

La véritable histoire du radeau de La Méduse

Pierre Anthonioz dans Collections de l'Histoire n°8
juin - août 2000

Le 2 juillet 1816, la frégate La Méduse s'échouait au large de la Mauritanie. Commenait alors un naufrage stupide, auquel succède la tragique et macabre odyssée du radeau immortalisé par le peintre Géricault.

Juin 1816 : la « division du Sénégal » [1] est créée pour reprendre possession des comptoirs et établissements que la France possédait, notamment au Sénégal, avant les guerres de la Révolution et de l'Empire. Composée de la frégate* La Méduse, de la corvette L'Écho, du brick L'Argus et de la gabarre La Loire, elle appareille le 17 juin pour rejoindre Saint-Louis et le cap Vert avant la mousson. Le surlendemain, La Méduse et L'Écho distancent les deux autres navires, et les perdent de vue.

Chargée de transporter le personnel administratif nécessaire au fonctionnement de la colonie, La Méduse a également à son bord les soldats d'un bataillon d'infanterie de marine, qui doivent assurer la défense de Saint-Louis, ainsi que leurs compagnes, qu'on appelait alors des « femmes de troupe ». Le capitaine de la frégate, Duroy de Chaumareys, a émigré comme enseigne de vaisseau en 1792 et n'a pas exercé de commandement en mer depuis vingt-cinq ans !

Fervent royaliste, il traite dès le départ ses subordonnés avec morgue, ne leur fait jamais confiance et préfère s'entourer des conseils d'un passager du nom de Richefort, qui prétend connaître la côte d'Afrique. A bord embarque aussi le colonel Schmaltz, nommé gouverneur du Sénégal.

Après une escale à Ténériffe, on approche de la côte africaine. Chaumareys, qui sait à peine faire le point, a déjà commis une

erreur d'un degré, soit 110 kilomètres... Il va en faire une seconde, plus grave de conséquences : le 1^{er} juillet à vingt heures, il croit avoir reconnu le cap Blanc au nord-ouest de la Mauritanie, alors que celui-ci est encore à 30 kilomètres. Désormais, tout se déroule selon un enchaînement fatal. Se croyant beaucoup plus au sud, Chaumareys est persuadé d'avoir dépassé le banc d'Arguin, situé au sud-ouest du cap Blanc, et dont les hauts-fonds sont la terreur des marins... Dans la matinée du 2 juillet, sur les conseils de Richefort, il met donc le cap vers le sud-est, croyant se diriger vers l'embouchure du Sénégal.

Mais, dès le lever du jour, la mer, jusque-là bleue, prend une teinte gris-vert, et sa température monte brusquement de 15 degrés à 22 degrés. Des traînées d'algues flottent à la surface. Des nuées d'oiseaux tournoient dans le ciel et plongent dans l'eau. Les marins attrapent quantités de poissons. Chaumareys s'obstine pourtant, et interdit de sonder, pour ne pas perdre de temps. Vers quinze heures, devant l'inquiétude grandissante de l'équipage, deux officiers décident de contrevenir aux ordres et de sonder, ce qui donne 18 brasses, puis 10, puis 6... Chaumareys, qui commence tout de même à percevoir un danger, donne alors l'ordre de changer de cap. Mais il est trop tard, et la frégate, qui court vent arrière à son allure la plus rapide, se jette de toute sa force sur un haut-fond.

« Anéantis, pétrifiés, hideux »

Les voiles une fois abattues, un silence de mort règne sur le pont. La stupeur s'empare des passagers et de l'équipage. Deux rescapés, l'ingénieur géographe Corréard et le chirurgien Savigny, qui rapportent cette scène dans le style fleuri de l'époque, décrivent les visages « anéantis, pétrifiés, hideux » des passagers et ajoutent : « Il semblait que la terrible Gorgone, dont nous portions le nom, était passée devant eux ! »

Le plus frappé de tous est sans doute Chaumareys. Il s'en remet dès lors complètement à Schmaltz, qui perd un temps précieux en manœuvres inutiles. La mer est pourtant encore belle et la frégate aurait pu être remise à flot par des marins bien dirigés... Dans la nuit du 5 juillet, la tempête se lève, les ancres cèdent l'une après l'autre et, au petit jour, le navire est jeté sur le récif par une énorme vague. Le lourd gouvernail, agissant comme un bélier, brise le

plateau arrière. En quelques heures, le navire prend l'eau de toutes parts.

Malheureusement, il n'y a pas assez d'embarcations pour évacuer les quelque quatre cents marins, soldats et passagers : la frégate ne dispose que de quatre canots, ainsi que d'une chaloupe et d'une yole [2] pour remonter le fleuve Sénégal. Schmaltz décide alors de faire construire un invraisemblable radeau au moyen de mâts sciés, de planches de récupération et d'énormes cordages. Cette « machine » longue de quinze mètres et large de huit doit être remorquée jusqu'à la côte d'Afrique, toute proche, par les six autres embarcations. Telle est du moins la promesse solennelle qui est faite aux passagers et à l'équipage.

Désespoir et cannibalisme

La liste de ceux qui prendront place dans les sept embarcations, établie par Schmaltz, Chaumareys et Richefort, est lue aux hommes rassemblés sur le pont, par l'officier en second. Une fois les canots alignés le long du bord, l'évacuation peut commencer. Malgré un indescriptible désordre, l'ordre de préséance est respecté : le gouverneur Schmaltz exige d'être descendu à bord de son canot dans un fauteuil, suspendu à un palan. Sa famille a droit aux mêmes égards.

Les six embarcations transportant les personnages importants sont assez peu chargées, alors que le radeau, où ont pris place la plupart des bataillonnaires, s'enfonce sous le poids de ses passagers, qui ont de l'eau jusqu'à la ceinture. Dix-sept marins et soldats refusent obstinément de quitter l'épave. Chaumareys, quant à lui, est depuis longtemps installé dans son canot, en tête du convoi...

Le remorquage du radeau commence. L'énorme masse remue à peine et prend de plus en plus l'eau. C'est alors que le drame se produit. Deux heures après avoir quitté l'épave, en ce matin du 5 juillet, la remorque qui relie le radeau au dernier canot de la file casse sous la violence des vagues, ou à la suite d'une fausse manœuvre. Selon d'autres témoignages, elle est « larguée » volontairement. On ne saura jamais la vérité, et le procès qui aura lieu à Rochefort n'élucidera pas ce point capital. Toujours est-il que les six embarcations soulagées de leur encombrant fardeau

reprennent leur route, se séparant les unes des autres, avant de disparaître définitivement à l'horizon.

Sur le radeau, les cent quarante-sept naufragés sont tellement serrés qu'ils ne peuvent s'asseoir. Dès la première nuit, le vent souffle en tempête : certains sont projetés par-dessus bord, d'autres ont les jambes brisées entre les poutres mal jointées, ou se noient volontairement. Deux groupes se sont d'ailleurs formés : celui des officiers et fonctionnaires, qui ont gardé leurs armes et occupent la partie la moins immergée du radeau au centre, laissant les extrémités aux soldats et assimilés, désarmés par mesure de précaution avant de quitter La Méduse.

Dès la première nuit, la plupart des barriques d'eau et de vin sont emportées par les vagues balayant le radeau. La provision de biscuits de mer, seule nourriture embarquée, est terminée en vingt-quatre heures.

Les officiers et fonctionnaires auraient-ils cherché à se débarrasser des passagers en surnombre ? Il est difficile de faire toute la lumière sur ce point. Quoi qu'il en soit, dès la deuxième nuit, une « rébellion » éclate, et est noyée dans le sang. Au lever du jour, on comptera soixante-neuf cadavres, tous parmi les soldats.

Quelques jours plus tard, une deuxième « révolte » fait plus de trente morts, toujours parmi les « mutins ». Au bout d'une semaine, il ne reste plus à bord de la sinistre machine que trente survivants. Sous l'empire de la nécessité, ils se sont mis à manger les cadavres de leurs victimes, d'abord crus puis en fines tranches salées et séchées qu'ils suspendent aux cordages...

Il y a encore trop de bouches inutiles et plus assez d'eau et de vin à se partager. Un dernier « conseil de guerre » se réunit et décide que douze naufragés sont trop faibles pour survivre : ils sont donc jetés à la mer... Lorsque le surlendemain, le 17 juillet, L'Argus retrouve enfin le radeau, on ne dénombre plus que 15 survivants à bord... Cinq d'entre eux mourront d'épuisement peu après leur arrivée à Saint-Louis.

Quant aux dix-sept naufragés demeurés sur l'épave de La Méduse, ils ne sont plus que trois quand on les secourt enfin, le 26 août, cinquante-deux jours après le naufrage. Hâves, les yeux brillants

de fièvre, véritables cadavres ambulants, ils s'enfuient apeurés dans les profondeurs du navire à l'apparition de leurs sauveteurs.

Dès le retour de L'Écho, qui ramène en France les naufragés de La Méduse, la tragédie connaît un retentissement immense. Le ministre de la marine est obligé de démissionner. Jugé en conseil de guerre à Rochefort, Duroy de Chaumareys est condamné à la dégradation militaire et à trois ans de réclusion dans le fort de Ham, où il est interné de 1817 à 1820. Dans le château de Lachenaud où il se retire ensuite, en Limousin, il endure encore vingt-cinq années d'expiation, victime de l'hostilité que la population des villages voisins lui manifeste jusqu'à sa mort.

* Cf. Lexique.

1. Conformément aux traités de Paris de 1814 et 1815, la France récupère les établissements coloniaux qu'elle possédait en 1792, notamment ceux de Saint-Louis et de Gorée, au Sénégal.

2. La chaloupe est une embarcation non pontée, souvent utilisée dans les ports pour embarquer le service d'un bâtiment ; quant à la yole, également non pontée, elle est légère, étroite, de forme allongée, et se propulse à l'aviron.