

Lapérouse : un explorateur dans le Pacifique

Étienne Taillemite dans Collections de l'Histoire n°8
juin - août 2000

« Second âge des découvertes », le XVIIIe siècle voit les Anglais et les Français rivaliser d'ardeur dans l'organisation de voyages d'exploration dans le Pacifique. Marin philosophe et ethnologue avant la lettre, Jean-François de Lapérouse sillonne le grand océan durant près de trois ans. Sans succomber au mythe du bon sauvage...

Le 1er août 1785, toutes voiles dehors, les deux frégates* de la marine royale, la Boussole et l'Astrolabe, s'éloignent de la rade de Brest pour un voyage autour du monde. Admirablement préparé, fertile en découvertes, le voyage sera une tragédie maritime en trois actes : noyade collective, massacre criminel et naufrage. A la tête de l'expédition, un marin français parmi les plus illustres, un homme de cœur, un humaniste. Il s'appelle Jean-François de Galaup, comte de Lapérouse [1]. Avant de présenter ce navigateur hors-série, rappelons les motifs du voyage et l'itinéraire suivi par les deux frégates.

Pourquoi ce tour du monde ? Les raisons sont multiples. D'abord, le XVIIIe siècle est un moment fort de l'expansion maritime à travers le monde, un « second âge des découvertes », qui complétera des connaissances géographiques encore très lacunaires et détruira les derniers mythes. Le mouvement scientifique général provoque l'organisation de nombreuses expéditions, et Anglais et Français rivalisent d'ardeur. L'objet essentiel de ces voyages est l'exploration de l'océan Pacifique, toujours très mystérieux. Les connaissances ont peu progressé sur ces régions depuis que Magellan a traversé le grand océan en 1519, et les manuels de géographie sont encore encombrés de continents mythiques, le fameux continent austral, paré de richesses fabuleuses.

Dès la fin de la guerre de Sept Ans — à l'issue de laquelle la France cédait presque toutes ses possessions indiennes et américaines à l'Angleterre —, en 1763, à la demande pressante des milieux scientifiques, l'Angleterre et la France organisent une série de voyages pour tenter d'éclaircir ces mystères. Les plus connus sont celui de Bougainville (1766-1769) et les trois expéditions de Cook (1768 à 1779). Si le périple de Bougainville a été décevant sur le plan géographique — aucune découverte importante —, ceux du génial navigateur anglais ont définitivement détruit la légende du continent austral. Cook a pénétré aux abords du continent antarctique, découvert la Nouvelle-Zélande, la Nouvelle-Calédonie, les Nouvelles-Hébrides, les îles Hawaï, et reconnu les côtes orientales de l'Australie.

Grâce à lui, la géographie du Pacifique a fait d'énormes progrès. Impossible pour la France de rester à la traîne : Louis XVI s'intéresse passionnément à la géographie ; sa marine a démontré sa valeur pendant la guerre d'Indépendance américaine (1776-1783) et, si Cook a percé les mystères du Pacifique sud, il reste beaucoup à faire dans d'autres secteurs. Les curiosités encyclopédiques du temps des Lumières portent aussi sur les sciences naturelles, en plein développement, et sur ce que nous appelons aujourd'hui l'ethnologie, dont Lapérouse est un pionnier.

Enfin, le XVIII^e siècle est une période de très vive expansion économique, surtout dans le domaine de l'économie maritime. Le Pacifique, qui s'ouvre à la navigation européenne, offre peut-être des possibilités commerciales qu'il convient d'étudier avec soin.

Cet ensemble de facteurs décide du voyage de Lapérouse, auquel le roi confie une vaste mission : compléter les découvertes géographiques, recueillir le maximum d'informations scientifiques sur les pays visités et étudier les possibilités commerciales qu'ils offrent, spécialement en Extrême-Orient. Pour permettre la réalisation du programme de recherche, une équipe nombreuse d'officiers triés sur le volet et de savants spécialisés dans diverses disciplines est constituée avec le concours de l'Académie des sciences, de la Société royale de médecine et de la Société royale de Londres qui prête des instruments de navigation. Buffon, Lavoisier, Condorcet, les plus éminents savants ont émis leurs vœux et recommandations.

Vingt et un marins périssent noyés

Partis de Brest le 1^{er} août 1785, Lapérouse et son ami Fleuriot de Langle, commandant respectivement la Boussole et l'Astrolabe (les deux frégates sont montées par 97 hommes d'équipage et 19 officiers), gagnent le Pacifique après des escales à Madère et à l'île Sainte-Catherine, au large du Brésil. Le 7 février 1786, les deux navires doublent sans difficulté le cap Horn et arrivent le 21 à Concepción, au Chili. Le 9 avril, ils sont à l'île de Pâques et mettent le cap au nord pour arriver le 29 mai dans l'île de Mowee, aux Hawaï. Toujours vers le nord, Lapérouse aborde le 23 juin la côte d'Alaska où, le 13 juillet, dans la baie des Français, un premier drame emporte 21 officiers et matelots qui périssent noyés, leurs chaloupes englouties par un violent courant. Lapérouse redescend jusqu'en Californie, où il visite la région de Monterey.

Le 24 septembre, il appareille pour traverser le Pacifique d'est en ouest et, le 3 janvier 1787, il arrive à Macao. Après une escale à Manille, la Boussole et l'Astrolabe remettent le cap au nord pour explorer les côtes de Corée et de Tartarie jusqu'au Kamtchatka (à l'extrémité orientale de la Sibérie). Ils y parviennent le 7 septembre et le jeune Lesseps débarque pour rentrer en France par la Sibérie et pour rapporter la documentation déjà réunie. Le 29, départ pour une nouvelle traversée du Pacifique, du nord au sud cette fois.

Le 9 décembre, Lapérouse mouille à Tutuila, aux îles Samoa, où Fleuriot de Langle et 10 marins sont massacrés par les indigènes, au cours d'une échauffourée. Le 26 janvier 1788, l'expédition arrive en Australie, à Botany Bay où les Anglais, débarqués quelques semaines auparavant, se préparent à fonder Sydney. En février, départ vers le nord, puis escale en Nouvelle-Calédonie. En juin, la catastrophe finale sur les récifs de Vanikoro, aux îles Santa Cruz au nord des Nouvelles-Hébrides.

Un héros de la guerre d'Amérique

Que s'est-il passé ? On l'ignore. Le dernier rapport de Lapérouse, expédié de Botany Bay, date du 7 février. Trois ans plus tard, d'Entrecasteaux cherchera vainement à retrouver les traces du navigateur et de ses compagnons. Jusqu'en 1826, leur sort demeure inconnu. A cette date, un capitaine anglais, Peter Dillon, découvre par hasard dans l'île de Vanikoro les débris des deux

frégates. En 1828, Dumont d'Urville explore les lieux et acquiert la certitude que la Boussole et l'Astrolabe ont sombré sur les récifs qui entourent Vanikoro. Lapérouse et les siens ont sans doute été massacrés par les indigènes après le naufrage.

Les recherches ne s'arrêtent pas là. En 1883, les scaphandriers de l'avis Bruat relèvent des ancres, des canons, des corps de pompes. A partir de 1958, de nouvelles campagnes sont menées par MM. Anthonioz, Haroun Tazieff et Reece Discombe. En 1964, le dragueur la Dunkerquoise remonte une cloche brisée et la plaque d'identification d'un grand quart de cercle astronomique daté de 1756. Depuis, on a retrouvé des objets et des échantillons minéralogiques apportant la certitude que les deux navires étaient passés en Nouvelle-Calédonie. Il n'y a donc plus de « mystère Lapérouse », même si l'on peut espérer identifier avec plus de précision encore les deux épaves.

Qui est cet officier auquel le roi de France avait accordé une confiance pleinement méritée ? Né à Albi en 1741, Jean-François de Lapérouse entre aux gardes-marine à l'âge de quinze ans et, dès lors, ne cesse de naviguer : trois campagnes au Canada et à Terre-Neuve pendant la guerre de Sept Ans, la bataille des Cardinaux en 1759, un embarquement aux Antilles, cinq ans de navigation dans l'océan Indien de 1772 à 1777 et des commandements ininterrompus pendant la guerre d'Amérique, au cours de laquelle il accumule les missions réussies, des Antilles à la baie d'Hudson. Officier parmi les plus brillants de la flotte, il est capitaine de vaisseau à l'âge de trente-huit ans, fait exceptionnel à l'époque. Partout et toujours, il se distingue par sa compétence, son intelligence, sa lucidité, son humanité. Esprit très ouvert aux hommes comme aux sciences, plein d'allant mais aussi de pondération, il sait se faire aimer.

Un chef aimé de ses hommes

Doté d'une culture scientifique solide, il adopte résolument les méthodes nouvelles de calcul de la longitude. Il utilise avec bonheur les nouveaux chronomètres mis au point par Berthoud et s'émerveille de leur précision qui permet « d'assigner à chaque point de la terre sa véritable position et avance plus la géographie que tous les siècles qui se sont écoulés jusqu'à nous ». D'après l'amiral de Brossard, s'il « s'accordait de larges libertés avec

l'orthographe, il ne s'en permettait aucune avec les sciences maritimes » . Grâce à cette rigueur dans les méthodes, il élimine des cartes, au cours de son voyage, un certain nombre d'îles fantômes, dresse les premiers levés sérieux des côtes du Japon et de Tartarie ; son coup d'œil de marin, jamais en défaut, repère immédiatement les avantages stratégiques de la magnifique rade de Petropavlovsk (port russe de la région du Kamtchatka), qui lui paraît supérieure à celle de Brest.

Excellent marin, doué d'un sens nautique remarquable, Lapérouse est aussi un chef méthodique et consciencieux. Très organisé, il prépare avec soin ses opérations et sait expliquer ses ordres qu'il prend la peine de rédiger. Généreux et spontané, d'un abord facile, il a le sens des relations humaines et beaucoup de noblesse dans l'expression de ses sentiments. De son ami Fleurieu, directeur des ports et arsenaux, il écrit : « Je lui dois un témoignage public de reconnaissance pour les lumières que je tiens de lui et pour l'amitié dont il m'a si souvent donné les preuves. »

On aime embarquer avec ce chef qui fait régner à bord une atmosphère détendue et amicale. La santé, le confort et le moral de ses hommes le préoccupent et il ne néglige rien pour les assurer : « Nous avons le plus grand soin d'entretenir la gaieté en faisant danser les équipages chaque soir, lorsque le temps le permettait, depuis 8 heures jusqu'à 10. » Lors de l'escale à Concepción, il organise à terre un grand dîner : « Nous mangeâmes tous à la même table, M. de Langle et moi à la tête, chaque officier jusqu'au dernier matelot rangé suivant le rang qu'il occupait à bord ; nos plats étaient des gamelles de bois. La gaieté était peinte sur le visage de tous les matelots ; ils paraissaient mieux portants et mille fois plus heureux que le jour de notre sortie de Brest. »

En juin 1786, lorsque les navires parviennent dans les zones froides du Pacifique Nord, il fait distribuer des vêtements chauds et disposer des braseros sous les gaillards et dans l'entrepont où couchent les matelots. Sa sollicitude s'étend aux habitants des pays qu'il visite. En Tartarie, on lui propose du saumon séché : il a scrupule à en acheter, « dans la crainte que ces malheureux ne nous vendissent leurs provisions d'hiver et qu'ils ne mourussent de faim pendant cette saison ».

Homme des Lumières, Lapérouse est très soucieux de progrès. Les idées politiques et économiques qu'il exprime et les réflexions que lui inspirent les spectacles offerts lors de ses escales dans le Pacifique sont de véritables professions de foi. Ce réaliste fustige volontiers « les faiseurs de système » qui refont le monde sans quitter leur cabinet : « En ma qualité de voyageur, je rapporte les faits et j'indique les différences : assez d'autres réduiront ces données en système. »

Critiques de la colonisation

Au Chili, Lapérouse est frappé par le marasme économique dans lequel se débat le pays malgré ses richesses naturelles. Écrasé de taxes, le commerce languit et la paresse sévit. Il faudrait alléger la fiscalité : « Un très petit droit sur une consommation immense est plus profitable au fisc qu'un droit trop fort qui anéantit cette même consommation. » Hostile aux compagnies de commerce privilégiées, il énonce sa profession de foi libérale : « Il est de la nature des privilèges exclusifs de porter la mort ou du moins l'engourdissement dans toutes les branches du commerce et de l'industrie, et il n'appartient qu'à la liberté de leur donner toute l'activité dont elles sont susceptibles. »

Lors de l'escale à Macao, il revient sur ce thème. Après analyse du commerce de ce comptoir portugais, il regrette que la ville ne soit pas érigée en port franc et dotée d'une garnison solide qui assurerait la liberté et la protection du commerce : « Mais un petit intérêt particulier s'oppose à un arrangement que la saine raison prescrit. » Il s'agit bien entendu des trafics profitables auxquels se livrent les résidents portugais. Dommage, car cette franchise, si on l'établissait, « rendrait Macao une des villes les plus florissantes de l'univers » . Lapérouse a deviné le succès des paradis fiscaux.

Ennemi de tous les despotismes, il ne partage pas l'enthousiasme de certains philosophes européens pour la Chine, et ce qu'il aperçoit de Macao lui inspire des commentaires sévères : « Ce peuple, dont les lois sont si vantées en Europe, est peut-être le plus malheureux, le plus vexé et le plus arbitrairement gouverné qu'il y ait sur la terre » , et le gouvernement chinois lui semble « peut-être le plus injuste, le plus oppresseur et en même temps le plus lâche qui existe dans le monde » . Conséquence de ce despotisme : l'émigration. Les Chinois cherchent à s'évader : « Le

peuple est si malheureux que, malgré les lois de cet empire qui défendent sous peine de la vie d'en sortir, nous aurions pu enrôler en une semaine 200 hommes si nous en eussions eu besoin. »

L'escale à Manille est pour Lapérouse une nouvelle occasion d'observer d'un œil critique la colonisation espagnole. Malgré des ressources abondantes, les îles sont à l'abandon et la situation des colonisateurs est précaire : des pirates malais infestent les côtes ; au cours d'incursions incessantes, ils enlèvent des habitants pour les réduire en esclavage.

Selon Lapérouse, ce marasme et cette insécurité sont dus à l'incurie du pouvoir : « Je crois qu'il serait difficile à la société la plus dénuée de lumières d'imaginer un système de gouvernement plus absurde que celui qui régit ces colonies depuis deux siècles. Le port de Manille, qui devrait être franc et ouvert à toutes les nations, a été, jusque dans ces derniers temps, fermé aux Européens. L'autorité la plus despotique est confiée au gouverneur. On n'y jouit d'aucune liberté, les inquisiteurs et les moines surveillent les consciences, les oïdors [magistrats] toutes les affaires particulières, le gouverneur les démarches les plus innocentes. »

L'hypocrisie des insulaires

L'escale aux îles Samoa lui inspire des lignes très révélatrices de ses idées politiques : « Le gouvernement féodal s'y est aussi conservé. Ce gouvernement, que de petits tyrans peuvent regretter, qui a souillé l'Europe pendant quelques siècles et dont les restes gothiques subsistent encore dans nos lois et sont les médailles qui attestent notre ancienne barbarie, ce gouvernement, dis-je, est le plus propre à maintenir la férocité des mœurs parce que les plus petits intérêts y suscitent des guerres de village à village et ces sortes de guerres se font sans magnanimité, sans courage ; les surprises, les trahisons y sont employées tour à tour et, dans ces malheureuses contrées, au lieu de guerriers généreux, on ne trouve que des assassins. »

La reprise des grands voyages après 1760 alimente ainsi le débat philosophique. Le réalisme de Lapérouse, son sens aigu de l'observation, les cruelles expériences de Marion-Dufresne en Nouvelle-Zélande et de Cook aux îles Hawaï, tués l'un et l'autre

pour avoir enfreint, involontairement, les tabous du lieu, lui interdisent de partager les illusions à la mode à Paris et en Europe sur l'« homme naturel » ou le « bon sauvage ».

Mais Louis XVI lui a recommandé la plus extrême bienveillance à l'égard des populations visitées. Il lui faut « se concilier l'amitié des principaux chefs », sans se départir de la plus grande méfiance : « Quelque bon accueil qu'il reçoive des Sauvages, il est important qu'il se montre toujours en état de défense. » Toutefois, il ne devra user de la force qu'à la dernière extrémité et avec la plus grande modération. Il punira « avec une extrême rigueur ceux de ses gens qui auraient outrepassé ses ordres ». L'exécution rigoureuse de ces instructions provoquera le drame de Tutuila et la mort de Fleuriot de Langle et du naturaliste Lamanon.

Observateur perspicace, Lapérouse se garde des conclusions abusives. Dès l'escale à l'île de Pâques, il constate : « Il n'y a personne qui, ayant lu les relations des derniers voyageurs, puisse prendre les Indiens de la mer du Sud pour des Sauvages ; ils ont au contraire fait de très grands progrès dans la civilisation et je les crois aussi corrompus qu'ils peuvent l'être relativement aux circonstances où ils se trouvent.

« Mon opinion là-dessus n'est pas fondée sur les différents vols qu'ils ont commis mais sur la manière dont ils s'y prenaient. Les plus effrontés coquins de l'Europe sont moins hypocrites que ces insulaires, toutes leurs caresses étant feintes. » Frappé par l'intelligence des Pascuans, qui ont examiné en connaisseurs les vaisseaux français, il est néanmoins très déçu par ce premier contact.

Contacts avec les Indiens de l'Alaska

Les contacts avec les Indiens de l'Alaska, lors de l'escale de Port-aux-Français, ne sont pas plus encourageants. Le réaliste constate que leurs arts et leurs techniques sont assez développés, mais le moraliste est vivement heurté par leur goût de la violence : « La manière dont ils vivent, excluant toute subordination, fait qu'ils sont continuellement agités par la crainte ou par la vengeance ; coléreux et prompts à s'irriter, je les ai vus sans cesse le poignard à la main, les uns contre les autres. »

Spectacle déprimant d'une société où notre navigateur se désespère de ne pas trouver trace de vertu : « Les philosophes se récrieraient en vain contre ce tableau. Ils font leurs livres au coin du feu et je voyage depuis trente ans : je suis témoin des injustices et de la fourberie de ces peuples qu'on nous peint si bons parce qu'ils sont très près de la nature, mais cette nature n'est sublime que dans ses masses, elle néglige tous les détails. »

Avide de progrès, il note avec regret que l'homme naturel ne se soucie pas d'aménager cette nature : « Il est impossible de pénétrer dans les bois que la main des hommes civilisés n'a point élagués, de traverser les plaines remplies de pierres, de rochers et inondées de marais impraticables, de faire société enfin avec l'homme de la nature parce qu'il est barbare, méchant et fourbe. » Lapérouse se range sans hésiter parmi les partisans de la civilisation dont il ne lui vient pas à l'esprit de contester la supériorité.

En Tartarie, c'est avec joie qu'il noue des relations faciles et cordiales avec les habitants. Bien que ce peuple soit « d'une malpropreté et d'une puanteur révoltantes » , il lui découvre beaucoup de talents et de vertus. Leur honnêteté tranche sur les conceptions assez particulières des Indiens d'Alaska et des Pascuans sur la notion de propriété. Friands d'étoffes et d'outils, ils ne prennent que ce qu'on leur donne : « Il était évident que leurs idées sur le vol ne différaient pas des nôtres et je n'aurais pas craint de leur confier la garde de nos effets. »

Lapérouse remarque leur intelligence, la vivacité de leur compréhension malgré la barrière du langage, la douceur de leurs mœurs et la délicatesse de leurs manières lors des échanges de cadeaux. Il note aussi l'importance du rôle des femmes dans cette société : « Ils n'ont jamais conclu aucun marché avec nous sans le consentement de leurs femmes. »

Après cette relâche reconfortante, l'expédition parvient en décembre 1787 aux îles Samoa. Les premiers contacts sont assez cordiaux : « Les femmes, dont quelques-unes étaient très jolies, offraient, avec leurs fruits et leurs poules, leurs faveurs à ceux qui avaient des rassades [verroteries utilisées dans le commerce] à leur donner. Bientôt, elles essayèrent de traverser la haie des soldats et ceux-ci les repoussaient trop faiblement pour les arrêter ; leurs

manières étaient douces, gaies et engageantes. Des Européens qui ont fait le tour du monde, des Français surtout, n'ont point d'armes contre de pareilles attaques. » De son côté, Lapérouse visite un village ravissant où il reçoit un très bon accueil et dont il admire l'élégance des constructions.

Va-t-il succomber aux charmes de ce pays où la terre est fertile et le climat délicieux ? Non, il ne se laisse pas tromper par les apparences enchanteresses : « Ces insulaires, disions-nous sans cesse, sont sans doute les plus heureux habitants de la terre ; entourés de leurs femmes et de leurs enfants, ils coulent au sein du repos des jours purs et tranquilles ; ils n'ont d'autre soin que celui d'élever des oiseaux et, comme le premier homme, de cueillir sans aucun travail les fruits qui croissent sur leur tête. Nous nous trompions, ce beau séjour n'était pas celui de l'innocence. » Comment ne pas remarquer, en effet, les nombreuses cicatrices, traces évidentes de combats fréquents et meurtriers ? Les appréhensions de Lapérouse ne seront que trop confirmées par la mort tragique de Langle et de onze de ses compagnons.

Les bienfaits des plantes farineuses

Malgré la douleur provoquée par la disparition de son ami, le chef de l'expédition conserve son sang-froid et n'exerce aucune représaille. Les équipages font preuve en l'occurrence d'une remarquable discipline qui prouve l'autorité et l'ascendant qu'avait sur ses hommes le commandant de la Boussole. Ulcéré par cette catastrophe, Lapérouse porte des jugements sévères sur la moralité de « ces âmes féroces qui ne peuvent être contenues que par la crainte ». Il déplore sa modération passée et les principes de douceur et de patience qui l'ont toujours guidé. S'il reste humaniste, il ne partage pas les vues optimistes de certains de ses contemporains sur la bonté naturelle de l'homme sauvage.

Chrétien philosophe rebelle aux préjugés « si contraires au progrès de la civilisation », homme des Lumières obsédé par la liberté, Lapérouse garde quelques illusions généreuses, telle la croyance aux effets bénéfiques du progrès scientifique sur l'adoucissement des mœurs et sur le bonheur des hommes. Cette idée du bonheur le préoccupe sans cesse et il espère que les grands voyages y contribueront en créant des contacts avec « des peuples à étudier et peut-être à rendre plus heureux : car enfin, une plante farineuse,

un fruit de plus sont des bienfaits inestimables pour les habitants des îles de la mer du Sud ».

Tel était Lapérouse : foncièrement libéral, curieux de tout et de tous, bienveillant et soucieux de progrès matériel et moral. Esprit moderne et toujours en éveil, réaliste, savant, il incarne le type accompli de l'homme du XVIIIe siècle, un des sommets de la civilisation européenne.

NOTE

1. Si dans la plupart des dictionnaires on trouve « La Pérouse », en deux mots, nous écrivons en revanche ici « Lapérouse », à l'instar du navigateur.

L'AUTEUR

Inspecteur général honoraire des Archives de France, Étienne Taillemite est l'auteur de nombreux ouvrages, dont une biographie de Lafayette (Fayard, 1989), La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790 (Presses universitaires de la Sorbonne, 1997) et Les Marins français à la découverte du monde (Fayard, 1999). Cet article est la version revue et mise à jour de « **La Gloire tragique de Lapérouse** », L'Histoire n° 83, pp. 10-18.

DOCUMENT : LE SCORBUT, PESTE DU MARIN

Lassitude générale, ulcère aux jambes et hémorragies annoncent une mort certaine. Pendant des siècles, les carences en vitamine C déciment les équipages.

La mort fait partie de la vie du marin. Mais quelle mort ? Dans le feu du combat ou sur le grabat du malade lors d'une navigation sans histoire ? Plusieurs désastres navals s'expliquent d'abord par la mauvaise santé des équipages.

Parmi les maladies dévoreuses d'hommes, le scorbut occupe une place de choix. Il suffit, pour s'en persuader, de lire le récit du voyage autour du monde fait par l'amiral anglais George Anson

dans les années 1740-1744. Parti d'Angleterre avec trois navires montés par 961 hommes d'équipage, il ne commandait plus, huit mois plus tard, qu'à 355 marins.

Les premières manifestations de la maladie sont une lassitude générale, la puanteur de l'haleine et la putridité des gencives. Puis le visage gonfle ; simultanément apparaissent des taches et des ulcères aux jambes, qui ne cessent d'enfler. Les dents tombent, les articulations se raidissent au point que le matelot perd l'usage de ses jambes. Les hémorragies deviennent fréquentes, la respiration difficile et la mort intervient rapidement.

Le scorbut résiste à tous les remèdes et la véritable cause du fléau, une insuffisance en vitamine C, reste inconnue jusqu'en 1928.

En mer, le matelot mange mal. Les rations alimentaires se composent de biscuits de mer, souvent pourris, toujours durs, de légumes secs (généralement habités par des vers ou des œufs d'insectes) et de salaisons. Ces dernières posent en outre un problème de conservation: la morue salée se garde un mois, le bœuf deux mois et le porc dix-huit mois.

Nombre de mémoires et de traités mentionnent les bienfaits de la consommation de vivres frais et d'agrumes, mais il faut attendre le milieu du XVIII^e siècle pour que le rôle curatif des agrumes soit reconnu et que l'on recommande d'utiliser oranges et citrons afin de prévenir la maladie. En 1772, une expérience de régime végétal est tentée à bord de la corvette française l'Hirondelle. Le récit de la campagne contient la recette de « la punch », confectionnée avec un peu de rhum, du sucre et quelques citrons ou des oranges amères. Malgré tout, un tel usage de ces fruits demeure exceptionnel.

Ce sont les guerres de la Révolution et de l'Empire qui seront à l'origine de l'utilisation systématique du jus de citron; mais, hélas pour Napoléon, ce sont les Anglais qui innovent. Grâce à un ravitaillement constant en vivre frais et en jus de citron, l'Angleterre réussit à maintenir en permanence ses escadres en mer.

Le scorbut ne disparut pourtant pas complètement de la vie du matelot. Ce n'est que depuis les années 1930 que les progrès de la médecine ont éradiqué cette « peste du marin ».

(D'après Marie-Martine Acerra, © L'Histoire n° 36, pp. 74-75.)