

Que s'est-il passé sur le radeau de la « Méduse »?

(Journal de bord du radeau)

Mon essai ci-dessous est la **deuxième partie** d'un essai que je suis en train d'écrire sur le radeau de la Méduse. **J'ai omis** ici la situation historique, le voyage jusqu'à l'échouement de la Méduse, l'histoire des naufragés qui étaient sur les autres bateaux et ce qui s'est passé par la suite, y compris le tableau de Géricault, le procès du capitaine Chaumareys, et "les disgrâces que nous [Corréard & Savigny, auteurs du plus important livre sur le radeau de la Méduse] avons éprouvées depuis notre retour en France".



Fig.1

Figure de Proue de « La Méduse »

Selon la belle présentation de l'Université de Montpellier.

[https://www.utt-montpellier.fr/web/file/documents/19_2019.10.31_-
La veritable histoire du radeau de la Meduse.pdf](https://www.utt-montpellier.fr/web/file/documents/19_2019.10.31_-La_veritable_histoire_du_radeau_de_la_Meduse.pdf)

Compte tenu du destin ultérieur de La Méduse ont été rapportées quelques légendes prémonitoires. Dans son **Histoire de la Commune de Nantes**, [Camille Mellinet](#) évoque la « tristesse inexplicable » marquant la cérémonie du lancement de la coque (1er Juillet 1810). Par ailleurs, un matelot aurait dit, en voyant la figure de proue : « une mauvaise tête qui nous portera malheur » (Depuis Fr.Wikipédia). Si la figure de proue donnée en Fig.1 est correcte, on peut être d'accord.

NOTE PRÉLIMINAIRE SUR L'INCERTITUDE DES NOMS, NOMBRES, DATES, SOURCES:

1) **Noms.** Exemple: L'un des plus connus, Jean-Baptiste d'Espiaux se trouve sous les noms d'Espiaux, d'Espiau et même de Lespin. Quant à Paulin d'Anglas de Praviel, il est presque toujours appelé Danglas. Etc. J'ai essayé de donner les noms complets, dans la mesure du possible, la première fois que je les mentionne. Ensuite, je les ai donnés tels que rapportés par les différentes sources.

2) **Nombres:** aucun espoir. Corréard & Savigny, [Naufrage de la frégate La Méduse](#), 1821, ma source principale (il y eut plusieurs éditions), (https://fr.wikisource.org/wiki/Naufrage_de_la_fr%C3%A9gate_La_M%C3%A9duse/Relation_du_naufrage_de_la_fr%C3%A9gate_la_M%C3%A9duse), ne sont pas à l'aise avec les quatre opérations (une erreur macroscopique est la présence de "cinq compagnies du bataillon d'Afrique", soit $84 \times 4 = 420$ hommes, qu'ils traduisent en 240 dans le même tableau). Mais le résultat est qu'on ne sait pas avec exactitude combien de passagers et d'équipage se trouvaient à bord de la Méduse ni sur le radeau. Ailleurs, les mêmes auteurs affirment que le navire transportait 356 hommes d'équipage (ils sont confondus avec le complément lorsque le navire est «armé en guerre», alors qu'ici c'était «armée en flûte» - voir ci-dessous). Etc.

Les meilleurs calculs sont faits lorsque divers auteurs nous disent combien de personnes étaient comptées dans les opérations de sauvetage, et cela se rapproche beaucoup du chiffre rond de 400. Il est un peu difficile de penser à 400 personnes entassées dans un navire de 47 m de long et 12 m de large au maximum (Maître-bau). Néanmoins, c'était l'usage du temps.

Il y a aussi des incertitudes, bien que mineures, sur le nombre total de survivants.

3) **Dates.** Comme jours passés sur le radeau je prends ceux cités par Corréard & Savigny. Curieuse est la question de la date à laquelle l'épave abandonnée sur le banc d'Arguin avec trois survivants a été atteint. Plusieurs auteurs écrivent "4 septembre" et ajoutent "52 jours après l'abandon". Mais l'abandon de l'épave de la Méduse a eu lieu le 5 juillet, et le 4 septembre est 61 jours après le 5 juillet. Peut-être le 4 septembre est le jour de leur arrivée à Saint-Louis du Sénégal.

4) **Sources.** En ce qui concerne les sources, je me fie principalement aux sources de première main, c'est-à-dire à **ceux qui étaient présents sur le radeau**. Ma source principale est le livre de Corréard et Savigny, plus du premier que du second. Tous deux apparaissent certes comme des héros sans tache, mais il est trop commode de les accuser aujourd'hui de ne pas l'avoir été. Pour les condamner, j'accepterais seulement le jugement d'un autre naufragé qui a passé treize jours fous sur un radeau sous le soleil des tropiques le jour, au froid et sans sommeil la nuit, sans eau, sans nourriture et seulement avec du vin à boire, obligé de se méfier des amis et des ennemis. Je donne très peu d'importance aux théories, surtout modernes, de ceux qui n'ont pas vécu une expérience semblable. Les sources que je cite sont accessibles sur Internet. Je regrette de ne pas avoir eu à ma disposition surtout les rapports de **Coudein, Dupont et de Thomas**. Je cite ce dernier de seconde main..

Les citations directes de la relation de Corréard et Savigny sont en italique. Je mets entre crochets tous les ajouts qui ne sont pas dans le report de Corréard et Savigny. Les sources sont cependant très nombreuses et ce que j'ai écrit n'est pas une thèse d'histoire. Je cite la source, en général, seulement si le fait me semble dire quelque chose de nouveau. Je m'excuse auprès des autres.

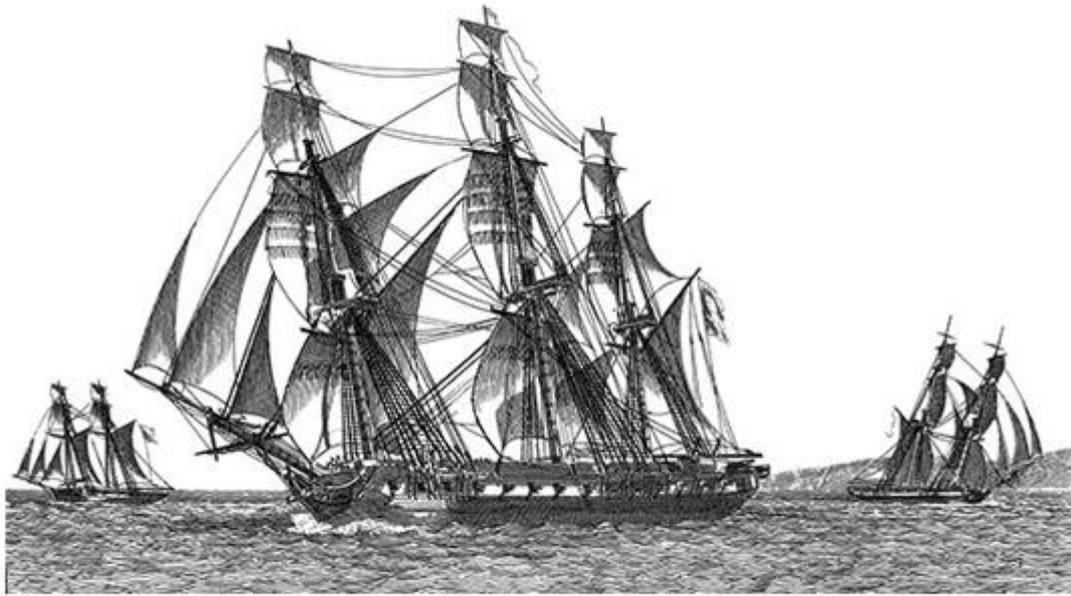


Fig.2

La Méduse avec deux bricks.

I. Les personnages de l'histoire.

Par les traités de Paris (1814 et 1815), la France récupère ses comptoirs au Sénégal, occupés par les Britanniques au cours des guerres de l'Empire. En 1816 Louis XVIII décide d'envoyer des colons prendre possession de ce territoire rétrocédé. Il envoie une expédition sur une division (la division du Sénégal) de navires militaires, sous la commande du capitaine de frégate, récemment nommé, Hugues Duroy de Chaumareys (53 ans), qui n'avait navigué pendant 23 ans.

I.1 - Les navires.

1) la *frégate La Méduse*, de 1080 tonnes, 44 canons (si elle était armée « en guerre ». Elle avait 14 canons en ce voyage, étant armée « en flute »), 168 (?) hommes d'équipage ; sa vitesse arrivait à presque neuf nœuds, 16 km/h, 3 lieues marines/heure . Le navire était sous le commandement du capitaine de frégate **Hugues Duroy de Chaumareys (sur l'incapacité duquel je n'ajouterai rien dans mon essai)**, avec deux lieutenants de vaisseau, Joseph Reynaud, commandant en second (31 ans) et Jean-Baptiste Espiau or d'Espiaux (33 ans). *Ce dernier semble être le seul héros sans tache de l'histoire de la Méduse.* Des soupçons ou pire ont été exprimés de diverses manières sur tous les autres.

Autres officiers de quart : Vincent-Marie Chaudière (28 ans), Pierre-Joseph Lapeyrère (40 ans), Joseph-Michel Maudet (31 ans), **enseignes de Vaisseau**.

En plus des officiers de quart l'état major de la Méduse comprend les **Elèves-Officiers de marine ou Aspirants** suivants : Gustave Poutier (17 ans); Phillippe Bellot (25 ans); Benoit Barbotin (23 ans) ; Jean-Daniel Coudein (23 ans); Alexandre Rang des Adrets (22 an). *Jean-Daniel Coudein (23 ans) aspirant , qui n'avait jamais navigué, sera le commandant du radeau.*

2) la **corvette l'Écho**, sous les ordres de **François Marie Cornet(te) de Vénancourt**, capitaine de frégate (comme de Chaumareys).

3) la **flûte**

la **Loire**, montée par **Auguste Marie Gisquet-Destouche(s)**, lieutenant de vaisseau. Une **flûte**

(bateau d'origine hollandaise optimisé pour le transport) pouvait avoir une grande variété de formes.

4) le **brick**

l'Argus, sous les ordres de **Léon Henry de Parnajon**, lieutenant de vaisseau.

I.2 Qui était à bord de la frégate La Méduse ?

I. MEMBRES DE L'EXPÉDITION (à l'exclusion des équipages des quatre navires)

Un colonel, commandant supérieur pour le Roi sur toute la côte, depuis le Cap-Blanc jusqu'à l'embouchure de la rivière de Gambie, et chargé de la direction supérieure de l'administration	1
Un chef de bataillon, commandant particulier de Gorée	1
Un chef de bataillon, commandant le bataillon dit d'Afrique, composé de 3 compagnies, chacune de 84 hommes	253
Un lieutenant d'artillerie, inspecteur des poudrières et des batteries, et commandant 10 ouvriers de son arme	11
Un commissaire inspecteur de marine, chef de l'administration	1
Quatre gardes-magasins	4
Six commis	6
Quatre guetteurs	4
Deux curés	2
Deux instituteurs	2
Deux greffiers. (Ils remplacent les notaires et même les maires)	2
Deux directeurs d'hôpitaux	2
Deux pharmaciens	2
Cinq chirurgiens	5
Deux capitaines de port	2
Trois pilotes	3
Un jardinier	1
Dix-huit femmes	18
Huit enfants	8
Quatre boulangers	4
Plus, pour un voyage projeté pour le pays de Galam.	
Un ingénieur des mines	1
Un ingénieur géographe	1
Un cultivateur naturaliste	1

Plus, pour une expédition qui devait reconnaître sur le Cap-Vert ou dans ses environs, un lieu propre à l'établissement d'une colonie.

Un médecin	1
Un cultivateur pour les cultures européennes	1
Un cultivateur pour les cultures des colonies	1
Deux ingénieurs géographes	2
Un naturaliste	1
Un officier de marine	1
Vingt ouvriers	20
Trois femmes	3

Total 365

Cette expédition se composait de 365 individus, dont 240 environ furent confiés à la frégate *la Méduse*.

Chiffres et commentaires sont donnés par A. Corréard. Il y a cependant aussi des problèmes.

Le compte des soldats n'est pas convaincant: Entre les soldats il y avait l'officier d'infanterie **Paulin d'Anglas de Praviel**, qui écrivit sa relation qu'on va citer plusieurs fois. On va en parler plus avant. Selon d'Anglas, il s'agissait de trois compagnies de cent hommes. Au fait, d'autres rapports, plus crédibles, affirment que seulement deux compagnies (168 hommes) ont été embarquées sur la Méduse avec le chef de bataillon M. Poinsignon.

Les vingt ouvriers (quatorze-quinze selon d'autres sources) sont importants dans notre histoire. Ils étaient aux ordres d'un ingénieur géographe, **Alexandre Corréard [1]**, qui, selon plusieurs rapports, décida de rester avec eux sur le radeau, bien qu'il avait sa place

dans un des canots. Il avait alors 28 ans, et, avec son ami le médecin **Jean-Baptiste Henry Savigny** (1793-1843), nous a laissé le report le plus connu sur le naufrage de la Méduse.

Il faut maintenant ajouter l'équipage. Si 240 membres de l'expéditions étaient sur la frégate, et, en chiffre rond, comme nous verrons, 400 personnes étaient sur les embarcations de sauvetage, l'équipage devait être d'à peu près 160 marins, dont dix officiers. Ce n'est pas un nombre exagéré : le complément de la frégate, lorsqu'elle était « armée en guerre » était de 315-356 membres. Mais elle portait 44 canons, et chaque canon était servi par sept à dix hommes. Or, la Méduse était « armée en flûte » c'est-à-dire comme navire de charge, avec moins de canons et équipage réduit. Pour le voyage au Sénégal, il n'y avait que quatorze canons, qui, seuls, demandaient au moins 98 hommes d'équipage.

Conclusion : *Il existe une incertitude quant au nombre de personnes à bord de la Méduse. Je pense que les chiffres les plus sûrs sont: 167 membres d'équipage, dont dix officiers; 168 soldats, dont quatre officiers; divers passagers (65 ?), pour un total d'environ 400 personnes (392 selon fr. wikipédia ; 403 selon d'Anglas)*

[1] On a dit du « géographe *Corréard* qui semble avoir été plutôt un faible, un indécis, un bavard ». [A.Praviel, 1931]. Pour moi, quelqu'un qui a été capable d'un acte semblable n'est pas un faible, n'est pas un indécis, et on peut lui pardonner d'être bavard. D'ailleurs, tous ses ouvriers sauf un (Dominique), lui sont restés fidèles sur le radeau. Un d'entre eux, Lavillette, survécut.

(J'ai connu un ancien élève de l'École des Arts et des Métiers qui m'a dit qu'il existait dans l'école une plaque (ou un autre souvenir) en commémoration de cet acte héroïque. Je n'en ai trouvé aucune trace sur Internet, bien que l'École des Arts et Métiers sur son site Internet, parmi ses anciens élèves, mentionne Alexandre Corréard, de Serres dans le Dauphiné.)

Armand Praviel écrit sur la revue « Lectures pour tous », Juillet 1931, p.30.

II. Commencement et fin du journal de La Méduse

17 juin 1816.

À 5 heures- 8 heures du matin "La Méduse" quitte l'[île d'Aix](#), et part pour Saint-Louis du Sénégal.

....2 Juillet.

Mer très grosse. L'eau change de couleur et devient verte. Beaucoup de morues sont attrapées. Puis on voit de l'herbe et de la boue. En revanche, la corvette *l'Écho*, dont les messages étaient constamment ignorés, a disparu.

À 7h 30, Chaumareys vire de bord vers sud-sud-est. Préoccupation de divers (il est trop tôt pour le faire!). Entre les autres, Picard, Savigny, Maudet, Lapeyrère ¹ protestent, mais ils sont ignorés par le Capitaine.

À 15 : 15 - 15 : 30, le cri « **Nous touchons !** », annonce que la frégate s'échoue sur le banc d'Arguin (voir Carte, Fig.4) par 19° 36' de latitude nord et 20° 43' de longitude occidentale ². Consternation générale. [On veut tuer Richefort ³.]

Après avoir allégé la frégate, tous les efforts furent employés le 2 et le 3 à la mettre à flot ; enfin, il ne fut plus permis de fermer les yeux à la vérité.; la frégate devait périr sur l'écueil, on renonça à la dégager (d'Anglas).

La distance du point d'échouement à Saint-Louis du Sénégal est d'environ 420 km, 226 milles nautiques, 75 lieues marines.

Nuit 2–3 Juillet

¹ **Charles Picard**, notaire-greffier, était sur La Méduse avec sa femme Félicité et six enfants, dont le dernier ne marchait pas encore. Picard avait fait deux fois le voyage d'Afrique et connaissait assez bien les côtes. Une de ses filles est la future écrivaine Charlotte-Adélaïde, qui en 1820 se maria avec Jean Dard. Elle est plus connue comme **Charlotte-Adélaïde Dard**. Son livre « *La chaumière africaine* »(1824), dans sa première partie évoque le voyage sur la Méduse. Elle, avec sa famille, n'était pas sur le radeau.

Pierre-Joseph Lapeyrère, **Joseph-Michel Maudet**, enseignes sur La Méduse.

² **Aujourd'hui, les coordonnées de l'épave sont données comme : 20° 03 de latitude nord et 16° 49 de longitude occidentale.**

³ **Antoine Richefort**, qui aura toute la confiance du capitaine de Chaumareys, se présente sur la scène devant Sante Croix de Ténériffe (29 juin). Il donne des démonstrations de sa capacité à diriger le navire. Le Capitaine ordonne aux officiers de lui obéir, bien qu'il ne soit qu'un passager à la suite du Gouverneur. (Relation de C.A. Dard – voire note sur Picard). De Chaumareys ne faisait confiance ni à Reynaud ni à d'Espiaux, ses lieutenants de vaisseau, qui avaient fait leur carrière sous Napoléon. Ses préférences allèrent à Antoine Richefort, de foi monarchique sûre, mais unanimement condamné par les chroniqueurs pour n'avoir donné que de mauvais conseils, avec arrogance.

Nuit 2–3 Juillet

Nuit 2–3 Juillet

« *La nuit était belle, quoique la mer fût un peu houleuse* » et la plupart des gens à bord dormaient profondément, sans se soucier de l'avenir. [Source de ce commentaire : **Charles-Marie Brédif** ⁴].

3 Juillet.

Conseil réuni par le commandant. Il y a les officiers du bord ; Reynaud, Espiaux, Lapeyrère, Maudet, Chaudière ; le gouverneur Schmaltz ⁵, le commandant des troupes Poincignon, et le «passager » Richefort.

III. On décide de construire le radeau. Embarquement.

Au conseil, on prend la décision de construire, sur dessin du gouverneur Schmaltz, un radeau de vingt mètres sur sept, composé de pièces de bois récupérées dans la mâture, destiné à recevoir du matériel afin d'alléger le navire. Apparemment, pas tous sont d'accord sur quoi faire du radeau : transporter la merchandise? les passagers? pour aller à Saint-Louis ? pour se diriger vers la côte la plus proche?

Le projet le plus probable est ce dernier, que le radeau devait être remorqué vers les côtes africaines, à environ 60 kilomètres de là, par les six embarcations dont on va parler.

Dans l'après-midi, construction du radeau, « *la machine* ». Tout le monde y collabore dans le chaos le plus complet. On utilise une partie des mâts e la drome (reserve de bois pour les réparations éventuelles). Les travaux se poursuivent pendant la nuit.

⁴ **Charles-Marie Brédif** (1786 - 1818) ingénieur du Corps des Mines, rescapé du naufrage de La Méduse en 1816. Il est le seul passager à tenir quotidiennement un journal, mais il n'était pas sur le radeau et son témoignage sur les événements qui s'y passèrent est de seconde main. Il y ajoute aussi ses spéculations.

⁵ Le [colonel Julien-Désiré Schmaltz](#) (1771-1827), **nouveau gouverneur de la colonie du Sénégal**, accompagné de son épouse, **Reine**, et sa fille **Eliza**, de 18 ans à l'époque. Il sera accusé d'avoir causé partiellement le naufrage par son insistance à couper au plus court. Il s'échappa le premier avec le « grand canot », et fit part des rescapés. La froideur des deux femmes envers les autres naufragés et le désir de n'accueillir personne sur leur canot pour faire un voyage confortable ont été notées [C.E. Dard et d'autres].

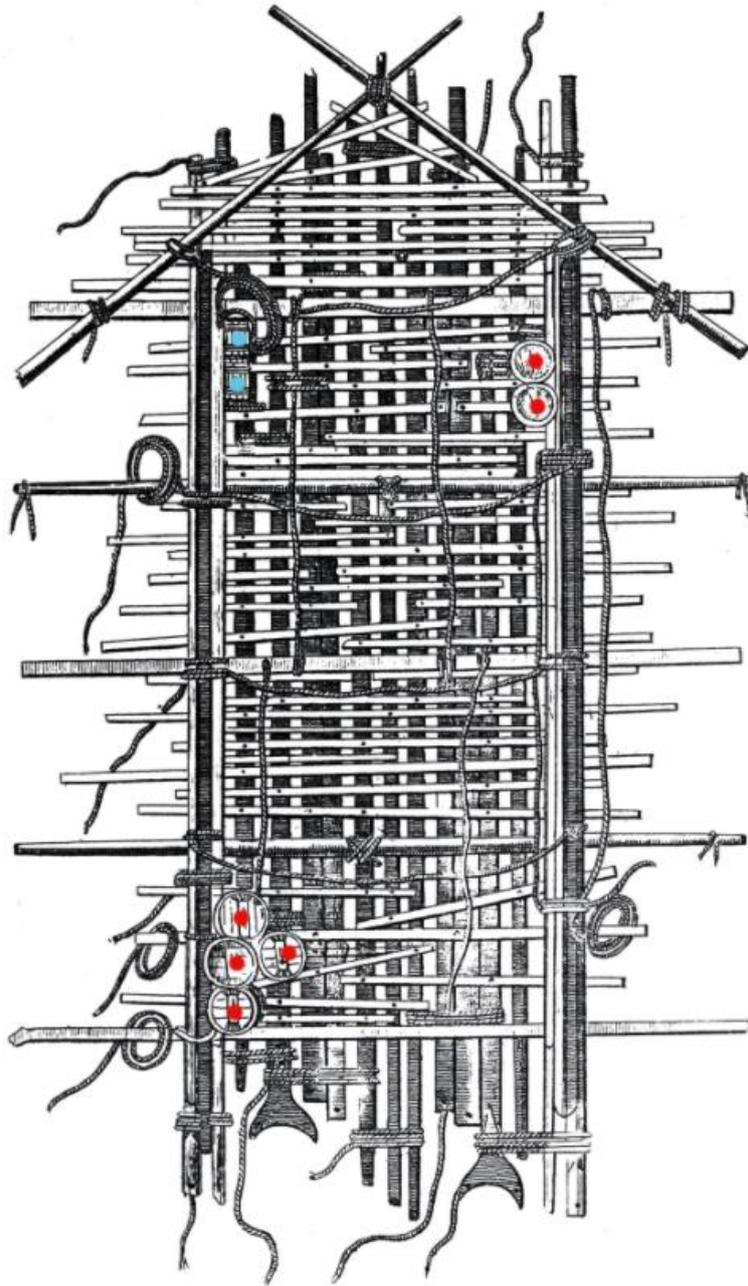


Fig.3

Le radeau de La Méduse, prêt à recevoir les passagers.
(En rouge, les (6) barils de vin ; en bleu, les (2) barils d'eau, couchés)

La surface du radeau de La Méduse (« *la machine* ») était donc de 140 mètres carrés. Mais les passagers étaient une dizaine de plus, et disposaient chacun de moins d'un mètre carré. En outre, tous mètres carrés n'avaient pas la même valeur. Après l'embarquement, à la poupe et à la proue, l'eau arrivait à la taille d'un homme. Sur la plate-forme centrale, surface 3m x 5m, l'eau arrivait aux mollets, 40 cm plus haut, mais il y avait de la place pour quinze personnes seulement. Sur le radeau, on ne pouvait pas se coucher pour dormir, au risque de se noyer. De même, on se noyait s'il restait coincé dans les interstices

entre les poutres du radeau. Les sommets des tonneaux étaient les seuls endroits secs où l'on pouvait se reposer.

4 Juillet

Sur les deux heures de l'après-midi le radeau fut en état de recevoir des passagers.

En ce qui concerne la frégate, on jette à la mer une quarantaine de barils de farine; et plusieurs barils de poudre, ce qui en diminue pas le tirant d'eau. *On ne se résout pas à envoyer à la mer les quatorze canons, dont chacun pèse deux tonnes.*

Nuit 4-5 Juillet

Clair de lune, mais la mer grossit vers minuit. La frégate se couche à bâbord sur le banc. Sur les trois heures du matin, le gouvernail se casse, l'eau pénètre dans la coque. À trois heures du matin le maitre calfat signale que la cale se remplit d'eau. À cinq heures du matin, il y a 2,70 m d'eau dans la cale. Les pompes battent leur plein, mais la décision d'évacuer la Méduse est prise.

Dès le 4 juillet le lieutenant Reynaud (très secrètement) s'est chargé de la répartition des passagers entre les différentes embarcations, en établissant des listes et en désignant un officier de marine par canot. *Une justice impartiale aurait dû être suivie dans l'exécution du projet ; au lieu d'une répartition arbitraire, l'honneur et l'humanité exigeaient que le sort décidât de la place que chacun devait occuper. Loin de là, on fait une liste clandestine d'embarquement, et ceux qui ont dirigé la liste fatale ont pris le poste le moins périlleux [d'Anglas].*

Il y a six embarcations disponibles plus le radeau.

1) *le grand canot*, 14 avirons, chacun desquels doit être manié par deux marins.

Il aura 35 personnes (15 moins que sa capacité) dont 28 sont marins. (Commandant, le gouverneur Schmaltz.)

2) *le canot major*, 14 avirons, il aura 42 personnes (8 moins que sa capacité), dont 28 sont marins. Commandant, Lapeyrère.

3) *le canot du commandant*, 12 avirons, 28-20 personnes (18 moins que sa capacité), dont 24 sont marins (Commandant : le Capitaine Chaumareys).

4) *Le canot du Sénégal*, 8 avirons, 25 personnes, dont 16 sont marins (Commandant Maudet).

5) *une yole*, 10 avirons, 15 personnes.

6) *une chaloupe* en très mauvais état (on dut y faire des réparations importantes), 45 personnes. Pas d'avirons, fort mal voilée. Commandant d'Espiau (33 ans).

La plus grande partie de l'équipage (plus que cent marins sur 167) était sur ces embarcations, pour ramer.

63 naufragés furent abandonnés sur l'épave de la frégate. 46 furent reçus par Espiau sur sa chaloupe. 17 préférèrent rester sur la frégate.

(Il existe différentes valeurs pour beaucoup des chiffres que j'ai rapportés.)

Dans la chaloupe, grâce à la générosité de d'Espiau, la plus belle figure de cette histoire tragique, fut donc accueilli un excès de 46 personnes. Au contraire, le canot du gouverneur aurait pu accueillir au moins 15 personnes, celui du commandant à 18, le canot majeur à 8. Ils préférèrent voyager vite et confortablement.

Le nombre total des naufragés est de 403 pour d'Anglas, 394 pour Baron, y compris les 17 abandonnés sur l'épave.

Sources : *Scènes d'un naufrage, ou la Méduse. Nouvelle et dernière relation du naufrage de la Méduse*, Paulin d'Anglas de Praviel, 1858 - 139 pages. Paulin d'Anglas de Praviel, officier d'infanterie fut accusé d'avoir coupé le câble que devait remorquer le radeau. Il écrivit sa « *Nouvelle et dernière relation* » pour répondre aux accusations de Corréard et Savigny.

J'ai également utilisé des chiffres provenant de « *Naufrage della Méduse* », Augustin Baron de Limoges, 1869

Vers les onze heures du soir, il éclata une espèce de révolte, suscitée par quelques militaires, qui persuadèrent à leurs camarades qu'on voulait les abandonner. Plusieurs soldats avaient saisi leurs armes et s'étaient rangés sur le pont, dont ils occupaient tous les passages; mais la présence du gouverneur et des officiers suffit pour lors à calmer les esprits et à rétablir l'ordre.

5 Juillet, Vendredi.

Au point du jour, le 5 juillet, Reynaud procède à l'appel nominal des passagers et leur assigne l'embarcation à laquelle ils sont destinés. Confusion générale. Sac du navire : la chambre du capitaine était envahie particulièrement par les matelots, qui s'y précipitaient en foule pour en arracher tout ce qu'ils y trouvaient de précieux, notamment les liqueurs. *Le désordre est indescriptible. Plusieurs marins sont ivres morts en permanence, à l'instar du commandant Hugues Duroy de Chaumareys souvent aviné. Les officiers tentent de garder le*

contrôle de la situation, mais le commandant et les passagers de marque n'auraient pas brillé par leur exemple ce jour-là. (Wikipédia)

L'ordre fut donné de s'embarquer; les chaloupes se tenaient au large, dans la crainte d'être encombrées par la foule, qui voulait s'y précipiter; on commença, donc par faire descendre les soldats à la hâte sur le radeau **qu'une large nappe d'écume couvrait déjà** [Mlle. Dard]. Les officiers les y poussaient avec violence ou s'y rendaient en même temps qu'eux. Ils leur retiraient principalement les armes, mais on ne put pas les leur enlever toutes. À ce propos, à la page 58 de l'édition 1818 de Corréard & Savigny, on lit : *On fit d'abord descendre sur le radeau les militaires qui **presque tous** y furent placés. **Ils voulaient emporter leurs fusils et des cartouches ; on s'y opposa d'une manière formelle. (i).*** La note (i), de Corréard, est intéressante : « *Pourquoi s'y opposa-t-on ?* ». Selon ses détracteurs il aurait dû être, avec Savigny, le dernier à se poser cette question. Dans une autre édition, sur le Mercure de France, novembre 1817, Savigny affirme : *Ils (les soldats) les (fusils et cartouches) abandonnèrent sur le pont et **ne conservèrent que leur sabres*** ». Selon d'Anglas, qui était officier d'infanterie, par contre, le chef de bataillon (M. Poincignon) *me recommanda de ne pas quitter la frégate, que le dernier des militaires ne fût embarqué. J'obéis encore. Il exigea qu'ils n'emportassent **ni sabre, ni fusils, ni havre-sacs.** Cette mesure, qui devait avoir des suites si funestes [?], fut suggérée par la prudence: on craignit de surcharger le radeau. Les officiers seuls avaient emporté leurs armes.* Mlle Dard ne donne pas de noms, mais écrit: *Un jeune officier d'infanterie dont le cerveau paraissait fortement affecté (probablement d'Anglas lui-même), se mit à cheval sur les bastingages de la Frégate et là armé de deux pistolets, il menaçait de tirer sur quiconque hésiterait à descendre sur le Radeau.*

Les soldats, cependant, au moins en partie gardèrent les sabres, les baïonnettes, et quelques fusils; les officiers aussi leurs fusils et pistolets. Quant à d'Anglas, pour lequel, en montant en dernier, il n'y avait plus de place au centre du radeau, il se jeta à la nage et après une heure d'efforts il retourna sur la frégate (après tout, son cerveau ne devait pas être trop affecté). D'après Mlle. Dard, il n'alla pas du tout au radeau. Dès que 50 personnes furent chargées, le radeau alla 70 cm sous le niveau de l'eau. Une fois que les barriques de farine furent jetées, le radeau remonta. Mais après qu'il y eut environ cent cinquante personnes, à l'avant et à l'arrière du radeau l'eau était à la ceinture. On dut jeter à la mer beaucoup de provisions. Il ne restait que cinq(ou six) barils de vin et deux barils d'eau. [Si on regarde avec attention la fig. 3, on voit 8 barils, Donc, six barils de vin et deux d'eau.] Pas de nourriture.

Les canots et la chaloupe ne tardèrent pas à se remplir de passagers; le capitaine resta pourtant encore sur le bâtiment (il ne partit donc pas le premier) , où se trouvaient aussi soixante-treize personnes (ou 63 ?); il ne garda pas longtemps ce poste d'honneur, et, profitant du trouble général, il appela son canot, s'y laissa glisser le long d'un cordage et poussa au large; selon quelque report, on lui tira quelques coups de fusil; mais aucun ne l'atteignit. Brédif, quant à lui, raconte qu'il intervint en évitant qu'on tirât sur le Capitaine, et en faisant tomber des fusils chargés à l'eau.

Toutes les embarcations, y compris le canot du gouverneur, essaient de remorquer le radeau, mais, il y eut deux accidents qui interrompirent le remorque.

S'il y a eu une erreur, c'est probablement à cause d'Espiaux, qui ne pouvait pas gouverner correctement la chaloupe, et brouilla la chaîne de canots qui remorquait le radeau. Ceci, apparemment, donna une excuse au canot du commandant et au canot du Sénégal de s'éloigner. Du reste, le radeau était très lourd et pratiquement ingouvernable.

Le grand canot et le canot majeur, en voyant deux canots s'éloigner et d'Espiaux avec des problèmes sérieux, craignirent sans doute d'être restés les seuls à s'occuper de la remorque. À ce point les amarres furent peut-être cassées (d'Anglas et d'autres), ou volontairement abandonnées par Reynaud sur avis du gouverneur (Corréard).

Le radeau fut ainsi abandonné par les autres embarcations à onze heures du matin.

Mais Espiaux ne veut pas abandonner les gens qu'il voit encore sur l'épave. Il revient avec la chaloupe qu'il commande, et appelle les hommes à descendre de l'épave. Mais la chaloupe risque d'être submergée. Seulement une quarantaine y monte.

Selon d'Anglas dix-sept individus s'y refusèrent. Ceux-ci, qui avaient cherché dans l'ivresse l'oubli de leur infortune, étaient dans une apathie complète et sourds à toutes les invitations; ceux-là, qui craignaient que la chaloupe ne s'enfonçât sous un trop pesant fardeau, préférèrent attendre dans la frégate des secours inespérés; les efforts que nous fîmes pour les faire changer de résolution furent inutiles. Il fallut les quitter.

Espiaux tente d'abord de convaincre les commandants des autres canots de recevoir quelqu'un de ses trop nombreux passagers (le double du nombre prévu). Tout le monde refuse en disant : "Tu les as cherchés, maintenant tu les gardes". Alors il retourne au radeau, mais étant donné l'état de la chaloupe, il voit qu'il ne peut rien faire seul. Tous les autres bateaux refusent de porter secours. À ce stade, lui aussi abandonne sa généreuse tentative.

Au moment de l'abandon, on assiste à un geste qui, il faut le dire, à du panache. Tous, sur les canots et jusqu'au radeau, s'écrient: "vive le Roi". Et en effet, ainsi commente Brédif dans sa lettre à sa sœur Arétès: "*Croiras-tu, ma chère Arétès, que quelques personnes ont trouvé que ce moment d'enthousiasme était une bêtise ? Je ne sais, mais moi je l'ai trouvé superbe. Ce cri était un cri de ralliement, un cri d'encouragement et de résignation, il résonnera longtemps à mes oreilles* ».

Le Commandant agite son chapeau à partir de son canot, ce qui est interprété comme un engagement à envoyer rapidement des secours. C'est une autre promesse d'ineptie.

IV. Quatre histoires

A ce point, l'histoire des naufragés de la Méduse se divise en quatre parties, dont la quatrième est la seule que je traiterai.

1. Les dix-sept naufragés restés sur l'épave : ce sont les derniers à être retrouvés les 26 août, après cinquante-deux jours de l'échouage, ou le 4 septembre, [par la goélette *La Comba*], de deux commerçants, [MM. Durécu et Potin], de Saint-Louis, qui cherchaient plutôt à récupérer les vivres, et les bagages abandonnés sur la Méduse, et, si possible, environ 100.000 francs en or (jusqu'à 93000) et le reste en argent, qui devaient servir les besoins administratifs de la colonie. Cette somme ne fut jamais retrouvée. Trois naufragés étaient encore vivants et à moitié fous. L'un d'eux s'appelait Dalès.

2. Les canots du Gouverneur (Grand Canot) et le Canot du Commandant.

Pour voyager confortablement, les occupants refusèrent d'accueillir à bord d'autres naufragés que ceux assignés. *Richefort se distingua en repoussant à coups de sabre ceux qui cherchèrent à monter à bord* [d'Anglas]. Légers et bien équipés de vivres et de rameurs, malgré la tempête de la nuit 6-7 juillet, ils arrivent en trois jours au port de Saint-Louis du Sénégal, le 9 juillet à 10 heures du soir (autre version : 8 juillet). Il s'agit de 55-58 personnes, matelots pour la plus grande partie.

Il fut aussitôt décidé d'envoyer le brick *l'Argus* à la recherche des naufragés et *surtout* (c'est l'accusation!) de trois barriques contenant 90000-103000 francs, dont au moins 90.000 en or, et le reste en argent, oubliés dans la Sainte Barbe de la Méduse, somme qui ne sera jamais retrouvée.

3. La Chaloupe et les autres Canots : deux caravanes dans le désert.

Les quatre autres embarcations arrivèrent à la côte, le soir du 5 juillet, mais il fut expressement défendu d'y descendre par le capitaine et le gouverneur. L'idée des commandants des canots apparemment était de faire descendre tout le monde à la côte et d'y bivaquer, tandis que trois embarcations reviendraient à la recherche du radeau et de l'épave de la Méduse. Mais, sur l'avis du gouverneur, le projet fut abandonné.

Le 6 de juillet à cinq heures du matin, toutes les embarcations se mirent en route sur la direction du Sénégal. La chaloupe débarque 63 personnes sur le désert à 10 heures, à Cap Méric/Mirik (ou Timiris). Espiau avait aussi pris les passagers de la Yole, bateau qui disparut dans la nuit orageuse du 6 au 7 de Juillet. Enfin les autres canots feront de même et **une caravane de 116 personnes** fut formée le soir du 8 Juillet. Malgré toutes les adversités, elle arrivera à Saint Louis du Sénégal le soir du 12 ou 13 Juillet « sans pertes ».

Durant les deux derniers jours, l'aide d'une expédition de secours anglaise, envoyée par le gouverneur britannique du Sénégal, Brereton ⁶, fut déterminant.

Les soixante-trois qui avaient débarqué les premiers du canot de sauvetage au cap Méric (Mirik) eurent d'autres problèmes. Il leur fallait parcourir 80 à 90 lieues pour atteindre Saint-Louis. Selon d'Anglas, qui en avait la charge en tant que lieutenant, et qui avait recueilli leurs noms, ils étaient en tout une caravane de 58 (mais sur sa liste il y a 63 personnes). La route était plus longue, mais ils réussirent à arriver à Saint-Louis les 22-23 juillet (ainsi affirme d'Anglas qui les commandait et arriva à l'avant-garde le 22 au soir. Je pense que la date du 29 juillet, donnée par d'autres, est erronée). Ils avaient perdu 6 personnes.

⁶ **Thomas Brereton**, 1782-1832, [Lieutenant-Governor of Senegal and Gorée](#) (1814-1819). Il commit suicide en 1832 et son histoire donna le sujet du film d'horreur, *The Clifton House Mystery*, 1978.

Carte des quatre histoires



Fig.4

Ref: [Il naufragio della Méduse, il dipinto di Géricault e una tragedia francese – “L’unico eroe in questa toccante storia è l’umanità”](#)

4. Le Radeau



Fig.5

L'embarquement dans le chaos.

Le radeau donc est abandonné par les autres embarcations. Les marins et soldats du radeau, *la Machine*, essaient de gagner la côte mais dérivent. Il n'ont d'ailleurs aucune façon de se diriger. Il y a manque d'eau potable et de vivres. Les naufragés n'ont que six barriques de vin à leur disposition, deux plus petits d'eau.

En moyenne, il y a un mètre d'eau sur le radeau.

4.1 Qui était sur le radeau?

Selon Corréard, 152 personnes (mais en additionnant ses données, on arrive à 159. Probablement l'erreur réside dans le nombre de soldats). Selon Mlle. Dard, 148 personnes; selon d'autres 147. **Disons de 147 à 152.**

- Commandant, **(Jean Daniel) Coudein / Coudin** (22 ans), aspirant de première classe, déjà blessé à la jambe quelques jours plus tôt. Il n'avait jamais navigué.
- (Presque) tous les militaires, soit 129 fantassins, dont quatre officiers (127 selon l'ouvrage inédit de l'assistant chirurgien Marie-Antoine **Rabaroust**, 1902 [il n'était pas sur le radeau]; 122 selon **F. Zucker et Margollé**, *Les naufrages célèbres*, 3e édition revue et augmentée, 1877).

- 29, dont des marins (10 à 15) et autres passagers (23 selon Zucker et Margollé). Parmi eux, il y a au moins 12 ouvriers avec leur patron Corréard.
- Une femme qui avait suivi son mari sur le radeau.

Personnages notables: Jean-Daniel Coudein/Coudin, 22 ans, seul officier de marine et commandant du radeau ; Savigny, chirurgien ; Alexandre Corréard, ingénieur et géographe; Lavillette et Gauthier, ses chefs d'atelier. Gervais Daniel Dupont, (indestructible, il semble) capitaine de l'infanterie ; L'Heureux, lieutenant, Lozach, sous lieutenant, Clairet, sous lieutenant. Il y avait aussi un cas difficile à expliquer: celui de **Joseph Jean-Baptiste Alexandre Griffon du Bellay**, le seul noble dans le radeau. Il avait alors 28 ans et appartenait à une famille de la noblesse de Saintonge, dont l'anoblissement remonte au XVe siècle. Il était commis de la marine, lorsque le colonel Schmaltz, désigné comme gouverneur du Sénégal, le choisit comme secrétaire. Sa place, évidemment, était avec le gouverneur dans le Grand canot, où il y avait beaucoup de place. Néanmoins, dans la liste citée par **Sander Rang (Alexandre Rang des Adrets**, dans *Voyage au Sénégal, - Naufrage de la Méduse*, posthume, 1946) prétendument tiré de la liste de Reynaud, Griffon du Bellay est déjà placé sur le radeau. Griffon n'avait pas assez insisté. On ne doit pas s'étonner si, en réalisant son erreur, et en se retrouvant sur l'enfer du radeau, il perdit la raison dès la première nuit: il essaya de se suicider deux fois mais le docteur Savigny lui sauva la vie (voir 6 Juillet). Il n'est jamais nommé ensuite, mais il survécut.

Alexandre Corréard, qui avait été assigné à un poste sur un canot, est sur le radeau parce qu'il avait la responsabilité de ses ouvriers, et douze (au moins) d'entre eux étaient sur le radeau. Tous les officiers d'infanterie moins deux (le capitaine **Beinière/Baignères** et le lieutenant **d'Anglas**, qui s'enfuit ensuite sur un canot) préférèrent également être avec leurs soldats sur le radeau. Ainsi, la présence de Corréard, des cinq officiers, et vraisemblablement celle de Savigny, volontaires, était inspirée par le noble motif de ne pas abandonner leurs hommes, ou de ne pas manquer à leur devoir, ce qui fait au moins douter qu'ils, une fois sur le radeau, en deux jours seulement, aient changé d'avis et se soient transformés en meurtriers impitoyables de leurs hommes.

REMARQUES: Il n'y avait pas vingt «gradés» (officiers), mais seulement cinq officiers, un de la marine, Coudein, et quatre de l'infanterie, parmi lesquels le capitaine Dupont et le lieutenant l'Heureux se distinguaient.

De **Savigny**, Armand Praviel a dit «*le chirurgien Savigny, homme énergique mais fort brutal, auquel revient en grande partie la responsabilité des mesures cruelles qui suivirent...* »[mais il faudrait ajouter:« *et le mérite d'avoir sauvé quinze naufragés, grâce à ces décisions difficiles: sans lui, il est probable que l'Argus n'aurait trouvé que de cadavres sur le radeau*”]

V. Le Journal du radeau

Vendredi 5 Juillet (Premier jour)

7 h 00. Début des opérations de départ. Tentative de remorquage du radeau. Des morceaux de voile et un sac de 25 livres de biscuits sont lancés aux occupants du radeau. Les biscuits tombent à la mer, mais sont conservés, bien que mouillés par l'eau salée.

L'abandon du radeau par les autres embarcations (voir ci-dessus le journal de la Méduse du 5 Juillet) a lieu vers 11 heures.

Vers six heures et demie du soir, le radeau est très près de la côte, mais personne ne l'aide à l'atteindre, et, seul, il n'a aucun moyen de naviguer. (Si on regarde le parcours de la figure 4, on peut voir que le radeau zigzague, en fonction du vent de la terre et du vent de la mer. Bien sûr, on ne connaît pas la vraie route du radeau)

Les passagers du radeau ne peuvent pas croire qu'ils ont été abandonnés. **Coudein** promet que les canots débarqueront leurs occupants sur la côte (le point le plus proche, le cap Mirik/Timiris, devrait être à moins de soixante km) et reviendront chercher les occupants du radeau pour les ramener également à terre.

Il n'y a pas d'outils de navigation ou de cartes. Les chefs d'atelier **Gauthier** a une petite boussole, on la fait passer de main en main, mais elle tombe dans l'eau et est immédiatement perdue.

Faim: à midi, distribution de biscuits mouillés, avec du vin. Comme il n'y aura plus de biscuits, ceci aura été le premier et dernier repas. La ration de vin est fixée à trois quarts (de litre ?) par jour.

Coudein souffre de la blessure, mais ne cède pas la commande. Mât et voile sont installés sous la direction de Savigny.

À 18h30 (coucher du soleil) on discerne bien la terre, probablement le Cap Mirik.

Prières ferventes.

Savigny fait fixer des cordes (filières) pour s'y tenir si la mer grossit.

Considérations (en prévision de la nuit 6-7 Juillet)

Déjà à la fin du premier jour, ayant servi "le premier et le dernier repas", les "notables" (le groupe des officiers, sous-officiers, employés, matelots, quelques passagers, peut-être une grande partie des ouvriers, entre trente et quarante personnes), ont compris que c'est impossible que tout le monde embarqué sur le radeau, la plupart avec l'eau à la ceinture, puisse survivre. De plus, le centre du radeau est plus solide et surélevé, donc plus abrité:

ceux qui n'y arriveront pas périront. Les «notables» l'occupent aussitôt: ils sont armés et déterminés à ne pas céder leur place. On constate qu'il est curieux que les soldats, qui sont descendus les premiers sur le radeau, n'aient pas pensé à l'occuper eux-mêmes.

Les « notables » ont certainement discuté de ce qu'il fallait faire. Je pense qu'une première idée a été d'attendre que les bateaux arrivent à la terre, débarquent leurs passagers et reviennent les chercher. La capacité nominale des embarcations était de 190 places, mais il était presque certain que les deux canots, du gouverneur et du commandant, s'ils revenaient un jour, ne reviendraient pas immédiatement, mais d'abord ils déchargeraient leur précieuse cargaison à Saint-Louis, à une distance de trois ou quatre jours de navigation, et on ne les verrait pas pendant une semaine - dix jours. Sans ces deux bateaux, si les autres débarquaient, à une distance de 50 à 70 km, et rentraient immédiatement, les places disponibles auraient été de 127, moins les places pour les rameurs. Cependant, en se serrant un peu, cela pourrait transporter 150 personnes. Après tout, on savait que le généreux Espiaux était parti avec environ quatre-vingt-dix personnes, sans rameurs. Il s'agissait donc d'attendre au plus tard le soir du deuxième jour (les bateaux, en effet, arrivèrent déjà à terre le 5 au soir).

Mais au soir du deuxième jour, même les plus obtus auraient réalisé que si l'aide n'était pas encore arrivée, elle ne viendrait certainement pas bientôt. Cela aurait alors été un signal de "sauve qui peut", avec une attaque inévitable sur la plateforme centrale. À ce stade, que faire? Nous ne savons pas. Que les «notables» aient discuté la situation, c'est évident. Ce qu'ils ont décidé n'est pas connu. Qu'ils se soient préparés à défendre leurs postes par front uni est certain.

Certains, qui n'étaient pas là, pensent que les « notables » ont décidé de saouler les troupes, de provoquer l'attaque et d'exterminer les assaillants, jusqu'à ce qu'ils soient réduits à un nombre susceptible de survivre indéfiniment. Cette théorie est basée sur deux dépositions de deux des quinze survivants, **Hosea Thomas** et **Lavillette**⁷. La raison de

⁷ Selon <http://rozsavolgyi.free.fr/cours/arts/conferences/Gericault%20-%20Le%20radeau%20de%20la%20Meduse/index.htm>, le récit de (Hosea) Thomas, pilote (élève officier de la Marine marchande), est le suivant : « À l'entrée de la nuit [6-7 Juillet] les officiers se rassemblèrent à part et **parurent** tenir conseil. Quand ils eurent fini, quelques hommes, qui leur étaient affidés, placèrent au milieu du radeau une barrique de vin, puis, après l'avoir fait tomber la livrèrent au pillage. Tous les militaires se précipitèrent dessus, et la plus grande partie burent du vin jusqu'à ce qu'ils eussent perdu la raison. Dès cet instant, le plus grand désordre régna sur le radeau. Les soldats ivres se répandirent de tous cotés... D'autres criaient qu'ils étaient perdus et se précipitaient dans les flots. **Enfin**, quelques-uns s'armèrent de haches et de couteaux et voulaient, en coupant les amarres, faire périr tout le monde. Les officiers, craignant qu'ils ne missent en exécution ce projet, se précipitèrent sur eux, le sabre à la main et en firent un cruel massacre... Ils furent sourds aux plaintes et aux cris des malheureux, dont une quarantaine furent impitoyablement massacrés. »

Le report de **Lavillette** est à la page 36.

l'attaque, soutiendra Corréard, est que les insurgés veulent détruire le radeau et périr avec tout le monde, notable ou non.

Je pense en effet que les "notables" avaient déjà, dès la nuit précédente, fait un plan pour faire place sur le radeau, qui était désormais sans secours ni nourriture ni assez de place pour tous. Mais l'idée d'enivrer les soldats dans l'espoir de les rendre violents et de les faire massacrer entre eux me semble extrêmement risquée. Les soldats avaient l'obscurité, des armes, et le nombre de leur côté. Mon idée est que les officiers voulaient plutôt les endormir, après quoi ils seraient morts noyés. Les officiers n'intervinrent directement que lorsque les soldats commencèrent à détruire le radeau. On doit se rappeler qu'on ne savait pas combien de jours le radeau allait dériver. Si les secours arrivaient le lendemain, les officiers auraient pu subir un procès pour le massacre.

Nuit 5-6 Juillet

Nuit très obscure.

Mauvais temps au milieu de la nuit.

On voit des reflets de lumière qui sont échangés pour des signaux, on répond inutilement.

Certains commencent à délirer.

Dans son rapport, Savigny, comme Brédif à bord de la chaloupe, a noté les mirages qui, à partir de cette nuit vinrent l'assaillir. Ses yeux se fermaient malgré lui, avec des visions agréables ...et mortelles. Pour en sortir, il fit un effort héroïque, demanda du vin au maître canonier [Courtade] qui lui en donna. Cela le réveilla. Ceux qui ne résisteraient pas ainsi seraient perdus.

Samedi, 6 Juillet - deuxième jour

(Il y a 20 hommes de moins, 12 morts à la poupe, huit à la proue. Il en reste environ 130 sur le radeau.)

L'épave de La Méduse n'est plus en vue.

Sept heures du matin. La violence de la mer diminue.

Les pertes sont comptées: une vingtaine d'hommes, dont ceux emportés par la tempête et les 10 à 12 morts se sont noyés sur le radeau, car ils étaient coincés entre les poutres (il n'y avait pas de plancher). *Il est probable même qu'un plus grand nombre se seraient noyé, si*

Savigny n'avait eu l'idée d'installer des filières solidement arrimées, auxquelles on se cramponna furieusement [Armand Praviel].

Scène dramatique de deux jeunes gens qui trouvent leur père mourant, piétiné par ceux qui sont debout. Pris en charge par ses enfants et amis, il se rétablit.

Le délire qui a commencé pendant la nuit transforme le radeau en cabanon de fous.

Deux jeunes mousses et un boulanger disent adieu à leurs amis et se suicident en se jetant à la mer. Selon un rapport un peu différent, les mousses ne se sont pas suicidés, mais ils ont dit à leurs amis: « *Ne craignez rien : nous partons vous chercher du secours et dans peu vous nous reverrez.* » [A.Praviel]

Griffon devient fou et se jette à la mer pour se suicider, **Savigny** le sauve deux fois.

La journée est belle, la mer est calme.

Découragement. On ne croit plus à la promesse faite par **Coudein** que les canots retourneront reprendre les naufrages du radeau pour les débarquer.

Nuit 6-7 juillet

Plus grosse tempête que la nuit précédente.

Le radeau sous les vagues arrive parfois à être en position presque verticale.

Les soldats et les marins se saoulent : premier cas de "**folie nocturne**" (La "calendure ou calenture", avec fièvre et délire). Mutinerie, pour détruire le radeau et périr tous. Combat général.

Le mât du radeau est abattu, et faillit casser une cuisse au capitaine d'infanterie [Dupont], qui s'évanouit et est capturé par ses soldats en rébellion pour le jeter à la mer, mais est sauvé par les autres officiers. Les soldats le reprennent, ils veulent lui arracher les yeux avec un canif, mais il est à nouveau sauvé.

Corréard perd connaissance, puis revient et organise ses ouvriers à la défense. *Il rassemble ses ouvriers et trouve le moyen de les installer à l'avant, encerclant ainsi les mutins, et empêchant ceux qu'on avait jetés par-dessus bord de remonter sur le radeau. **Pour cela, il n'hésitait pas à leur couper les doigts à coups de sabre*** [A. Praviel (1931) est le seul qui mentionne ce dernier détail - que je sache]

Corréard attaqué par un de ses ouvriers, Dominique, le blesse, puis le soigne. Peu après Dominique l'attaque à nouveau et finalement périt avec d'autres révoltés.

La femme qui était à bord avec son mari est jetée à la mer et sauvée par Corréard. Comme elle invoque "Notre-Dame-du-Laux", sanctuaire du Dauphiné, près de Gap, Corréard (qui est de Serres) comprend qu'il est son compatriote.

Elle lui offre en récompense le peu de tabac qu'elle avait. Corréard le donne à un marin. **Le mari** est sauvé par le maître charpentier de Corréard, **Lavillette**. Joie des deux époux qui se retrouvent.

La lune éclaire la scène.

Récit de la femme sauvée : elle avait fait vingt-quatre ans comme cantinière des campagnes napoléoniennes, elle avait aidé et conforté tout le monde, et fait crédit à qui ne pouvait pas payer.

Les soldats révoltés se remettent de la folie nocturne et demandent pardon à genoux. Corréard commente que les soldats en question étaient la lie de l'armée. Beaucoup d'entre eux étaient l'élite des bagnes, comme le montraient les tatouages faits sur leur poitrine (*A cela, D'Anglas objectera avec force dans ses mémoires, en disant qu'il s'agissait de vaillants soldats qui s'étaient distingués sur les champs de bataille*)

Il est minuit et le calme semble revenu.

Mais une heure après minuit, la mutinerie reprend avec des couteaux, des sabres et même les dents. **Savigny** est mordu aux jambes et à l'épaule. Quatre voyous veulent jeter un ouvrier à la mer, il est sauvé par **Corréard et Lavillette**. Le sous-lieutenant **Lozach**, Vendéen, pour son malheur est pris pour d'Anglas (voir ci-dessus), qui était détesté par les soldats pour avoir fui et pour des raisons antérieures à l'expédition. **Lozach** est attaqué et sauvé par **Clairet, Savigny, L'Heureux, Lavillette, Coudein, Corrèard**. Les révoltés continuent à exiger que d'Anglas (qui s'est enfui sur un autre canot) leur soit remis.

Ces observations sur d'Anglas (Paulin d'Anglas de Praviel) en firent un ennemi mortel (comme on pouvait s'y attendre) de Corréard. D'Anglas attendit la mort de Corréard (1857) pour publier en 1858 la dernière révision de ses mémoires comme dernier naufrage de la Méduse "Scènes d'un naufrage ou La Méduse : nouvelle et dernière relation du naufrage de La Méduse", et attaquer encore Corréard, qui ne pouvait plus se défendre - ce qui ne plaide pas en sa faveur.

Coudein, blessé et fatigué, et un élève de douze ans [voir septième jour], qu'il tenait dans ses bras, sont jetés à la mer, mais ils sont sauvés.

Vingt officiers et leurs partisans se sont battus toute la nuit contre les autres. **Et Savigny, froidement, recommandait de ne faire grâce à personne** [détail que j'ai trouvé uniquement sur A. Praviel].

Beaucoup se remettent à délirer.. On voit de belles campagnes et villes, on croit être encore à bord de la Méduse, on demande de la nourriture. Corréard se croit dans "les belles campagnes d'Italie". Un officier lui dit : "Je me rappelle que nous avons été abandonnés par les embarcations ; mais ne craignez rien, je viens d'écrire au gouverneur, et dans peu d'heures nous serons sauvés." " Avez-vous donc un pigeon voyageur, pour porter vos ordres avec autant de célérité ?" Lui demande Corréard.

Dimanche, 7 juillet – troisième jour

(On compte que de soixante à soixante-cinq personnes ont péri dans la nuit; beaucoup s'étaient jetés à la mer; de la vingtaine qui résistait, deux se sont perdus, aucun officier. *Sur le radeau sont restées soixante-sept personnes*: le nombre est donné par Savigny lui-même, qui les compta en vue de la distribution des rations de vin. Le rapport "notables" - "non-notables" est maintenant trente à trente-sept).

Comme la sortie d'un cauchemar, le soleil apporte le calme. Et en effet le lendemain matin, les événements de la nuit apparaissent comme un cauchemar irréel.

Mer calme.

Dans la confusion de la nuit, deux barils de vin et les deux barils d'eau ont été jetés à la mer. Il ne reste plus qu'un baril de vin pour une soixantaine de survivants.

On essaie toujours d'approcher le radeau à terre. Mais les vents soufflent maintenant de la terre maintenant de la mer, et le radeau avance en zigzag.

On n'a pas mangé depuis 48 heures.

On remet sur pied le mât, abattu la nuit précédente, et on fait une distribution de vin.

On essaie de pêcher. Une baïonnette est courbée comme un hameçon. Un requin la mord, la redresse et s'en va. Aucun poisson n'est pris.

Le problème est : Qu'est ce qu'on va manger maintenant?

Mais.....

Les infortunés que la mort avait épargnés dans la nuit désastreuse que nous venons de décrire se précipitèrent sur les cadavres dont le radeau était couvert, les coupèrent par tranches, et quelques-uns même les dévorèrent à l'instant. [L'initiative de manger de la chair humaine ne semble pas être partie de Savigny. Selon A. Praviel, beaucoup l'attribuent au noir Jean Charles.] Beaucoup en refusent (parmi lesquels, presque tous les officiers). Savigny, par son admission dans sa première relation au Ministère de la Marine (13 Septembre 1816), suggère de faire sécher la chair, coupée en fines bandes. On mange de tout, surtout des cordes, des objets en cuir, des chapeaux pas très propres, bref, tout ce qui peut être mâché.

Un marin essaie des excréments, mais y renonce.

Jour calme et beau. Prières. Mais personne ne vient à la rescousse.

Nuit 7-8 Juillet

Nuit noire, mais le vent est léger, la mer plus calme.

L'eau est au genou, et on dort debout, les uns serrés contre les autres.

La nuit, la plupart font des cauchemars et crient dans leur sommeil.

Lundi, 8 Juillet – quatrième jour

Quatrième soleil depuis le départ. Dix ou douze sont morts pendant la nuit. Ils sont jetés à la mer tous, sauf un, destiné à servir de nourriture. [A. Praviel ne peut s'empêcher de se demander : *Avaient-ils réellement expiré ? Ou bien, le chirurgien Savigny avait-il inauguré déjà le régime qu'il continua encore deux ou trois jours et qui consistait à débarrasser le radeau de ceux qu'il estimait trop épuisés pour pouvoir survivre ? Ceci expliquerait le dernier sursaut de révolte qui se produisit la nuit suivante. Il me semble un peu excessif. Et je ne pense pas que ce soit une hypothèse soutenue par aucune preuve ou témoignage*].

Il reste environ 50 personnes sur le radeau.

Le temps est beau.

Vers quatre heures, un banc de poissons volants (petits, pas plus gros qu'un hareng) passe sous le radeau et y reste coincé : environ deux cents (trois-cent pour Savigny) sont capturés et jetés dans un tonneau vide. On en mange surtout le "lait". Mais la nourriture n'est pas suffisante.

Le matin, on avait trouvé une once de poudre à canon, des pierres à fusil et de l'amadou. On construit une cuisine dans un tonneau vide. Après des peines infinies on arrive à embraser des morceaux de linge sec. On fait cuire des poissons et la chair humaine (d'autres officiers s'en servent à ce stade).

Mais la cuisine de fortune brûle, est éteinte et devient inutilisable. D'ailleurs, la poudre et l'amadou sont consommés. À partir de maintenant, la nourriture sera crue.

Nuit 8-9 Juillet

La nuit commence bien, mais un nouveau massacre se produit.

(Deuxième et dernière révolte)

Des Espagnols, des Italiens et des Noirs, qui n'ont pas participé à la première révolte, complotent une nouvelle mutinerie. Les Noirs ont convaincu les autres que la terre est proche et qu'une fois à la terre, ils pourraient traverser avec eux l'Afrique sans danger. En outre, ils voulaient s'approprier l'argent commun (environ 1500 francs), qui était dans un sac accroché au mât. L'argent avait été économisé pour des dépenses éventuelles si on aurait pu arriver à terre. On savait que les Maures étaient assez avides, et qu'ils vendraient des produits de première nécessité à un prix astronomique.

Dans la révolte qui se prépare, les marins resteront du côté des officiers.

La révolte commence avec un Espagnol et un Piémontais comme chefs. Ils sont immédiatement éliminés. On demande encore la tête du lieutenant d'Anglas (qui n'était pas sur le radeau).

La cantinière est encore jetée à la mer, et sauvée par **Coudein**, aidé par quelques ouvriers.

Valeur de **Lavillette**.

Mardi, 9 Juillet, cinquième jour.

Cinq marins loyaux et une quinzaine de rebelles sont morts pendant la nuit.

Sur le radeau sont restées trente personnes (Les « notables » et leurs fidèles sont désormais la majorité et le calme règne sur le radeau.).

Seuls vingt peuvent marcher, à cause des plaies causées par l'eau de mer.

Il ne restait plus que du vin pour quatre jours et une douzaine de poissons.

Nuit 9-10 Juillet (La pleine lune était Mardi 9 Juillet 1816)

Mercredi 10 Juillet, sixième jour.

Nuit 10-11 Juillet

Jeudi 11 Juillet, septième jour.

On estime que les canots ont mis quatre jours pour arriver à Saint-Louis et organiser les secours. Quatre autres pour atteindre le radeau : on décide de tenir bon, pensant que les secours sont désormais proches.

Tout le monde avait juré que celui qui boirait en cachette serait puni de mort. Deux soldats violent la loi et sont jetés à la mer (*pour d'Anglas cela avait eu lieu la quatrième nuit*)

Triste mort de l'élève **Léon**, âgé de 12 ans, bien-aimé et estimé par tous, et déjà presque un vétéran (l'année précédente – à 11 ans - avait déjà fait une campagne aux Grandes Indes). Il avait perdu la raison pendant des jours, et il courait à travers le radeau en appelant sa mère et en lui demandant à manger et à boire. Enfin *comme une lampe qui cesse de brûler faute d'aliment* il s'éteignit dans les bras de Coudein, qui avait fait l'impossible pour le sauver. (*Pour d'Anglas, cela se produit le cinquième jour : moi aussi j'ai fait dans un premier temps la même erreur en lisant hâtivement les mémoires de Corréard*).

Vingt-sept personnes sont restées sur le radeau. Elles sont désormais toutes des "notables" ou leurs fidèles, dont douze presque folles ou gravement blessées. Convaincus que les douze ne peuvent tenir plus de deux jours, mais qu'ils devraient être nourris comme les autres, en mettant tout le monde à demi-ration, on décide de jeter ces douze à la mer. On aura ainsi deux quarts de vin par jour pendant 6 jours. Parmi les douze il y a le mari de la cantinière, blessé de sabre à la tête, et la cantinière elle-même, qui avait une cuisse cassée.

Trois marins et un soldat exécutent.

Horriifiés par ce qui a été fait, les quinze restants décident de jeter leurs armes à la mer, sauf un sabre. Ce sont les quinze qui seront retrouvés vivants (selon d'Anglas, c'est la cinquième nuit). Et sur le radeau à partir de maintenant (encore six jours) on ne tuera plus.

[Considérant les noms et rangs des survivants, onze "notables" et quatre autres, que nous retrouverons à la fin de cette histoire, A. Praviel commente (en 1931) : *Un quart de siècle après la déclaration des droits de l'homme, une petite minorité avait supprimé la masse qu'elle estimait de qualité inférieure.* Belle rhétorique. On lui pourrait demander lequel, selon lui, aurait dû être le bilan final, et comment il aurait été obtenu. Après tout, même la *petite minorité* appartenait entièrement au Tiers-État, sauf Griffon du Bellay. Les autres nobles et le clergé, plus avisés, avaient fui sur les canots. Griffon était noble, Coudein fils d'un capitaine de marine, mais de la majorité des familles des "notables" je n'ai trouvé rien sur Internet. Au moins deux tiers appartenaient au peuple ou à la petite moyenne bourgeoisie.]

À partir du 11 juillet, les combats à bord du radeau cessent et les notes de Corréard et Savigny se raréfient. Les jours se suivent évidemment plus ou moins égaux l'un à l'autre, avec des nuits froides qui portent de cauchemars, des jours de feu, des tempêtes occasionnelles, des malaises de toutes sortes endurés avec résignation, sans voir ni une voile ni la terre à l'horizon. Il devient difficile de déterminer à quel jour se rapportent les annotations.

Nuit 11-12 Juillet

Vendredi, 12 Juillet, huitième jour

Nuit 12-13 Juillet

Samedi 13 Juillet, neuvième jour

Le neuvième jour un papillon blanc se pose sur la voile. D'autres suivent. On forme deux partis, ceux qui détestent les papillons blancs et ceux qui les protègent.

Une mouette. D'autres suivent. On n'en attrape aucune. Mais on pense qu'on est proche de la terre, même si elle est invisible, au-delà de l'horizon.

Un parquet surélevé est construit au centre du radeau.

Tourments dus aux grandes vagues: les plaies provoquées par le soleil et l'immersion presque continue dans l'eau de mer sont irritées davantage par les vagues. On étudie les moyens de se protéger des vagues, avec peu de succès.

On passe le temps avec des récits des campagnes passées. Lavillette raconte toutes les siennes, spécialement les dernières depuis 1813. Mais dans aucune d'elles il n'avait éprouvé les privations supportées "*sur cette épouvantable machine*".

On pense même au triste sort politique de la France.

Moyens de survie : Soif ardente, on boit l'urine. Dissertation sur le traitement de ce liquide et les différentes saveurs. M. Griffon par contre boit de l'eau de mer, jusqu'à 10-12 verres l'un après l'autre. Luttés pour un petit citron et une trentaine de gousses d'ail. On boit, par gouttes, un dentifrice liquide. On garde dans la bouche de l'étang pour se rafraîchir.

Un moyen qui fut généralement employé , était de mettre dans un chapeau une certaine quantité d'eau de mer; on s'en lavait la figure pendant quelque tems , et en y revenant à plusieurs reprises ; on s'en mouillait également les cheveux ; nous laissions aussi nos mains plongées dans l'eau.

On sent à tour de rôle un flacon qui avait contenu de l'essence de rose.

Plusieurs, au moyen de petits vases de fer blanc, conservaient leur ration de vin, et *pompaient dans le gobelet avec un tuyau de plume.*

Nuit 13-14 Juillet

Dimanche 14 Juillet, dixième jour.

Quelques gouttes de vin suffisent à enivrer : **Clairet, Coudein, Chariot** et un ou deux marins décident de se saouler, puis de détruire le radeau. Ils sont convaincus de renoncer, principalement par le capitaine **Dupont, Lavillette, Savigny, l'Heureux** et tous les autres. Une troupe de requins entoure le radeau et interrompt la discussion. Le dos des poissons était de 50 cm hors de l'eau et ils paraissaient avoir une longueur de 10 m.

Trois jours passent sans événements marquants. Désormais résignés au sort, les uns font le bain insouciant des requins, les autres se déshabillent et restent immergés dans l'eau (en se tenant sur le devant du radeau). Des mollusques, connus sous le nom de *galères*, [peut-être les galères portugaises, *Physalia physalis*, qui ne sont pas des mollusques] provoquent de graves brûlures.

On peut encore plaisanter : *« Si le brick est envoyé à notre recherche, prions Dieu qu'il ait pour nous des jeux d'Argus ».*

Nuit 14-15 Juillet.

Lundi 15 Juillet, onzième jour

Nuit 15-16 Juillet

Mardi, 16 Juillet, douzième jour

Dernier sursaut d'énergie. Pendant la journée, se considérant proches de la côte, huit hommes tentent de l'atteindre. On construit un bateau de fortune, on fait des rames avec les douves d'un tonneau, on fait une voile de 1.30 m x 1.60 m. Les autres observent apathiques [entre eux, **Coudein, Corréard, Lozach, Charles**]. On attribue une portion de vin à ceux qui partent. Le vin devait être mis dans une botte, seule chose qui fut susceptible de le contenir. On fixe le départ au lendemain 17. Mais un marin [Coste], en faisant des essais, pendant qu'il se déplace à bord du nouveau bateau, le fait chavirer. L'entreprise est abandonnée. Le bateau, renversé, dérive loin du radeau.

Nuit 16-17 Juillet

Dépression. Il ne reste que 12 à 15 bouteilles de vin. Dégoût invincible même pour la chair humaine.

Mercredi 17 juillet, treizième jour.

Le soleil se lève dans le ciel sans nuages. Après avoir adressé nos prières à l'Éternel, nous partageâmes une partie de notre vin; chacun savourait avec délices sa faible portion, lorsqu'un capitaine d'infanterie [Dupont], jetant ses regards à l'horizon, aperçut un navire, et nous l'annonça par un cri de joie.

On voit au loin un brick. Avec divers mouchoirs multicolores les naufragés font une sorte de drapeau, que le marin [Coste] monte sur le mât à agiter, dans le vain espoir d'attirer l'attention du brick. Mais celui-ci s'en va. *Du délire de la joie, nous passâmes à celui de l'abattement et de la douleur.*

On fait une tente et on essaie d'y dormir, en attendant la mort. *Nous décidons d'écrire sur une planche un abrégé des aventures passées, avec les signatures de tous, et de le fixer à la partie supérieure du mât, dans l'espérance qu'il parviendrait au gouvernement et à nos familles.*

[Ici, A.Praviel ajoute: *on commence à craindre un procès au retour.*]

Pendant ce temps, Corréard délire en pensant à ses ouvriers morts [mais un, Lavillette, est encore vivant] : *«Par pitié, jetez-moi à la mer! Jetez-moi à la mer... »*]

Après environ deux heures, vers huit heures, le maître canonier [Courtade] sort de la tente et revient immédiatement sans pouvoir presque parler. Il dit seulement : *Sauvés! voilà*

le brick qui est sur nous ! De grandes manifestations de joie, encore des signaux, des prières d'action de grâce à la Providence.

Joie surtout de voir le drapeau blanc [avec des lys d'or] : « *C'est donc à des Français que nous allons devoir notre salut* »

C'est l'*Argus*, qui les atteint à voiles déployées. Puis il s'arrête à *stribord* (à droite du radeau), à demi-portée de pistolet [au moins : la distance varie selon les rapports; Savigny parle de deux portées de fusil, mais il ne dit pas que l'*Argus* se soit arrêté à cette distance]. L'officier **Lemaigre** les accueille. Il transporte à bord dans ses bras Corréard, considéré comme le plus malade. Dix sur quinze des naufragés pouvaient à peine bouger, mais grâce aux soins et à la nourriture prodigués par l'équipage (bouillon avec du vin) ils se rétablirent vite. Mais le bateau était petit et inconfortable.

Corréard commente que la manière dont les naufragés furent sauvés avait été vraiment miraculeuse. L'*Argus* était sur le point d'abandonner ses recherches, quand le vent le força à changer de course et à voir le radeau au loin.

Le commandant Parnajon lui dit: *On m'aurait donné le grade de capitaine de frégate, que j'éprouverais un plaisir moins vif que celui que j'ai ressenti en rencontrant votre radeau.*

Beaucoup de l'*Argus* admettaient que les occupants du radeau étaient présumés morts depuis huit jours.

Telles étaient les instructions de **Parnajon** [si elles sont authentiques, on ne peut pas dire que la recherche des 90000 ou 93000 ou 100000 francs ait eu la priorité, même si Corréard cite les instructions comme exemple de négligence pour le sort du radeau, en plus de celle des autres naufragés]. «*M. de Parnajon, commandant du brick l'Argus, se rendra sur la côte du désert, avec son bâtiment, emploiera tous les moyens pour donner des secours aux naufragés qui doivent avoir fait côte ; il leur fera passer les vivres et les munitions dont ils pourront avoir besoin. Après s'être assuré du sort de ces infortunés, il tâchera de continuer sa route jusqu'à la frégate la Méduse, pour s'assurer si les courans n'auraient point porté le radeau vers elle.*»

Et ce n'était pas encore fini : la plupart des naufragés avaient été installées dans l'entrepont, sous le feu de la cuisine. Or, vers dix heures du soir, ce feu cause un incendie qui faillit les dévorer. Cette ironie suprême du sort qui avait semblé ne les sauver de l'eau que pour les livrer aux flammes rendit certains d'entre eux presque fous.

Mais pour au moins dix d'entre eux, c'était le dernier mauvais coup du sort.

L'Argus accosta à Saint-Louis le 19 juillet à deux ou trois heures de l'après-midi.

*Noms des personnes existant lors du sauvetage, et renseignements sur leur
sort ultérieur (Corréard, 1821)*

Dupont, capitaine d'infanterie... *En retraite.*

L'Heureux, lieutenant *idem*..... *Fait capitaine et chevalier de Saint-Louis.*

Lozach, sous-lieutenant..... *Mort à l'hôpital de l'île de Gorée après Clairret*

Clairret, idem..... *Mort à l'hôpital de Saint-Louis du Sénégal le 24 août.*

Griffon du Bellay, ex-commis de marine..... *Employé.*

Coudin, élève de marine..... *Enseigne de vaisseau.*

Chariot, sergent-major (de Toulon)... *Mort au Sénégal.*

Courtade, maître canonnier... *Mort.*

Lavillette, chef d'atelier..... *En France.*

Coett /Coste, matelot..... *En France.*

(Hosea) Thomas, pilotin..... *Idem.*

François, infirmier..... *Dans l'Inde.*

Jean-Charles, soldat noir..... *Mort.*

Corréard, ingénieur-géographe..... *Sans emploi.*

Savigny, chirurgien..... *Démissionnaire.*

Tous les survivants furent hospitalisés dès leur arrivée. Selon Corréard, les survivants étaient quinze, *mais cinq n'ont pu survivre à tant de fatigues et sont morts à Saint-Louis*. Les deux sous-lieutenants Lozach et Clairret, le sergent-major Chariot, le maître-canonnier Courtade, le soldat noir Jean Charles (marqués en gras) dans la liste évidemment sont ceux qui *ne tardèrent pas beaucoup à succomber* [A. Praviel]. On lit parfois que les cinq sont mort avant l'arrivée à Saint-Louis ou la nuit même de l'arrivée. Mais Corréard écrit en note: "*Trois malheureux provenant du radeau moururent en fort peu de temps*". Encore Corréard écrit que, quelques jours après l'arrivée des naufragés, quatre officiers Anglais vinrent à l'hôpital de Saint-Louis pour prendre les quatre officiers Français qui étaient déjà en état de sortir, et les invitèrent à dîner avec eux jusqu'à ce que la colonie soit passée aux Français, ce que le gouverneur britannique ne fit que le 25 Janvier 1817. Donc, loin d'être mourants à l'époque, Lozach et Clairret étaient vivants et capables de sortir de l'hôpital. Restent Courtade, Chariot, Jean-Charles. Sont-ils ceux qui moururent en très peu de temps ? Clairret mourut à l'hôpital de Saint-Louis le 24 août 1816, et fut enseveli par les Français et les Anglais ensemble, avec les honneurs militaires. Selon d'Anglas, Lozach mourut à Gorée, à l'hôpital, peu après.

Chariot n'est pas dans la liste des survivants qui parut le 13 septembre 1816 sur le Journal des Débats, signée par Savigny, mais il s'agit certainement d'une omission involontaire. Le sergent-major Chariot présente un joli problème. On l'appelle aussi Charlot, et apparemment on n'a jamais senti le besoin de vérifier.

Les trois malheureux doivent donc être le sergent-major Chariot, le maître-canonnier Courtade, le soldat noir Jean Charles. Il serait utile de savoir quand et où ils moururent. Ce n'est pas une vétille, comme ceux qui liront la section suivante vont découvrir.

Ici, Corréard & Savigny terminent la première partie de leur livre et en pratique terminait ma réponse à la question **“Que s'est-il passé sur le radeau de la « Méduse »?”**

VI. Brève introduction à un long suivi.

Après les célébrations, les cadeaux, les félicitations pour avoir survécu à une odyssee, presque incroyable dans sa tragédie, les survivants durent se justifier pour ne pas être eux aussi morts. Les accusations n'ont pas manqué. Mais qui dans l'affaire de la Méduse pour se sauver ne s'était pas souillé de l'égoïsme, qui s'était manifesté sous toutes les formes possibles? (Il n'y a qu'un nom qui est au dessus de tout ça: d'Espiau).

Beaucoup commencèrent à penser comme Brédif, qui incluait également des informations de deuxième et troisième main dans son journal. Il écrivait à sa sœur Arétès le 19 juillet: *«147 hommes qui étaient dessus [sur le radeau] étaient réduits à 15, tous blessés ; ils ont été de suite mis à bord du bâtiment. Je ne te peindrai pas comment ils ont été ainsi réduits: sache seulement que la révolte les a fait se massacrer entre eux, on jetait les hommes endormis à la mer; les lames en ont emporté une bonne partie; on trouva sur les cordes du radeau des lambeaux de chair humaine et des bouteilles d'urine pour le soutien de l'existence des 15 malheureux qui étaient tous en démence ... Que d'horreurs ... De quel poids ne doit pas être écrasé le malheureux capitaine qui s'est chargé d'un commandement dont il était indigne. Quelle honte pour ceux qui ont fait un pareil choix.»*

Il semble que l'exécration a immédiatement commencé à se répandre même sur les misérables naufragés, pour avoir violé l'un des tabous de la civilisation, c'est-à-dire avoir mangé de la chair humaine. C'était un retour au monde des sauvages. ou des animaux, une honte. Selon Corréard, la fille du gouverneur avait aussi écrit à des amis français *« Il m'était, disait-elle, en fait impossible de supporter la présence de ces hommes, sans que j'éprouvasse un moment d'indignation »*.

Deuxièmement, le fait que tous les soldats sauf un, le "petit peuple", étaient morts, alors qu'ils étaient environ 120 sur le radeau, suggérait des massacres perpétrés par les officiers.

Il est probable que depuis lors, le gouverneur ait songé à se servir de ces accusations si jamais les quinze ou dix survivants osaient l'accuser.

Et ce fut le cas, mais cela prit du temps.

Savigny était le plus suspect, et on lui attribuait plusieurs crimes. Je pense que c'est injuste, comme accuser un médecin (tel qu'il était) d'avoir coupé une jambe gangrenée pour

sauver un homme. Mais le pire fut la publication de son premier rapport, secret et destiné au Ministère de la Marine, daté du 22 août 1816 à bord de l'Écho et signé par lui seul, qui apparut sur l'antigouvernemental *Journal des débats* le 13 septembre 1816, à son insu. Il est à noter que le trajet de Saint-Louis à Brest durait trois à cinq semaines. L'Echo, parti le 29 juillet, avait pris trente-cinq jours.

L'article avait été rapporté dans les détails les plus sordides par une traduction anglaise, insérée dans l'un de leurs journaux, qui a atteint Saint-Louis du Sénégal. Cela ne pourrait se produire qu'à partir de la mi-octobre. Il y avait des phrases qui ne plaisaient pas au gouverneur Schmaltz, en particulier l'affirmation que la remorque de La Méduse avait été *larguée* au lieu de s' être *cassée*; le fait que les mots «*Nous les abandonnons*», du gouverneur et du second à bord aient été clairement entendus et enrégistrés et enfin le fait que Savigny s'était montré ingrat envers les chefs qui avaient tout fait pour le sauver. Le gouverneur mit aussitôt son secrétaire (Griffon du Bellay) au travail pour rédiger un rapport officiel qui réfutait le rapport anglais et surtout celui de Savigny. Pour cela, il fallait, si possible, obtenir les signatures des survivants du radeau, pour affirmer que Savigny avait menti dans son rapport. Mais le plus important était de démontrer le caractère pervers de Savigny.

Avoir favorisé l'anthropophagie était l'accusation qui causait le plus d'horreur. Le meurtre des soldats pour faire de la place sur le radeau était l'accusation la plus dangereuse du point de vue criminel.

Afin d'obtenir les signatures souhaitées, les pressions, les menaces et le chantage ne furent pas épargnés.

Tout ce travail doit avoir été fait fin octobre-novembre. Le secrétaire du gouverneur ne put pas atteindre Savigny, mais entreprit de faire signer le nouveau rapport par Corréard, qui refusa catégoriquement, malgré les exhortations de ses amis et ennemis. Mais, mis à part le retournement du secrétaire, dont Savigny avait sauvé la vie, Corréard était désolé de voir que Dupont, l'Heureux, Chariot, Jean-Charles et le fidèle Touche-Lavillette avaient cédé et signé. Cependant, Griffon Dubellay écrivit une lettre d'excuses (7 janvier 1818); Lavillette un certificat attestant que la signature lui avait été extraite alors qu'il était malade à l'hôpital de l'île de Gorée, Dakar (1er novembre 1817); Dupont rédigea un certificat similaire (15 mai 1818). Coudein et l'infirmier François, qui ne semblent avoir rien signé contre Savigny, néanmoins rédigèrent deux brefs certificats de louange et de remerciements à Savigny.

L'Heureux, Jean-Charles et Chariot restent à examiner.

Je n'ai rien trouvé sur le premier, mais je sais que les deux autres devraient être parmi les cinq qui "sont morts presque immédiatement", ce qui, comme nous avons vu, n'est pas vrai. Il serait utile de connaître le lieu et la date de leur mort, **car il pourrait en sortir que leur signature a été falsifiée.**

Deux exemples :

i) Lavillette.

Lavillette nomma Savigny expressément, tandis que Thomas, comme on l'a vu, ne cita que de manière générique "les officiers". Je rapporte le récit de Savigny à l'ancien camarade d'école Brédif, qui alla le visiter en semi-délire à l'hôpital Saint-Louis du Sénégal, et donna le compte rendu de la visite.

23 juillet.

*J'ai été voir nos malades à l'hôpital [de Saint Louis]. Lavillette m'a raconté en détail les horreurs du radeau. Il paraît que **le docteur Savigny et deux ou trois lieutenants se sont conduits comme de vrais brigands** et se sont portés à l'assassinat lorsque la nécessité absolue **ne les obligeait pas encore**. Ils ont organisé un **système atroce de destruction, de telle manière que ces malheureux forcenés se détruisirent les uns les autres**. Lavillette, s'apercevant que pendant la nuit le nombre des hommes diminuait, se tint sur ses gardes. Un soir, deux hommes dont l'un armé d'un sabre vinrent pour l'assassiner il noya celui qui n'avait pas d'arme en le tenant sous l'eau, il fendit la tête à l'autre avec son sabre. Les officiers voulurent le destiner au massacre de dix à douze qu'ils avaient voués à la mort; il s'y refusa. On lui déclara qu'il le fallait ou mourir. Pendant la nuit, il s'endormit au milieu des officiers qui crurent apparemment qu'il s'acquitterait de la commission. Au jour, voyant que cela n'était pas, ils en chargèrent quatre des proscrits en commençant par Lavillette, mais il se tint armé et fut respecté. A chaque massacre, ils s'embrassaient, remerciaient la Providence. Au dernier, on jeta les armes à la mer.*

Le récit résume les sept premiers jours de voyage, jusqu'à ce que les armes furent jetées à la mer. Le système atroce d'autodestruction n'est pas spécifié. Selon le récit de Thomas, les notables auraient mis un tonneau de vin à la disposition du plus grand nombre, pour qu'ils se soûlent et, devenus violents, se suppriment entre eux. D'après le récit, cependant, outre ce qui est écrit plus haut, il apparaît que ce ne sont pas seulement les officiers qui portent les armes : les deux qui attaquent Lavillette (dont l'un armé d'un sabre) ne semblent pas être des officiers. Il me semble plutôt hasardeux d'enivrer une centaine de violents, encore en force, partiellement armés, en étant une vingtaine à se défendre. Il se peut que l'on voulut plutôt les endormir (ce qui aurait de toute façon entraîné l'élimination d'un certain nombre, comme la première nuit).

Mais il peut aussi être une interprétation de M. Brédif. En effet, lorsque fut publié dans le Journal des Débats le rapport déjà mentionné de Savigny, qui ne devait être connu que du Ministère de la Marine, une controverse éclata, et enfin Lavillette signa la lettre suivante :

Je soussigné chef d'atelier des ouvriers sous les ordres de M. Corréard , ingénieur- géographe , l'un des membres de la commission déléguée par S. E. le Ministre de la Marine et des Colonies , pour aller reconnaître le Cap - Vert et ses environs , certifie qu'il m'a été présenté , dans le mois de novembre 1816 , un mémoire à signer , par ordre du gouverneur du Sénégal ; qu'à cette époque , étant à l'hôpital de l' île de Gorée, pour me faire traiter d'une fièvre épidémique qui régnait alors sur le Cap-Vert , elle m'occasionnait par fois des accès de folie ; qu'en conséquence , l'altération de

mes facultés morales , et même l'état de démence dans lequel je me trouvais , a fait que j'ai signé cette pièce sans en prendre connaissance ; **il paraît qu'elle tendait en partie à désapprouver la conduite de M. Savigny , sur le radeau , et pour laquelle je ne lui dois que des éloges.** Il paraît encore, d'après ce qui m'a été dit, qu'on m'a fait certifier que la remorque s'était cassée et n'avait point été larguée ; je déclare que ma signature apposée au bas de ce mémoire, m'a été subtilisée comme nulle et non avenue, en foi de quoi j'ai délivré le présent certificat, pour servir à repousser toute attaque qui pourrait être dirigée contre M. Savigny , au moyen de ce mémoire.

Fait à Paris, le 1 novembre 1817. Tousche Lavillette.

ii) Dupont

« Je soussigné, certifie qu'étant à Gorée, à l'hôpital, j'ai signé une pièce qui m'a été envoyée au Sénégal, laquelle tendait à annuler le rapport fait par M. Savigny, et inséré dans le Journal des Débats du 13 septembre 1816. Les moyens qu'on a employés près de moi ont pu seuls m'y déterminer. Mais aujourd'hui, mieux instruit, connaissant enfin la vérité, c'est avec une vive satisfaction que je désavoue cet acte, rédigé contre M. Savigny, qui dans tous nos malheureux événements a déployé beaucoup de courage et de sang-froid, et par là contribué puissamment à nous sauver la vie.

Maintenon, 15 mai 1818.

Signé Dupont, capitaine. »

En plus, d'autres survivants écrivirent leurs lettres d'éloge de la conduite de Savigny, c'est-à-dire Coudein et Nicolas François, *infirmier*.

Tous ces documents sont reproduits dans les dernières pages de la cinquième édition du livre de Corréard et Savigny, *Naufrage de la frégate La Méduse* (1821), page 310–315 (sur fr .wikisource.)



Fig.6

Le tableau [Le Radeau de La Méduse](#) (1819) de [Théodore Géricault](#) (Au Louvre)