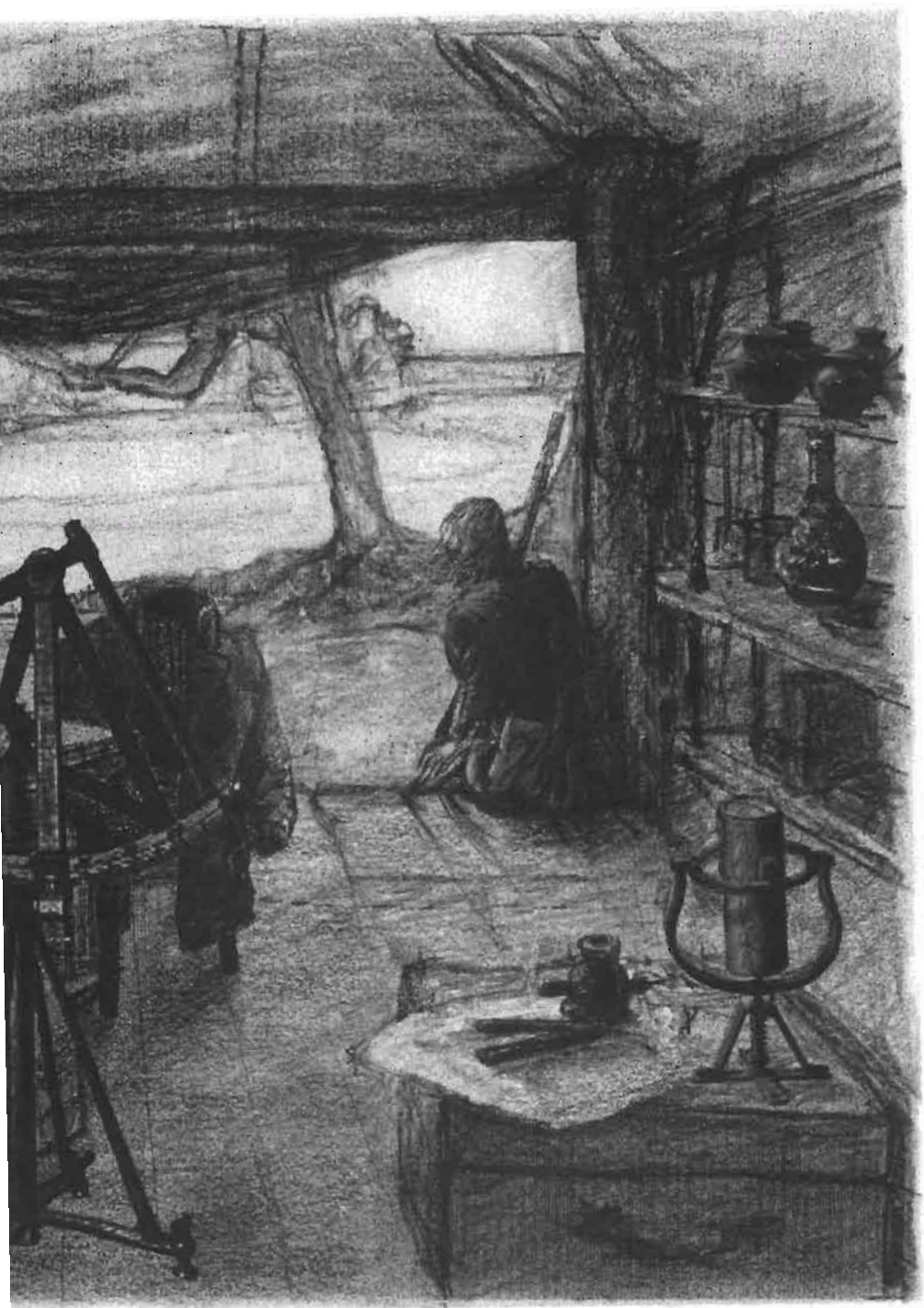


LES EDITIONS « OMNIA » — 13, rue de la Huchette — PARIS (5^e).









trente ans auparavant, et que ses passagers, des Blancs, avaient été massacrés lors de leur descente à terre. Une partie de ces hommes, aux vêtements bleus, aurait fui vers une île voisine et rencontré le même sort funeste. La tradition orale rapporte encore que seul un jeune enfant aurait eu la vie sauve après s'être échappé à bord d'un canot avec deux jeunes filles.

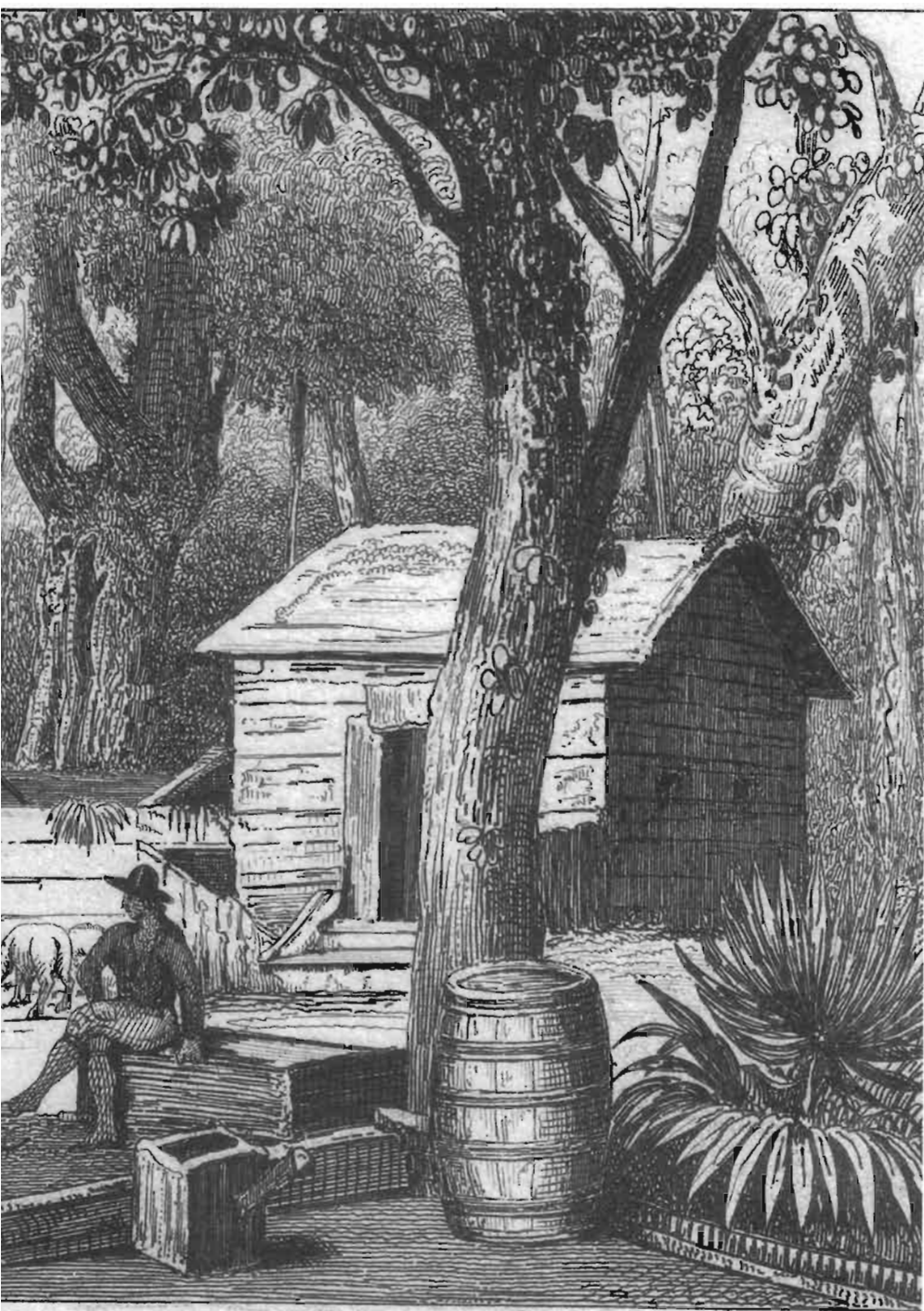
Comme dans la rumeur sur Lepaute Dagelet, il apparaît délicat de se fier à ce témoignage qui mélange visiblement plusieurs récits se rapportant à ce détroit redouté des navigateurs. Dix ans plus tard, une autre rumeur peu crédible concerne encore les Français. Les enfants métis du chirurgien Lavaux, un passionné de linguistique embarqué sur *L'Astrolabe*, auraient été vus dans les îles de l'Amirauté, au nord des îles Salomon. Le capitaine Morrell colporte cette information de retour d'une navigation dans cette région. Il affirme avoir rencontré les descendants du médecin dans l'île de Narage et en informe le ministère de la Marine à Paris. L'administration prend très au sérieux la nouvelle et demande plus d'informations pour dépêcher sur place un navire. En juillet 1837, le ministre de la Marine et des Colonies propose ainsi au premier ministre de *"visiter cette île et de voir s'il n'existerait pas quelques papiers entre les mains des enfants Lavaux"* car *"si leur père est mort seulement en 1834, il a dû leur apprendre le Français et leur donner des renseignements précieux sur le sort de l'expédition"*. Cette piste n'aboutira pas et aucun bateau ne sera jamais envoyé dans les îles de l'Amirauté. Le capitaine Morrell semble avoir été plus animé par l'appât du gain que par le seul souci historique. Après la perte de son navire, le *Margaret Oakley*, et de son chargement dans la baie de Fort Dauphin à Madagascar, le marin anglais espérait certainement se refaire une santé financière. Il avait appris à Sydney, de la bouche de Peter Dillon, que la France offrait une récompense à celui qui donnerait *"des nouvelles de Lapérouse ou qui ramènerait quelqu'un ayant fait partie de l'expédition"*.

A travers les personnages de Lavaux ou de Lepaute Dagelet, ces histoires nourrissent l'imagination d'auteurs et de marins qui continuent à s'interroger sur le mystère du naufrage. Pour autant, certains récits ne sont pas complètement déconnectés de la réalité. Les archives portugaises de Lisbonne mentionnent, par exemple, l'existence d'un capitaine dont le nom, Da Silva aurait pu être déformé en Grisalva. Ce Juan Federico Da Silva arrive en 1795 à Lisbonne après avoir visité la Malaisie

Double page précédente : *Les deux naufragés de Païou.*
Ci-contre : *Une histoire partagée. Païou, village des Français.*







et fait relâche à Macao. Dans son rapport de retour à l'amirauté portugaise, Juan Federico Da Silva ne mentionne pas une rencontre avec un astronome français rescapé de l'expédition Lapérouse, mais il aurait pu naviguer dans les mêmes eaux, cinq ans plus tôt.

Loin d'être totalement fausses, ces rumeurs peuvent contenir des bribes de vérité, une trame romancée et des références à des membres de l'expédition, parmi les plus jeunes. Tous ces récits font référence à une région précise dans le nord des îles Salomon et la date de leur publication situe l'histoire entre 1790 et 1820. Leur publication tardive et la difficulté des recherches dans cette région mal connue du Pacifique feront qu'elles ne seront pas prises au sérieux. Les recherches se concentrent alors sur les traces des frégates et les marins tentent de comprendre les raisons de la disparition simultanée de deux navires de la Marine française.

Interrogations de marins

La Boussole et *L'Astrolabe* auraient dû arriver à l'Île-de-France, l'actuelle île Maurice, en fin d'année 1788. En juillet 1789, la Révolution française fait passer au second plan les inquiétudes qu'un retard de six mois au moins, sans nouvelles, éveille dans les milieux de la Marine. Avec les craintes liées à une expédition, toujours manquante à la fin de l'année 1790, les rumeurs se propagent, facilitées par l'absence de commission d'enquête ou d'un organisme collectant les informations pour faciliter l'établissement de la vérité historique. Les nouvelles circulent d'autant plus mal que la révolution complique les relations avec les voisins, l'Angleterre, la Hollande et le Portugal dont les navires croisent dans l'océan Indien et le Pacifique. Les journaux ajoutent un peu plus à la confusion en déformant ou relayant de fausses informations. En février 1790, *Le Moniteur*, mentionne par exemple que les bateaux de Lapérouse ont été aperçus en Indonésie. Un homme d'affaires aurait même affirmé que les bateaux, vus un an plus tôt à Batavia, étaient en fort mauvais état. Un mois plus tard, *Le Moniteur* écarte la possibilité d'une disparition du navigateur dans les mers du Sud en s'appuyant sur ces "*nouvelles récentes de M. de la Peyrouse*".

Double page précédente : *Habitation de deux matelots naufragés.*

Ci-contre : *Matthew Flinders.*

Double page suivante : *Combat naval de La Dominique, le 17 avril 1780.* Par Gilbert Pierre Julien.









Dans ce contexte, les marins ne comprennent pas la disparition subite des deux frégates. L'explorateur et marin britannique Mathieu Flinders, connu pour avoir navigué auprès du capitaine Bligh de la *Bounty*, met à profit ses sept années d'incarcération à l'île Maurice, comme prisonnier politique, pour proposer un scénario plausible. Pour lui, le théâtre du drame se situe en mer de Corail, en raison des nombreux récifs de cette région. Il sait que la région est dangereuse pour les bateaux. Un an plus tôt, il a remarqué l'épave d'un petit navire jeté à la côte près du Cap Palmerston, dans la région de Mackay et de Temple Island, au nord-est de l'Australie et a tout de suite pensé à Lapérouse.

Il appuie son explication sur une expérience personnelle, le naufrage de son bateau, le *Porpoise*, en 1803, lors d'une mission de reconnaissance dans cette zone où Lapérouse aurait pu passer. Son navire guide alors deux grands vaisseaux marchands, le *Cato* et le *Bridgwater*, à travers une mer parsemée d'îlots et de bancs de coraux. Les voiliers viennent de traverser difficilement un étroit passage quand le *Porpoise* heurte un récif et fait eau. Prévenus du danger, les deux autres navires connaissent des sorts différents. Le *Cato* s'échoue tandis que le *Bridgwater* évite le banc et continue sa course sans aider les naufragés. Au matin, le capitaine Flinders mesure l'ampleur des dégâts. Sur le *Cato*, seul l'avant du bateau reste hors de l'eau tandis que le *Porpoise* est prisonnier du corail. Endommagé, le brick ne coule pas et des provisions ainsi que des munitions peuvent être débarquées sur un banc de sable situé à près d'un kilomètre de distance. Les naufragés installent des tentes, dressent des pavillons et s'organisent avec les provisions récupérées. Parti en direction de Port-Jackson à bord d'une chaloupe non pontée, Flinders revient six semaines plus tard avec des secours. Sur l'îlot, les marins ont découvert un morceau de bois pourri qu'ils reconnaissent comme un débris de poupe. Fort de cette mésaventure et de la découverte du fragment d'épave, l'explorateur britannique imagine la fin des navires de Lapérouse. Pour Flinders, la disparition des frégates prouve que les marins français n'ont pas pu se réfugier sur un banc de sable et qu'ils n'ont pas pu tirer les moyens de vivre des vaisseaux naufragés. L'avis de Flinders rejoint celui d'autres marins de l'époque : les chances de survie des marins naufragés dépendent du sauvetage des provisions embarquées. L'hypothèse de Flinders fait d'ailleurs l'objet de

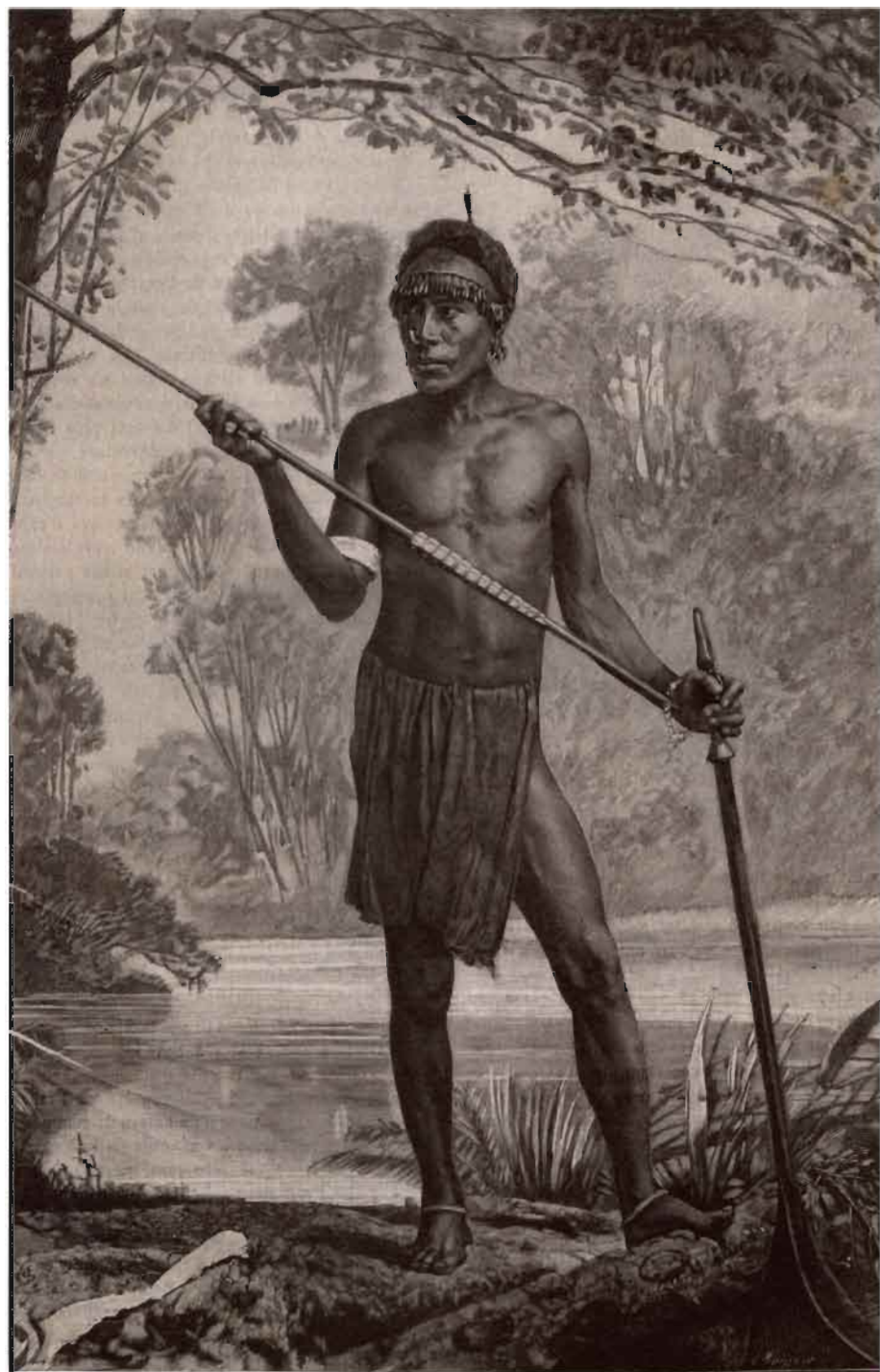
Ci-contre : Médaille commémorative en bronze à l'effigie du roi et de la reine.

nombreux commentaires, car le marin jouit d'une bonne réputation. L'explorateur a réalisé des cartes côtières de l'Australie et a prouvé, avec Georges Bass, que la Tasmanie était une île. Rossel, l'un des rédacteurs du voyage d'Entrecasteau, reprend même les arguments de Flinders et explique la disparition des marins français par la nécessité où ils se trouvaient de traverser une région de récifs non cartographiée.

Une information transmise par le vice-amiral Thomas Manby à Paris vient d'ailleurs confirmer les suppositions de Flinders. L'officier, connu pour avoir navigué au côté de Vancouver, relate les découvertes d'un capitaine de baleinier anglais dans les années 1820 sur une île *"longue et basse, environnée d'écueils innombrables, entre la Nouvelle-Calédonie et la Nouvelle-Guinée"*. Ce capitaine dit avoir observé des objets de facture européenne entre les mains des habitants : une croix de Saint-Louis en pendentif d'oreille, des épées arborant le mot *Paris* et des médailles à l'effigie de Louis XVI. Selon les renseignements d'un chef, les vestiges proviendraient du naufrage d'un gros bâtiment sur un récif de corail lors d'une tempête. La concurrence des navigateurs autour de la découverte des vestiges de Lapérouse n'aide pas au partage et au recoupement des informations. En pleine préparation de sa future expédition, Dumont d'Urville écrit à Manby pour essayer de le rencontrer. Ce dernier lui répond évasivement, s'excuse de ne pas être disponible et le renvoie aux publications dans les journaux pour les détails de l'histoire, au grand dépit de l'officier français qui en conçoit quelques doutes. De son côté, Dillon, informé de cette rumeur, la minimise dans ses écrits postérieurs à ses découvertes à Tikopia et à Vanikoro. Il parle de *"bruits dénués de fondement au sujet d'une croix de saint Louis qui aurait été vue entre les mains des naturels d'une île qu'on ne désignait ni par son nom, ni par sa position géographique"*. Le marin irlandais a peut-être volontairement caché une information, puisée aux mêmes sources que le vice-amiral, pour ne pas perdre le bénéfice de la découverte. Au moins deux bateaux baleiniers passent à Tikopia quelques années avant le passage de Dillon, en 1826 et ils sont peut-être à l'origine de ces rumeurs. Le lascar Joe les accueille et reçoit quelques cadeaux que les Tikopiens lui voleront par la suite. L'un des deux baleiniers passe ensuite à Utupua où il dépose un membre de son équipage.

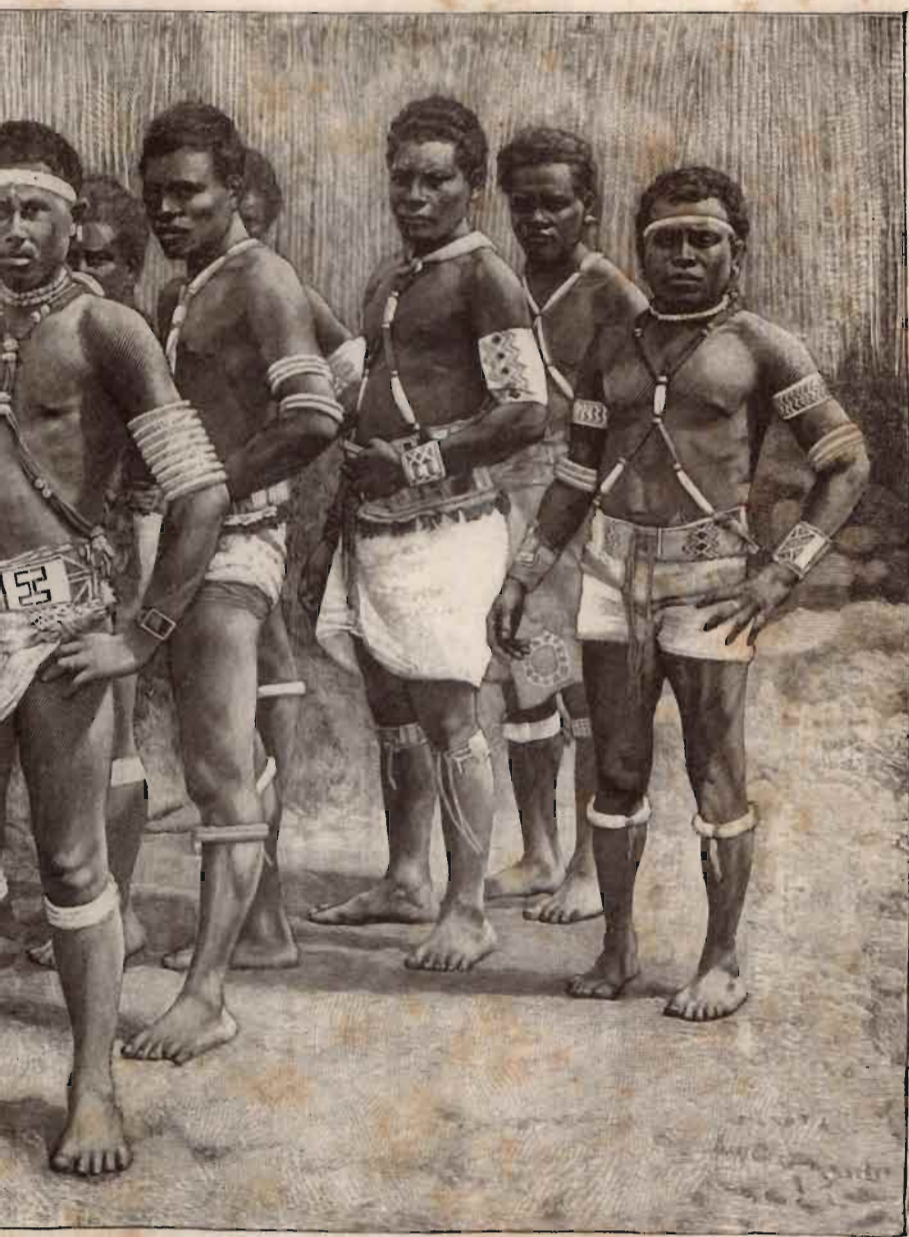
Ci-contre : *Le chef Aio*. D'après Hagen, 1891

Double page suivante : *Indigènes des îles Salomon*. D'après Hagen, 1891.





INDIGÈNES DES ILES SALOMON. — C



DE BAZIN, D'APRÈS UNE PHOTOGRAPHIE.

Bien avant ces rumeurs, deux capitaines anglais, Hunter et Bowen, signalent la présence d'une épave et de marins européens dans le nord des îles Salomon.

Des pistes sérieuses aux îles Salomon

La première de ces informations arrive en octobre 1791 de l'île de France. L'île Maurice constitue au XVIII^e siècle, le point le plus avancé de la France dans l'Océan Indien et le point d'entrée des informations en provenance de l'Extrême-Orient et du Pacifique. En escale dans ce port, deux capitaines français, Magon de Lépinay et Préaudet, racontent qu'ils ont croisé à Batavia le capitaine Hunter et son équipage, de retour d'un voyage dans le Pacifique, à bord d'un navire marchand hollandais. L'officier anglais attend alors de rejoindre l'Europe pour y être jugé. L'homme est accusé d'avoir mis son équipage en danger, sur le *Sirius*, dans l'île de Norfolk. Les officiers anglais apprennent aux Français qu'ils ont vu des indigènes portant des uniformes de la Marine française dans les Îles de l'Amirauté, à l'est de la Nouvelle-Guinée. Dans son journal de bord, le capitaine Hunter confirme cette information et son témoignage ne peut être contesté, car il connaît très bien la géographie de la région. Il a participé à l'expédition de peuplement du commandant Philipps en Australie où il a rencontré Lapérouse. L'ancien capitaine du *Sirius* précise que l'un des indigènes effectuait des mouvements, "*comme pour se raser*", en tenant un objet à la main qu'il passait sur les joues et le menton. Pour Hunter, ces signes ne constituent pas les preuves du passage de Lapérouse et signalent celui d'un "*vaisseau européen*". A Maurice, l'information est prise très au sérieux. Un bateau part immédiatement prévenir d'Entrecasteaux au Cap, en Afrique du Sud, et le navigateur français modifie ses plans de route pour aller enquêter rapidement dans le nord des Salomon. Le capitaine de *La Recherche* parcourt les îles de l'Amirauté sans faire d'escale à terre et se contente d'interroger les habitants qu'il croise lors des différents mouillages. Son enquête se révèle infructueuse. Il rejoint finalement Amboine par la côte Nord de la Nouvelle-Guinée. Dillon et d'autres historiens écriront que d'Entrecasteaux n'aurait jamais dû changer ses plans sur la foi d'une rumeur infondée, et cette piste sera abandonnée.

A la même époque, le témoignage de l'Anglais Bowen semble pourtant confirmer cette possibilité d'une trace des Français dans le nord des îles Salomon. En cette fin d'année 1791, le capitaine vient de quitter Sydney et passe par la Mélanésie pour

se rendre à Bombay. Le 30 décembre, son bateau longe la région de la Nouvelle-Géorgie, entre les Salomon et l'île de Bougainville. Dans un mouillage, près de la côte, l'Anglais remarque que les indigènes montés à bord ne sont pas craintifs et possèdent des objets en fer. La nuit suivante, ayant remis à la voile, le capitaine de l'*Albemarle* entrevoit une épave échouée à la faveur d'un grand feu allumé à terre. L'Anglais, informé de la disparition des bateaux de Lapérouse, suppose qu'il s'agit d'une des deux frégates. Il n' imagine pas que l'épave puisse être une chaloupe sur laquelle seraient partis les rescapés de Vanikoro. Et cette information ne sera pas prise au sérieux lors de sa divulgation, en 1793. Bowen est alors interrogé à Morlaix sur son récent arraisonnement, au large de Londres, par le corsaire Duguay Trouin. Le marin raconte ce qu'il a vu en donnant des informations précises sur la position de l'épave, près du cap Deception, *"par la latitude de 9 ° sud et 159 ° de longitude méridien de Londres"*. En revanche, le marin demeure évasif sur la description du navire et amène pour seule preuve un morceau de filet de pêche qu'il pense être de facture européenne. Il insiste sur le caractère agréable des habitants et sur l'assurance acquise à leur contact qu'ils ont déjà vu des Européens.

Là encore, aucune preuve réelle ne vient appuyer ces propos. Pourtant, vingt ans plus tard, un autre récit corrobore les observations de Bowen. Il émane de James Hobbs, second à bord de l'*Union of Calcutta*, lors d'une escale en Nouvelle-Géorgie. En avril 1811, l'officier anglais envoie des hommes à terre dans une chaloupe pour récolter des fruits et observe *"un grand poteau ou un mat planté verticalement, avec quelque chose qui me sembla être des haubans pour le tenir"*. James Hobbs remarque également que les indigènes possèdent des *"morceaux de fer ou de barres de même métal et de tissus rouges qu'ils semblent particulièrement apprécier"*. Hobbs situe ses découvertes dans l'île de Simbo, au nord de la Nouvelle-Géorgie. Étonnamment, cette localisation correspond au lieu décrit en 1791 par Bowen. A l'époque, personne n'établit de lien entre ces deux observations, alors qu'il était encore possible d'enquêter sur place. En 1870 néanmoins, Jules Verne, qui avait lu les récits des découvertes de Vanikoro conclut l'histoire : *"Quelques matelots restèrent volontairement à Vanikoro. Les autres, affaiblis, malades, partirent avec Lapérouse. Ils se dirigèrent vers les îles Salomon, et ils périrent, corps et biens, sur la côte occidentale de l'île principale du groupe, entre les caps Déception et Satisfaction."*

La découverte par Dillon du lieu du naufrage des navires de Lapérouse met un terme aux recherches et on se focalise alors sur les épaves et les traces dans l'île

Localisation des lieux associés aux naufrages de l'expédition Lapérouse
dans les îles Salomon et le détroit de Torres. A. Redou

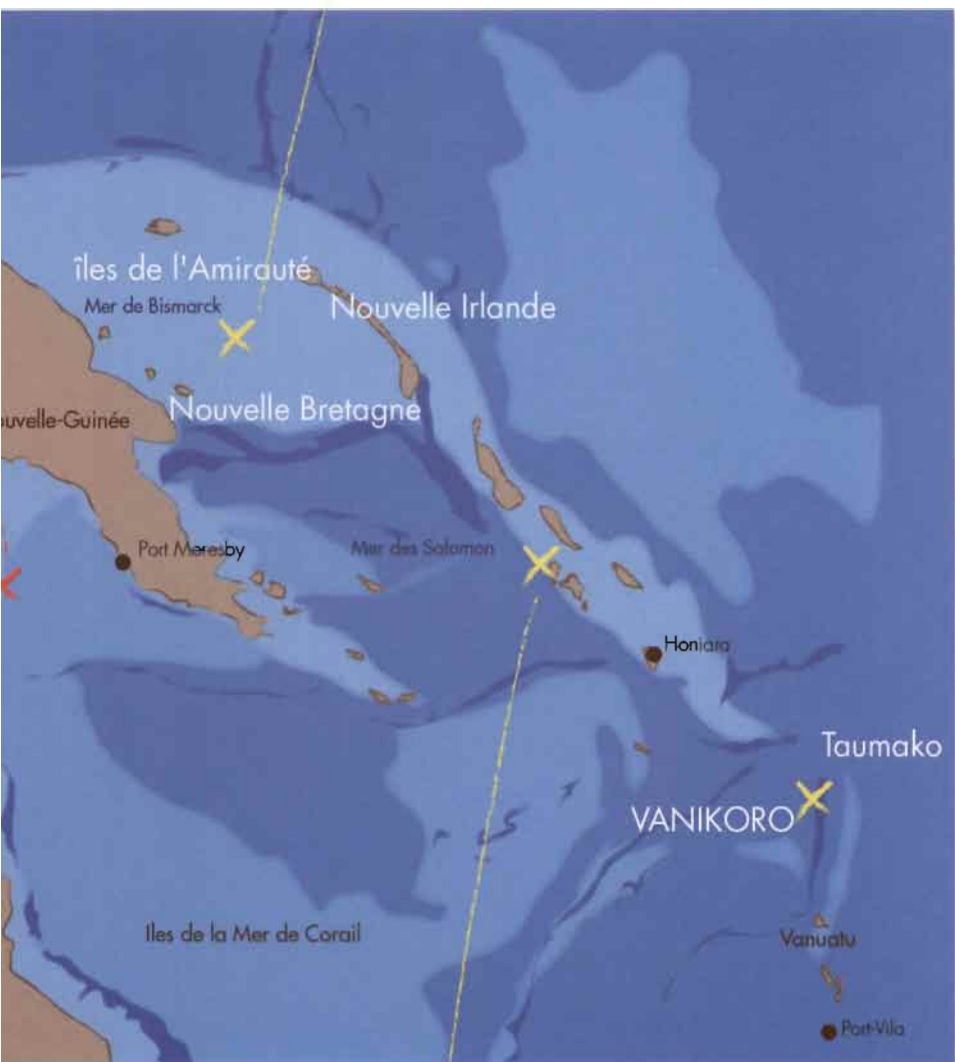
Ashmore Reef où des canons français
ont été trouvés



C'est par là que Lepaute
Dagelet aurait été retrouvé
par le bateau portugais

Murray islands (Maer)
où le lascar Shaik Djamal
aurait vu des sabres, une
boussole et une montre en or
provenant d'un naufrage
vers 1790.

Morell et les enfants de Lavaux à l'île Narrage
 HUNTER 1790-1791 îles de l'Amirauté



Capitaine BOWEN 1791 NEW GEORGIA
 Capitaine HOBBS 1811 SIMBO, NEW GEORGIA



plutôt que sur le sort d'éventuels rescapés qui auraient repris la mer. Peter Dillon raillera ultérieurement la description sommaire de Bowen concernant l'épave, observée de nuit, et soulignera l'absence d'enquête à terre. Il n'a pas complètement tort, Shortland, revenant de Botany Bay, passe le 8 août 1788 à proximité du cap Satisfaction et pense voir un navire sous voile qu'il imagine être l'un des navires de Lapérouse. En s'approchant à quelques miles, il s'aperçoit qu'il s'agit d'un rocher.

Les conclusions du navigateur irlandais sont donc peut-être logiques, mais ne sont pas dénuées d'arrière-pensée. Peter Dillon cherche régulièrement à dévaloriser les témoignages qui pourraient diminuer l'intérêt de ses découvertes et il commet la même erreur d'interprétation que beaucoup de ses contemporains, confondant épaves des frégates et traces d'un bateau de secours.

En dehors de cette piste sérieuse en Nouvelle-Géorgie, une autre chaloupe aurait très bien pu finir sa course dans le sud des Salomon. En 1801, le capitaine Simpson aperçoit la base d'un grand mat à Taumako, île qu'il arpente pour laisser des poulets, semer et planter des graines. Simpson écrit dans un registre de 1803 qu'il s'agit des *"restes de la base d'un très grand mat au niveau de la quille"* et de vestiges en fort mauvais état, car *"le bois en était très pourri"*. Dans cette terre découverte par Quiros au début du XVII^e siècle, le navigateur pense qu'il a observé l'épave d'un ancien navire espagnol. Aucun naufrage espagnol n'est pourtant signalé dans la zone entre le passage de Quiros et celui du capitaine du *Nautilus*. En revanche, on peut se demander si cette trace à Taumako ne signale pas celle d'une chaloupe pontée qui aurait quitté Vanikoro auparavant. Là encore, cette piste n'est pas explorée. En l'absence de connaissance du lieu du naufrage des frégates, le témoignage de Simpson n'est pas associé à la récente disparition de Lapérouse.

Dès la fin du XVIII^e siècle, des informations circulent dans une zone comprise entre la Nouvelle-Guinée et le Sud des Salomon, avec plusieurs récits concernant la Nouvelle-Géorgie, même si les preuves d'une ou de plusieurs embarcations continuent de se dérober.

Ci-contre : Garniture de la crosse d'un pistolet de marine, site de la faille, épave de La Boussole.

Alors que se propagent les rumeurs dans les îles Salomon, deux rescapés s'apprêtent à passer de longues années à Vanikoro. Les raisons de cette escale prolongée, par choix ou par obligation, demeurent inconnues. Leur histoire alimente les récits que vont recueillir Dillon et d'Urville et pourtant, leurs longues années d'exil laissent peu de traces. Même si les récentes enquêtes confirment leur présence hors de Païou, le site du camp des Français a été le lieu principal de leur séjour.

Un maître et son serviteur.

On ne connaît ni leur âge, ni leur nom. Les informations sur les deux derniers marins naufragés parviennent au compte-gouttes au fil des années. En 1828, l'enseigne Guibert, membre de l'expédition d'Urville, tente d'en savoir plus sur leur identité dans le village de Mannevai, à l'est de l'île. Il s'entend répondre, comme Dillon avant lui, qu'on les appelait *marah*. Loin de signifier marin, ce terme désigne les Blancs, et même plus largement les étrangers, dans la langue de Tikopia. Ces rescapés n'ont pas de surnoms, contrairement à Dillon et Gaimard baptisés par les Tikopiens *Pita* et *Kaima* dès leur arrivée à Vanikoro. Le climat de méfiance réciproque, entre Mélanésien et enquêteurs occidentaux, freine la collecte des premiers renseignements sur la fin du séjour des Français.

Dillon a plus de chance avec le lascar Joe qui a vu les deux rescapés vers 1814, soit un an après son arrivée à Tikopia. L'Indien les décrit comme des vieillards d'origine européenne qui parlent la langue locale. Ces hommes lui ont rapporté le naufrage de leurs vaisseaux et montré les débris des bateaux. Peter Dillon complète son enquête auprès d'interlocuteurs tikopiens. Rathéa affirme que deux hommes sont bien restés à Païou après le départ des autres naufragés. A Murivai, le chef Ouallie détaille les rapports qu'entretenaient ces deux hommes et indique que "*l'un était un chef et l'autre un homme qui servait le chef*". Cette observation peut difficilement être mise en doute. Les Tikopiens, avec leur structure sociale polynésienne très hiérarchisée, sont sensibles aux liens de dépendance et au statut. Cette figure du chef conduit

Ci-contre : *Pierres à fusil.*
Pistolet de marine.

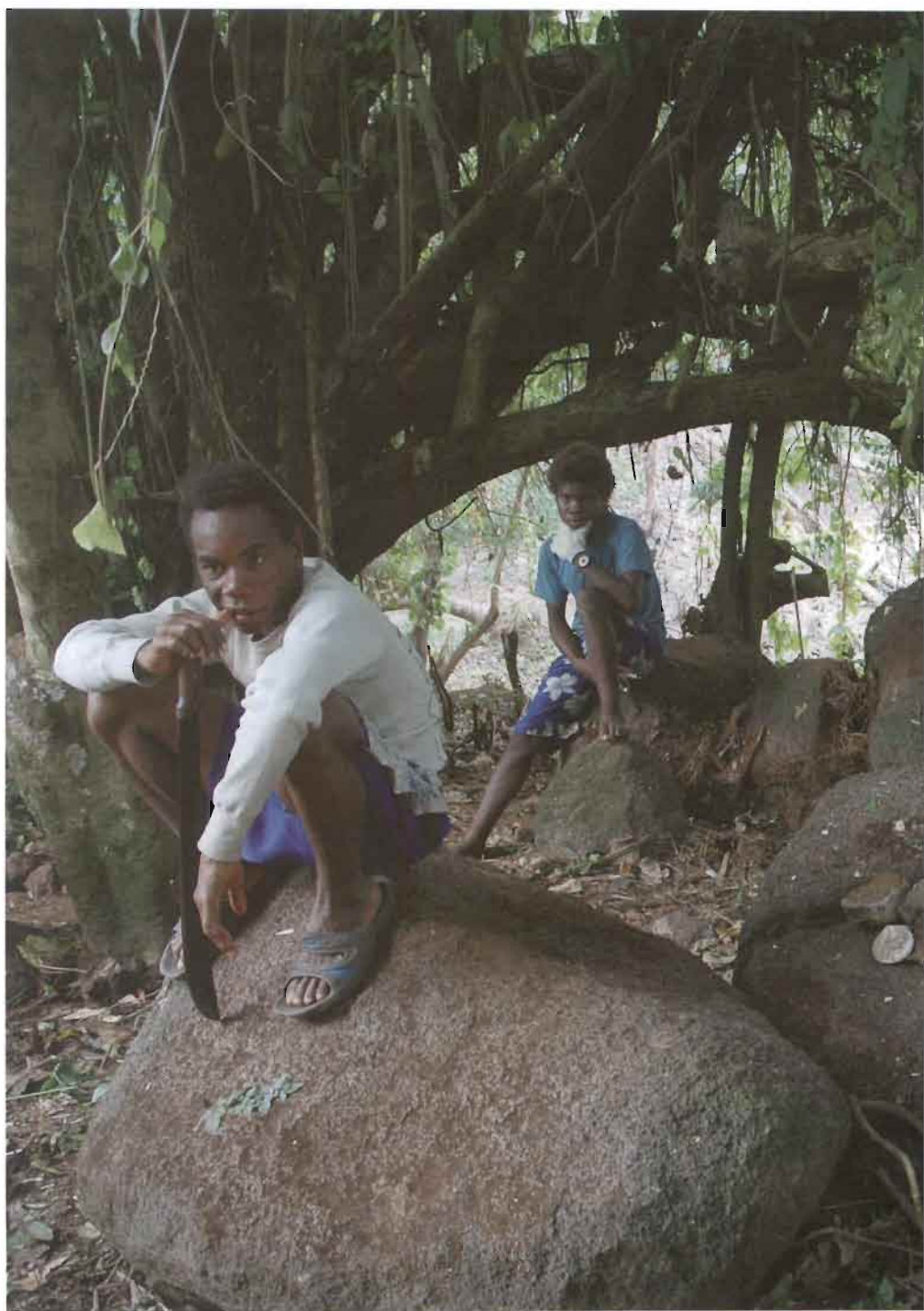




immédiatement à Lapérouse ou son second, de Clonard, devenu commandant de *L'Astrolabe* après le décès de Fleuriot de Langle, aux Samoa. L'un ou l'autre aurait pu rester à terre avec un marin "pour y expier son dramatique échec", comme le suggère l'amiral Bellec, spécialiste de l'histoire de l'expédition Lapérouse. Cependant, la probabilité que Lapérouse ait survécu au naufrage de *La Boussole* apparaît mince et de Clonard, arrivé à trente-sept ans à Vanikoro, apparaît trop âgé pour avoir longtemps séjourné dans une île réputée difficile. Si l'on exclut les commandants, la relation décrite par les Tikopiens peut correspondre à celle d'une dizaine de savants ou d'officiers disposant d'un domestique attiré. Ces paires sont moins nombreuses après le naufrage et les décès et abandons survenus lors des trois années de navigation. Les six domestiques de *La Boussole* ont peu de chances d'avoir survécu. Quant aux trois serviteurs restants sur *L'Astrolabe*, certains ont perdu leur maître, comme Joseph Hereau, cuisinier du défunt commandant Fleuriot de Langle. A Vanikoro, le seul tandem plausible peut être l'enseigne Blondela et son domestique Simon-Georges Devau. Chargé de la comptabilité sur *L'Astrolabe*, Blondela n'aurait pas manqué de débarquer la cassette du bord. Mais on ne peut pas affirmer que l'amateur d'astronomie Blondela et son domestique soient les deux derniers survivants. Vu les conditions d'arrivée mouvementées, ces deux Français auraient pu, tout aussi bien, être un officier et un marin, voire un savant et un marin, ou encore un Français et un Chinois. Quelle que soit leur identité, ces rescapés devaient être jeunes et bien portants pour vivre encore entre vingt-cinq et trente ans dans l'île, comme le rapporte le témoignage du lascar Joe. Les rescapés devaient aussi pouvoir s'acclimater à la rudesse de Vanikoro et savoir réagir devant l'adversité. Les fouilles sur le site de Païou apportent une information supplémentaire. Trois pierres à fusil de la forme et de la taille utilisée pour les pistolets et plusieurs boutons d'uniformes suggèrent qu'il y avait à terre un officier plutôt qu'un savant.

Ci-contre : Clairière cultivée sur la crête de Paucori.

Double page suivante : Empilement de pierres dans la forêt, village de Paucori.







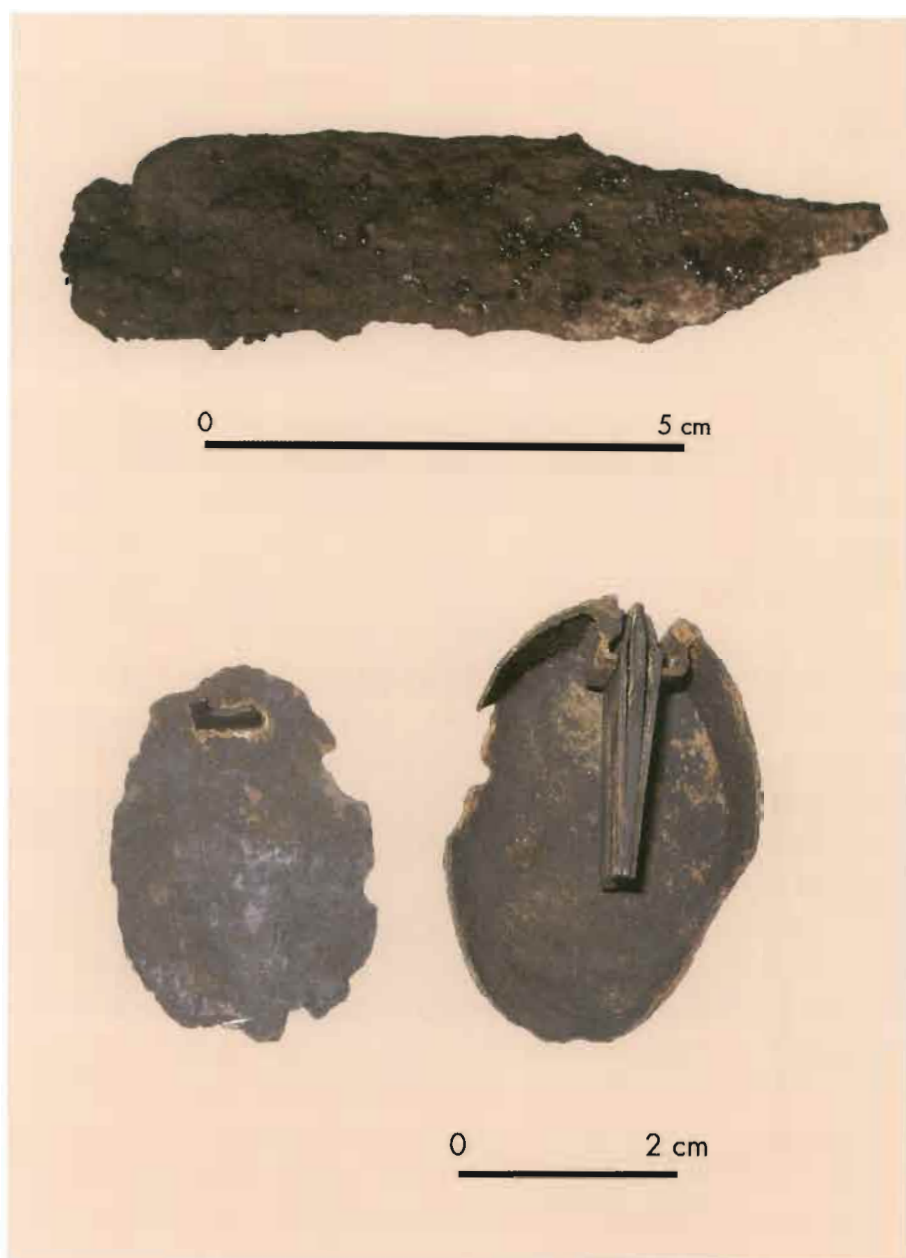
Le territoire des Français

Les deux Français vivent sur un territoire plus étendu que celui du jardin de Païou. Les récits traditionnels relient leur histoire aux anciens villages de Niama et de Paucori. Ces lieux jalonnent un espace culturellement homogène. Là, les Français ont pu mettre leur savoir et leurs armes au service de leurs alliés en échange d'une protection. La tradition rapporte d'ailleurs le départ du dernier marin survivant avec le chef de Paucori, après la mort de son compagnon, et leur fuite de l'île à la suite d'un revers guerrier.

Paucori, mentionné uniquement par Peter Dillon, échappe à une localisation précise jusqu'en 2003, ce qui fait d'abord craindre une déformation d'un nom local. Le nom de Paucori réapparaît en 2003, lorsque le chef Thomas, de Païou, propose aux archéologues de visiter l'ancien village, repeuplé par ses sujets. Ils répondent à l'appel de leur chef qui tente d'imposer son droit sur un nouveau territoire au détriment des gens du village de Lalé. Le chef Thomas espère ainsi asseoir un peu plus sa légitimité sur l'héritage Lapérouse, tout en répondant aux aspirations des chercheurs. A Paucori, une femme de Païou aurait trouvé de la vaisselle européenne en défrichant une parcelle pour son jardin. Après une rapide traversée du lagon en bateau à moteur, des maisons couvertes de feuilles de palmiers signalent l'endroit le long d'une plage de sable et de cocotiers. Sur le lieu de la découverte, près d'une source d'eau, aucun objet européen ne vient confirmer le témoignage et les recherches s'arrêtent là.

A la suite de cette visite, les terres de Paucori alimentent des tensions foncières importantes entre Païou et Lalé qui culminent en 2004 par l'emprisonnement du chef Thomas à Honiara. Dans ces îles sans cadastre, la connaissance de l'histoire alimente des stratégies d'appropriations de terres qui compliquent les recherches. Les travaux à Paucori ne reprennent que quatre ans plus tard, sur des terres finalement réattribués aux habitants de Lalé. Pour la première fois, l'équipe de l'IRD visite le site de l'ancien village, le long d'une crête basaltique surplombant le lagon. Au milieu des jardins de tabac et de maïs, les archéologues cherchent en surface et sondent le sol sans résultat. Plus loin, aux abords d'un grand banian, ils découvrent une structure effondrée, constituée de blocs de basalte. Le lieu, tabou pour les indigènes,

*Ci-contre : Empilement de pierres dans la forêt, village de Paucori.
Dans la mangrove.*



Ci-dessus : Fragment d'un objet en fer, Paucori.

Fragment de serrure en métal. Camp des Français à Païou.

*Ci-contre : Fragment d'un récipient en porcelaine de Chine à décors blanc-bleu. Village de Lalé.
Pot de pharmacie en faïence blanche.*



a été démantelé sur ordre des premiers missionnaires. De forme rectangulaire, ce site semble avoir été édifié par l'homme, et les empilements réguliers rappellent les techniques de construction occidentales. Une fois défriché, le site offre une vue panoramique sur les lagons Sud et Ouest et même jusqu'à l'île voisine d'Utupua, distante de 60 kilomètres. Malheureusement, aucun vestige européen, à l'exception d'un morceau de fer rouillé enfoui sous un gros bloc, ne soutient l'hypothèse d'une construction par les Français.

Le lieu a pourtant une étrange histoire. D'ici, le chef Matthew aurait lancé des pierres chauffées et détruit un îlot du récif où s'était réfugié son rival avec la femme qu'il convoitait. Le nom de Matthew évoque celui du maître-canonnier de *L'Astrolabe*, Edmé-François-Mathieu Larivière, dont les boulets auraient pu marquer durablement les esprits. La légende situe l'îlot en face de Paucori, sur le récif-barrière où un gros rocher de basalte affleure, près de l'épave de *L'Astrolabe*. Cette tradition apparaît ancienne et certainement antérieure au passage de Peter Dillon, car le navigateur n'a pas noté cet îlot sur sa carte.

Les premières véritables recherches à Paucori ne livrent pas des indices suffisants pour confirmer l'histoire des deux derniers rescapés. Elles montrent pourtant l'intérêt évident du lieu. La trace des survivants est d'ailleurs bien là, à peine deux kilomètres plus loin, à Lalé. Ce grand village de bord de mer est situé au même endroit que l'ancien village de Niama, *Nama* pour Dillon ou *Ignama* pour Legoarant de Tromelin. Dans ce village, l'un des plus peuplés de l'île, apparaissent régulièrement des fragments de porcelaine et d'autres vestiges européens. Dillon y achète, en son temps, des ustensiles de cuisine et des objets qui auraient pu venir du camp de Païou. On trouve, par exemple, un récipient en cuivre et son couvercle qui n'ont visiblement pas séjourné dans l'eau de mer.

Legoarant de Tromelin est le seul à attacher une importance particulière au site, grâce aux renseignements du lascar Joe. Il explique que l'endroit est un lieu de refuge pour ceux qui ont survécu à l'attaque de *L'Astrolabe*. Ces divers indices justifient, en 2008, des recherches à l'emplacement de la case du chef de l'ancien village. Sur cette place en friche, à l'extrémité du hameau, les appareils détectent un gros morceau de plomb fondu, enterré à plus de 10 centimètres de la surface. Ce plomb a dû être fondu par un Européen, car les habitants de Vanikoro ne connaissaient pas le travail du métal. Après analyse, il se révèle être de même composition que celui trouvé à Païou et sur les épaves. C'est le premier indice réel d'une installation des

Français hors de Païou. Avec les objets déjà collectés au XIX^e siècle, l'hypothèse d'un séjour du dernier survivant entre Paucori et Niama devient plausible. Ces découvertes offrent aujourd'hui de nouvelles pistes pour éclairer la fin de l'histoire des naufragés et conduisent à s'interroger sur la durée du séjour à Païou des deux marins.

Les doutes sur Païou

Les rescapés ont séjourné près de trente ans à Païou, si l'on en croit le lascar Joe. La durée du séjour semble importante, mais l'exemple du lascar et de Martin Buchar, installés depuis treize ans à Tikopia quand Dillon y retourne, montre que d'autres Européens ont pu s'adapter à ces îles. Les traces archéologiques exhumées dans le camp ne permettent pas d'évaluer la durée du séjour des deux rescapés même si les pierres à fusil très usées témoignent d'une longue installation. Avec plus de trois mille fragments collectés entre 1999 et 2009, les vestiges de Païou demeurent les témoins les plus parlants du séjour des naufragés. La quantité des objets est importante, comparée à la pauvreté des restes sur le lieu du camp de *L'Antelope*, à Palau. Les marins naufragés, pressés de repartir, n'auraient débarqué à Païou que le temps nécessaire à la construction du bateau. Les objets exhumés évoquent d'ailleurs un quotidien confortable et des recherches. Même si on ne peut exclure que ce lieu ait auparavant servi de chantier naval, le camp de Païou, sous la forme qui nous est parvenue, apparaît donc avant tout comme le lieu de vie principal des deux derniers Français. Les vestiges de Païou entremêlent donc deux histoires, celle des marins rescapés pressés de partir et celle, plus longue des derniers survivants. Ceux-ci n'ont pas dû vivre longtemps dans l'isolement et ont dû s'intégrer à la vie locale, soit à Païou, soit ailleurs.

Le lascar Joe explique qu'ils ont vécu ensemble jusqu'en 1817 à Païou puis le dernier survivant est parti avec le chef de Paucori. La présence d'une tombe à Païou aurait permis de vérifier le déroulement proposé de la fin du séjour des rescapés. Entre 2003 et 2008, les recherches géophysiques menées sur plus de trois hectares autour du lieu du camp sont sans résultat notable. L'enquête sur la réalité de cette tombe piétine, comme au XIX^e siècle. Les gens de Vanikoro avaient expliqué

Double page suivante : *Fragments d'un cercle astronomique de Borda, ancêtre de l'actuel cercle hydrographique.*





à Dumont d'Urville que le corps avait été lesté et jeté en mer, selon les coutumes locales. Cette pratique ressemble plus aux usages sur les navires loin d'une terre. Dans cette partie du Pacifique, le corps du défunt était autrefois exposé dans les mangroves puis les ossements nettoyés étaient enterrés ou exposés dans la maison des esprits. Si le corps du marin décédé avait été traité de la sorte, il n'en resterait rien aujourd'hui, mais il paraît difficile d'imaginer que son compagnon n'ait pas souhaité lui offrir une sépulture décente. Les nombreuses pierres de gneiss rose trouvées à Païou, entre 1999 et 2008 auraient bien rehaussé la sépulture d'un marin breton inhumé loin de sa terre natale. Pourtant, l'hypothèse d'une tombe construite avec ces roches ne peut être vérifiée. Ces pierres, dont l'origine est indéterminée, Pays de Galles ou Massif Armoricaïn, auraient pu arriver plus tard à Païou et, de surcroît, aucun lest de ce genre n'a été découvert dans les épaves de *La Boussole* et *L'Astrolabe*. S'il y eut une tombe à Païou, elle a disparu, peut-être démantelée par ces chercheurs de trésor de la fin du XIX^e siècle.

La trame de l'histoire dévoilée

Lorsque les équipes de l'IRD et de l'Association Salomon redécouvrent le camp des Français à Païou en 1999, rien, ou presque, des tentatives précédentes pour localiser le camp, des fouilles sauvages ou des découvertes fortuites n'est connu. Les écrits de Dillon et d'Urville qui, ni l'un ni l'autre, n'avaient vu ou collecté des vestiges à Païou, les quelques documents laissés par Tiby Hagen ou exhumés des archives de la KTC, pouvaient alors jeter le doute sur la réalité d'un camp et donc sur la survie des marins français. Les fragments d'instruments et autres objets mis au jour en 1999 apportaient d'abord une preuve irréfutable de la présence de survivants. Onze ans plus tard, la fouille d'un lieu souvent visité et pillé auparavant, puis les nouvelles recherches en archives, les enquêtes à Vanikoro ainsi que la réinterprétation des sources anciennes présentée dans les chapitres qui précèdent, permettent de proposer un scénario plus cohérent du déroulement du séjour des Français, en 1788 à Vanikoro.

L'après-naufage, l'installation d'un camp à terre, la construction d'une embarcation et le départ de Vanikoro sont les temps forts du séjour. Dans l'histoire

Ci-contre : *Ferdinand Bertboud et son horloge à longitude à ressort n° 24, semblable à l'horloge n° 25, emportée par Lapérouse. Dessin Morel.*





reconstruite à partir des éléments discutés précédemment, les interactions avec les indigènes sont difficiles à appréhender et néanmoins très importantes pour approcher au plus près de la réalité vécue.

Le naufrage est un moment de peur, de détresse et de désespoir, vécu d'autant plus profondément par l'ensemble des survivants qu'il concerne les deux navires et fixe les hommes dans cette île inconnue. La recherche de survivants, l'organisation du séjour forcé et la sécurisation des biens vont pendant les premiers jours occuper les marins. Il faut de la nourriture et de l'eau, donc un lieu adéquat à terre, non loin de l'épave. C'est Païou. Dans le même temps, *L'Astrolabe* est sécurisée sur le récif et préparée pour servir de base aux naufragés. Des navettes s'organisent avec la terre où les hommes valides installent un camp retranché. Il n'a probablement pas fallu plus d'une semaine pour s'organiser du mieux possible dans ce nouvel environnement et préparer le départ. C'est pendant cette période incertaine que de rares rescapés de *La Boussole* rejoignent leurs compagnons à Païou.

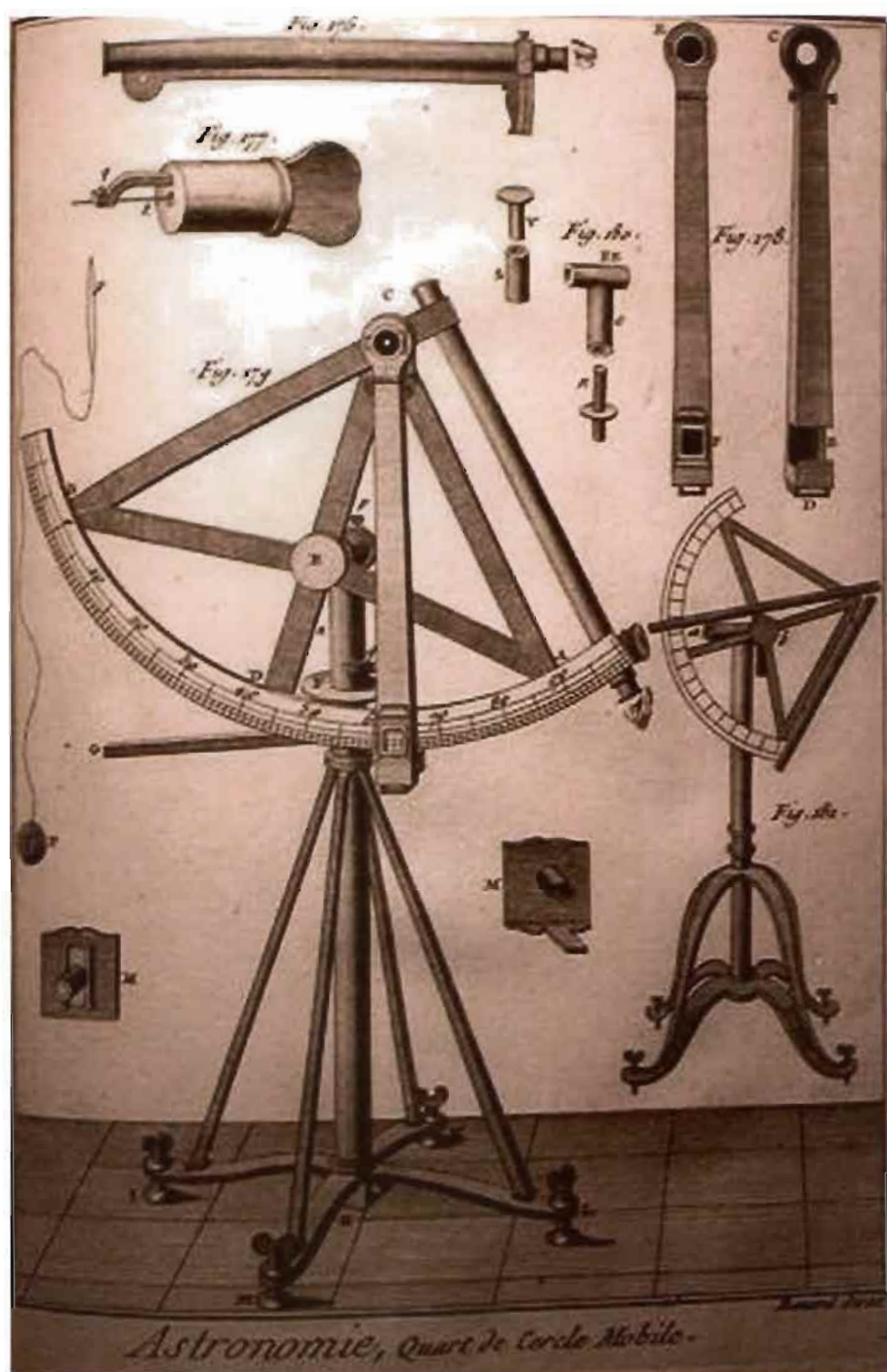
Parmi les embarcations restantes, il y avait sûrement au moins une chaloupe ou une biscayenne que l'on pouvait aménager rapidement pour un long voyage. Un petit équipage avec des vivres pouvait, en quelques semaines, rejoindre les forts portugais de Timor ou même Amboine, aux îles Moluques. Ce premier départ n'est pas documenté dans les traditions de Vanikoro, mais de toute façon, il n'aurait pas été remarqué dans l'agitation et la défiance mutuelle des premiers jours. Certaines traces et rumeurs dans les îles Salomon, l'épave de Mackay sont autant d'indices pour supposer qu'il y eut plusieurs tentatives de départ.

L'escale des Français à Païou doit donc ressembler aux précédentes. L'ordre et le respect des routines d'escales permettent d'éviter le désarroi de l'après-naufrage. Les savants, moins utiles pour les travaux de reconstruction, poursuivent leurs recherches. Les physiciens et astronomes pressent au montage d'une tente observatoire pour déterminer la position de l'île grâce aux étoiles ou pour mesurer le magnétisme terrestre. Cette structure légère, composée d'un cadre de bois, d'un plancher et d'une toile offre le confort nécessaire à leur étude, comme à Botany Bay. Les scientifiques peuvent ensuite installer un quart de cercle astronomique et le matériel nécessaire à leurs travaux. Les fouilles de 1999 à Païou appuient cette hypothèse avec la découverte du compas de proportion, signé Lesnel, et de nombreux instruments

d'astronomie et de mesure : un petit canon de méridienne, un tire-ligne, une boîte contenant des pesons imbriqués, un fragment de rapporteur, des lentilles de verre serties de cuivre ou de laiton, un poids de fil à plomb, des fragments de roue dentée, une petite poulie de cuivre, des vis, des boulons de calage et plusieurs éléments de fixation d'une tige de manipulation d'un quart de cercle. L'importance de ces reliques en cuivre, bronze ou laiton, démontre aussi que les ressources de l'épave ont pu être sécurisées. La présence à terre d'un morceau d'un grand quart de cercle atteste encore du débarquement de matériel scientifique après le naufrage. Plusieurs éléments du premier quart de cercle embarqué avaient déjà été remontés de l'épave de *La Boussole*, en 1964.

Cet instrument, qui était prisé des commandants Lapérouse et Fleuriot de Langle et de l'astronome Lepaute Dagelet, a certainement servi à Vanikoro. Il devait être utilisé avec les horloges marines de Ferdinand Berthoud, dont des fragments sont exhumés en 1999, pour compléter la carte du ciel dans l'hémisphère Sud. Ces travaux auraient pu être menés sur les quelques mètres carrés où furent découverts tous les morceaux d'instruments, à côté d'un bougeoir en cuivre et de boutons d'uniformes de Marine. Les observations étaient-elles alors réalisées par un scientifique ou par un officier aguerri à l'astronomie ? Il n'y a pas de réponse certaine à cette question. Mais les boutons retrouvés en terre, qui étaient alignés, proviennent d'une veste de marin qui s'est décomposée au fil des années. On peut, grâce à ces traces, reconstituer l'ambiance qui régnait dans cet observatoire et même imaginer qu'il a pu accueillir le scientifique Lepaute Dagelet et son assistant, le jeune Arbaud, un élève de l'école militaire engagé à dix-sept ans dans l'expédition Lapérouse. Lepaute Dagelet ne cachait pas, dans ses correspondances, qu'il ne supportait plus les longues traversées qui le limitaient dans son travail. Le scientifique appréciait peu la conversation légère des membres d'équipages et souffrait de l'inconfort des conditions de travail en mer. A Vanikoro, Lepaute Dagelet aurait continué ses travaux sur le magnétisme terrestre et tenté de mesurer le degré d'un méridien dans l'hémisphère Sud. L'astronome français aurait même pu observer deux comètes quelques semaines avant ses confrères européens. Visibles de novembre 1788 à janvier 1789 dans l'hémisphère Nord, ces phénomènes ont fait l'objet de nombreux commentaires scientifiques à Paris et à Londres.

Ci-contre : *Quart de cercle*. L'Encyclopédie de Diderot et D'Alembert.





A la crainte des premiers instants, se substituent au fil des jours chez les habitants de Vanikoro, la curiosité et l'envie. Les marins sont installés à Païou dans les jardins des gens de Lalé et se servent dans les champs de taro. Les contacts sont probablement limités au début, mais la suite de l'histoire suggère qu'ils furent cordiaux. C'est sans acrimonie que les Mélanésiens expliquent à Dillon les dégâts faits aux jardins. La nouvelle du naufrage a fait le tour de l'île et n'attire pas que les voisins. Des quatre coins de l'archipel, on s'interroge sur ces esprits et leurs outils de fer. A Tikopia, le chef du clan Taumako, un Samoan qui a déjà côtoyé les hommes blancs et connaît les richesses qu'ils transportent, arrive rapidement à Vanikoro. Des Tikopiens sont déjà venus dans l'île avant le naufrage et entretiennent des relations de bon voisinage avec les gens de l'est. Ils sont rapidement sur les lieux et proposent leurs services. Les Français ont-ils, dans leur détresse, de nouveau succombé aux charmes des Polynésiens ? Les événements de Tutuila ne sont pas si loin, quelques mois seulement, et la défiance fut sûrement grande. D'après les Tikopiens pourtant, ils travaillèrent ensemble. Cette période intermédiaire put-elle durer très longtemps ? Peut-être quelques semaines, voire quelques mois. Suffisamment pour que la confiance endorme les Français et leur fasse négliger la prudence indispensable dans leur situation précaire.

Le Tikopien Rathéa évoque le premier la nature des relations entre les deux communautés. Pour lui, les insulaires peuvent être à la fois *"bien portés"* ou *"continuellement en guerre"* envers les Français. Les témoignages des uns et des autres indiquent que les naufragés étaient les alliés des gens de Lalé, qui faisaient leurs jardins à Païou, et les ennemis d'autres populations. Sérrou, un Tikopien de l'est de l'île, raconte, par exemple, le meurtre d'un chef de Murivai, hameau situé de l'autre côté de la baie de Saboé. Il mentionne que des hommes blancs, venus en bateau depuis Païou, ont tué le chef Naourey avec une arme à feu. Sérrou donne de nombreux détails sur le drame. Il le situe près du récif de Murivai, où le chef pêchait sur une pirogue avec d'autres personnes. D'abord blessé par ceux qui *"soufflèrent du feu"*, le chef serait tombé et son corps n'aurait jamais été retrouvé. Ce récit ne donne pas les raisons du meurtre et on comprend mal pourquoi des naufragés auraient tué un paisible pêcheur. L'incident pourrait illustrer une tension entre les communautés indigènes et étrangères ou

Ci-contre : Lentilles en verre et collerette de fixation en alliage cuivreux, provenant d'un instrument.
Site du camp des Français.



Ils se mirent à ramper



as l'étroit conduit. (Page 123.)

bien l'inquiétude de rescapés partis à la recherche de leur compagnon débarqués à Murivai. Il pourrait également traduire un conflit plus important volontairement minimisé par les descendants des habitants de cette région. Sérou rapporte un autre affrontement, plus violent, au cours duquel des Occidentaux ont tué cinq chefs et des guerriers de Wanou.

Cette histoire ressemble à d'autres récits de combats, les plus violents entre Français et indigènes, dans cette région du Nord-Ouest de Vanikoro, ou impliquant des habitants de cette région. Dumont d'Urville comprend que des habitants de Wanou ont voulu piller le vaisseau échoué et qu'une violente rixe a suivi, faisant une vingtaine de victimes chez les indigènes, dont plusieurs chefs. Ce récit se rapproche de celui obtenu par le navigateur Legoarrant de Tromelin, passé en 1828 à Vanikoro, auprès du lascar Jo. Il traduit le récit du chef Neyro, de Niama, qui raconte *"que l'on se battit avec les blancs, que les blancs tuèrent beaucoup de monde ; qu'ils lançaient de gros boulets comme des cocos"* et *"... que les blancs au nombre d'une vingtaine avec un chef parmi eux se sauvèrent du bâtiment qui fût mis en pièce par les vagues"*.

Avec ses zones d'ombres sur les raisons des conflits ou leur déroulement, la tradition orale se fait l'écho de relations difficiles entre Occidentaux et insulaires. Avec au moins deux conflits majeurs rapportés pendant le séjour des Français, Dillon et Dumont d'Urville concluent à la sauvagerie des locaux. La coutume locale de conserver les têtes des morts renforce les impressions des navigateurs occidentaux. Après son passage à Vanikoro, le capitaine Dillon transmet le récit selon lequel les crânes de dix naufragés français sont exposés dans une maison des esprits. Dans ses écrits, d'Urville raconte que des crânes de naufragés de l'expédition Lapérouse ont été enterrés à Wanou. Le capitaine pense même avoir trouvé les dépouilles des Français après avoir observé une rangée de crânes dans une maison des esprits. Les premiers découvreurs de la présence française à Vanikoro assoient ainsi la perception des Mélanésiens comme des êtres cruels et cannibales. Tout au long du XIX^e siècle, les explorateurs chercheront les traces de ces vestiges macabres. Lors d'un séjour rapide à la fin du XIX^e siècle, le révérend Patteson mentionne soixante crânes de Blancs dans une maison sacrée à Vanikoro et décrit les restes cuits d'un



jeune homme dans un four traditionnel. Ce récit et ceux des explorateurs lancent implicitement le mythe du massacre des naufragés de l'expédition Lapérouse.

Les crânes décrits seront généralement considérés comme ceux des Occidentaux. Certains observateurs feront preuve de plus de prudence, comme le commandant Goodenough, en visite à Païou, en 1875. Décrivant des crânes disposés sur des pierres plates dans une maison des morts abandonnée, à la pointe Ouest de la baie de Païou, il conclut plus justement à un rite funéraire. Deux ans plus tard, une étude confirmera que les crânes exposés à Vanikoro et collectés à des fins d'analyse ne sont pas ceux des Français. Elle montrera que les crânes recueillis ont *"toutes les caractéristiques de la race mélanésienne"*. Cette vérification scientifique confirme, *a posteriori*, les doutes émis par Lesson, membre de l'expédition d'Urville. Très critique sur les travaux de son capitaine, il s'interrogeait sur la pertinence de rechercher constamment *"où étaient les têtes des Blancs"* et estimait qu'on se détournait de l'enquête véritable sur le sort des naufragés.

De la même manière, la nature des relations entre Français et indigènes semble d'une nature plus complexe qu'il n'y paraît. La plupart des informations consignées, appuyant la thèse de conflits entre insulaires et Européens, émanent d'habitants qui n'ont pas connu les survivants français. Leur témoignage a été obtenu à proximité des mouillages des bateaux de Dillon et de d'Urville, dans l'est de Vanikoro. Les principaux intéressés, comme les villageois de Wanou, affirment, eux, qu' *"aucun homme des vaisseaux naufragés n'avait été tué à Murivai, ni à Wanou"*. En revanche, les habitants tikopiens de Vanikoro s'enorgueillissent d'avoir massacré les Français. Au début du XIX^e siècle, Rathéa raconte que les Tikopiens auraient attiré leurs amis français hors de leur camp pour les tuer.

Cette version demeure vivace puisqu'en 2003, le chef Gaspard raconte précisément le massacre des Français par ses ancêtres. Ce dignitaire tikopien, installé en baie de Saboé, affirme que le chef Matakai a joué un rôle déterminant dans le meurtre des naufragés. Il aurait d'abord participé pendant plusieurs jours à la construction d'un radeau avant de tuer, une nuit, l'équipage resté à terre. Matakai aurait ensuite invoqué les démons sur un bateau échoué sur lequel un incendie se serait déclaré, tuant tous les marins restés à bord. Ce chef tikopien installé à Vanikoro aurait même récupéré des objets des naufragés pour les cacher dans une maison sacrée de son île d'origine. En 1999, un autre tikopien, Melchior Tau, livre une tradition qui expliquerait l'origine de l'incident entre insulaires et naufragés. A la fin de

la construction de l'embarcation des naufragés, des ouvriers tikopiens du chantier naval auraient demandé des outils de fer aux Français en échange de leur travail. Ayant essuyé un refus, les Tikopiens auraient tendu un piège à leurs anciens amis. Ils les auraient tués lors d'une promenade en pirogues. Véridiques ou non, ces traditions permettent, en tous les cas, d'asseoir l'influence tikopienne sur Vanikoro. Elles induisent des droits anciens de ces habitants d'origine polynésienne dont l'histoire est liée à celle de l'expédition Lapérouse. Cela ne signifie pas que l'on puisse écarter la thèse de combats. La présence d'un canon chargé à bord de *L'Astrolabe* signale que les rescapés ont certainement voulu protéger l'épave de la convoitise des insulaires. Le séjour des Français à Vanikoro pourrait résulter d'une combinaison complexe d'alliances et de combats. L'installation de naufragés sur plusieurs mois, rapportée par plusieurs sources orales, a pu être rendue possible grâce au soutien d'une partie de la population. C'est ce qui se passe, en Micronésie, et cinq ans plus tôt, pour l'équipage de *L'Antélope* à Palau. Le capitaine Wilson voit vite l'intérêt de bénéficier de la protection du roi de l'archipel avec lequel il parvient à communiquer par des intermédiaires. Les Anglais aident le dignitaire dans certains combats et les indigènes acceptent cette présence étrangère le temps de construire une goélette pour quitter la Micronésie. A Vanikoro, le scénario a pu être similaire. Les naufragés français ont dû aider les gens de Lalé à lutter contre leurs ennemis, voire à les exterminer. Les traditions évoquent d'ailleurs une certaine mobilité des Français dans l'île.

La durée du séjour des Français avant le départ supposé dans leurs embarcations de fortune, estimée par certains à environ six mois, justifie le scénario tikopien et les indications multiples des conflits entre Européens et indigènes. Après quelques semaines, la fatigue et les fièvres d'un côté, la convoitise de certains qui voient les étrangers s'affaiblir, ou bien même l'opportunisme provoqué par un relâchement de l'attention chez les Français, vont provoquer le drame dont toutes les histoires se font l'écho. Pour les Tikopiens, l'embarcation de secours est pratiquement terminée et ils réalisent que leurs amis blancs vont quitter l'île, avec les objets qu'ils convoitent. Ils décident donc d'attaquer le camp de Païou ou plutôt de réduire les Français à terre, par trahison, une stratégie qui avait déjà fait ses preuves à Tutuila. Seuls ou avec





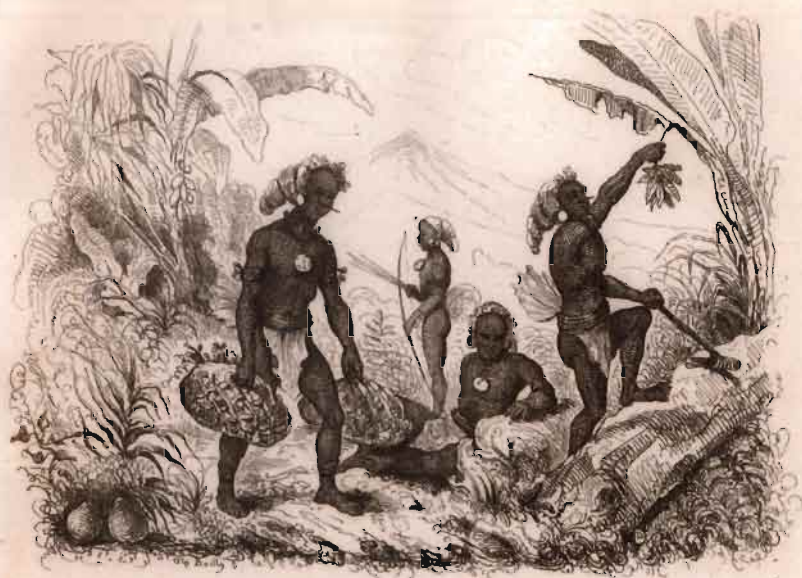
leurs alliés, les gens du district de Whanou, ils attaquent ensuite *L'Astrolabe*, où sont réfugiés la plupart des survivants. Les morts sont nombreux, car le combat, violent, a dû mobiliser de nombreux hommes. Les Français, finalement en sous nombre fuient vers la terre où les attend une mort violente.

Le lascar Joe détaille au commandant Legoarrant de Tromelin les épisodes de ce combat. Un combat qui verra la destruction de *L'Astrolabe*, l'abandon du premier camp à terre et peut-être la destruction de l'embarcation de secours, le départ précipité des Français survivants à l'exception de deux hommes, réfugiés chez leurs alliés d'Ignama, c'est-à-dire Lalé, et condamnés loin des leurs et sans possibilité de fuite à un long exil dans l'île. Quelques-uns réussissent à fuir dans une petite embarcation, sans vivres. Lepaute d'Agelet racontera dans son délire un récit étrangement similaire au commandant portugais qui l'a secouru.

Au nord des îles Salomon, les derniers Français qui ont pu échapper à temps au massacre final sont contraints de toucher les îles pour s'approvisionner en eau et vivres. Démunis, peut-être blessés et surtout peu nombreux, ils n'avaient aucune chance d'échapper aux jeunes chasseurs de têtes et leurs traces se perdent rapidement.

La fin tragique de l'expédition traduit ainsi un enchaînement malheureux de circonstances. Si l'on veut en comprendre les causes, il faut les chercher non pas dans des erreurs de commandement ou d'organisation, mais plutôt dans le regard que les Français portaient sur ces peuples du Pacifique. Leur supériorité évidente et leur humanisme les mettaient dans l'incapacité d'apprécier les enjeux locaux de leur rencontre.





Habitans de l'Inde.



Inde.

de l'Inde.



Inde.

Crédits

- Aberlenc Henri-Pierre : p. 177; p. 194a; p. 195a;
p. 196a; p. 215; p. 250
Archives Nationales : p. 222-223; p. 225
Association La Pérouse/Alain Barres : p. 264-265
Association Salomon : p. 78; p. 182b; p. 228-229;
p. 233
Association Salomon/Grondin Christian : p. 160b;
p. 186-187
Association Salomon/Larue Pierre : p. 20-21;
p. 89b
Association Salomon/Lebreus Alain : p. 180-181
Association Salomon/Tranape Jean-Claude : p. 24;
p. 29a; p. 51a; p. 58b; p. 182a; p. 195b
Australian Museum : p. 22; p. 26-27; p. 30-31;
p. 42; p. 44-49; p. 53; p. 56-57; p. 60-61; p. 66-67
Bazin : p. 244-245
Beattie John W. : p. 193
Beaumont Étienne : p. 196b
Bellion Michel : p. 190-191; p. 277; p. 280-281;
p. 286-287
Berart E. : p. 130-131
BnF : p. 2
Bore Jean-Michel/IRD : p. 160a; p. 208-209
Chocolat Lombart : p. 12; p. 149
Collection particulière : p. 99b; p. 106-107; p. 112;
p. 116; p. 126; p. 212a; p. 217; p. 234-235; p. 237;
p. 267a; p. 274-275; p. 285
D.R. : p. 3; p. 17; p. 39; p. 51b; p. 58a; p. 72-73;
p. 74; p. 93; p. 99a; p. 102; p. 124; p. 156-157;
p. 163-165; p. 267b;
Danvin : p. 138-139; p. 141; p. 146-147
De Sainson : p. 142-143
Devos : p. 34-35
DRASSM : p. 212b
Ducorps Louis : p. 194b
Galipaud Jean-Christophe : p. 8-9; p. 29b; p. 32;
p. 55; p. 64-65; p. 69; p. 82; p. 85-88; p. 89a; p. 91;
p. 134-135; p. 144-145; p. 158; p. 162; p. 166-170;
p. 174-175; p. 198-199; p. 202-204; p. 205a; p. 206;
p. 240; p. 253-254; p. 256-258; p. 260-261; p. 268;
p. 272
Gauderique Llanta Jacques François : p. 100
Google Earth (DAO Alice Redou) : p. 248-249
Gressien Victor Amédée : p. 137
Guerin : p. 18-19
Haroun Tazieff : p. 179
Journal des Voyages n° 552, 5 février 1888 : couver-
ture; p. 110-111; p. 150-151
L'Encyclopédie de Diderot et d'Alembert : p. 271
*Le Tour du Monde. Voyage aux Nouvelles-Hébrides et
aux Iles Salomon*. p. 36; p. 75; p. 242
Les grandes explorations sur Terre et sur Mer, n° 1, 15
avril 1939, Paris, éd. Omnia : p. 155; p. 183; p. 211;
p. 227
Mitchell Library, State Library of NSW : p. 127;
p. 129; p. 132; p. 185; p. 283
Musée du Quai Branly, Paris : p. 220
Museum of Ethnography, Budapest : p. 188
National Geographic Society : p. 96; p. 114-115;
p. 172-173
Paluel-Marmont, *Le beau voyage de M. de La
Pérouse*, Paris, Gründ, 1941 : p. 4-5; p. 10; p. 104-
105; p. 120
Philip Georges : p. 22
RMN (Château de Versailles)/Blot Gérard : p. 94;
p. 218
RMN (Musée du Louvre)/Lewandowski Hervé :
p. 123; p. 238-239
Rousseau : p. 243
Schaff Philippe : p. 213
Service des Archives, Nouméa : p. 37; p. 38;
p. 40-41
Service historique de la Défense, bibliothèque,
Vincennes : p. 14-15 VI-AT174, planche 66.
www.servicehistorique.sga.defense.gouv.fr;
p. 80-81, VI-AT174, planche 25.
www.servicehistorique.sga.defense.gouv.fr
Siorat Jean-Pierre : p. 205b; p. 230-231
University of Sydney : p. 118-119
Ward Ann : p. 200; p. 282
Weber Th. gravé par Maynard : p. 70-71
Weber Th. gravé par Ruffé in *Hagen* : p. 76-77

Ci-contre : *La corvette L'Astrolabe courant vent arrière dans un grain*. Dessin de Lauvergne
Page précédente : *Habitants de Vanikoro*. D'après les dessins de L.-A. de Sainson.
Double page suivante : *Vanikoro invisible derrière les nuages*.







Ouvrage réalisé par Saluces.
Reproduit et achevé d'imprimer en mai 2012
par l'imprimerie Pollina à Luçon. L60741.
ISBN : 978-2-87772-488-3
Dépôt légal : mai 2012



Que sont devenus les membres de l'expédition Lapérouse ? Cette question récurrente n'a jusqu'à présent pas trouvé de réponse satisfaisante. Certes, les traces matérielles du naufrage, les épaves racontent les circonstances du drame. Mais la disparition totale des marins et des scientifiques alimente, depuis la fin du XVIII^e siècle, le mystère autour de cette expédition.

Ces pages offrent un regard nouveau sur les circonstances de l'après-naufrage dans l'île de Vanikoro, à partir des témoignages oraux, des sources historiques, mais aussi grâce aux traces et objets identifiés à terre depuis 1999. Les recherches archéologiques dans la baie de Païou révèlent le séjour des marins : boucles de chaussures, compas de proportion, porcelaine et verrerie. Ces objets évoquent une histoire inédite, celle des rescapés et de leurs efforts pour survivre puis pour quitter l'île ; celle aussi de leurs rapports avec les populations indigènes. L'enquête les suit à terre et tente de comprendre les raisons de leur disparition. Au-delà des frontières de l'île, ce livre révèle également la quête pendant les deux siècles suivants des Européens de passage à Vanikoro, à partir de sources nouvelles collectées en Angleterre ou en Australie : du début du XIX^e siècle au milieu du XX^e siècle, elle progresse de manière sinueuse. L'histoire avance avec l'interprétation des témoignages oraux sur le naufrage et des objets identifiés ; elle se dévoile avec les découvertes cachées des marins installés dans le Pacifique Sud.

Cette longue enquête, au-delà d'un naufrage tragique, nous révèle les enjeux et les conséquences du contact de deux mondes, en 1788, à Vanikoro.

Jean-Christophe Galipaud est archéologue à l'IRD. Il est spécialiste de la préhistoire océanienne et a réalisé les fouilles de Vanikoro qui ont mis au jour le campement des rescapés du naufrage de Lapérouse.

Valérie Jauneau, rédactrice en chef adjointe à France Télévisions, a réalisé de nombreux reportages dans le Pacifique Sud pendant plus de dix ans. Elle est l'auteur de chroniques et de magazines radiophoniques liés à la dernière mission sur les traces de l'expédition Lapérouse en 2008.