

# Benoît Barbotin,

## élève de 1<sup>ère</sup> classe sur *La Méduse*

► Jean-Louis Tanchoux

Le témoignage du jeune élève officier rochefortais sur les conditions de l'échouement de la frégate, de l'abandon du radeau et du ralliement du grand canot à Saint-Louis ne bouleverse pas le récit désormais assez connu du déroulement de la catastrophe. Mais il apporte des précisions sur certains points décisifs et confirme la solidarité de corps des officiers de marine.

Si certains habitants de Rochefort connaissent le commandant Benoît Barbotin comme l'inventeur de la couronne dentée servant à remonter les ancres – pièce qui porte son nom : la « barbotine » –, peu savent que ce Rochefortais<sup>1</sup> embarqua comme élève-officier de 1<sup>ère</sup> classe sur *La Méduse* pour un voyage à la fin tragique. L'affaire qui se développa autour de ce naufrage a fait couler beaucoup d'encre jusqu'à nos jours<sup>2</sup>. La relation qu'en firent à l'époque le géographe Alexandre Corréard et le chirurgien Jean-Baptiste Savigny, rescapés du fameux radeau, a longtemps constitué la principale source, très accusatrice à l'encontre du commandant Duroy de Chaumareys<sup>3</sup>. Les témoignages d'autres acteurs rescapés de la tragédie permettent de nuancer leur récit, voire de le contredire sur certains points<sup>4</sup>. Michel Hanniet

a fait, il y a quelques années, le recensement de toutes les « paroles des rescapés » et, à partir de leur recoupement, a proposé une reconstitution du scénario du naufrage<sup>5</sup>. Mais il ne s'appuie jamais sur les paroles de Barbotin qu'il nomme tout juste.

Cet article n'a pas la prétention d'établir la vérité sur le déroulement des événements dont la trame est connue mais d'apporter le témoignage d'un jeune élève-officier de 23 ans. Certes sa parole doit être prise avec précaution – comme toutes les autres – puisqu'elle provient de son seul interrogatoire suivi de sa déposition au procès de Chaumareys<sup>6</sup> : on notera en effet que, comme tous les autres marins et officiers témoins à ce procès, à aucun moment il ne mit en cause ses supérieurs, notamment le commandant. Mais son témoignage n'en est pas moins intéressant pour certaines phases importantes du drame, dans la mesure où le jeune homme était déjà un marin confirmé.

<sup>1</sup> Une rue porte son nom à Rochefort.

<sup>2</sup> Voir parmi les ouvrages les plus récents : Philippe Masson, *L'affaire de la Méduse*, Tallandier, 2000 ; Michel Hanniet, *Le naufrage de La Méduse. Paroles de rescapés*, Louviers, éditions l'Ancre de Marine, 2006.

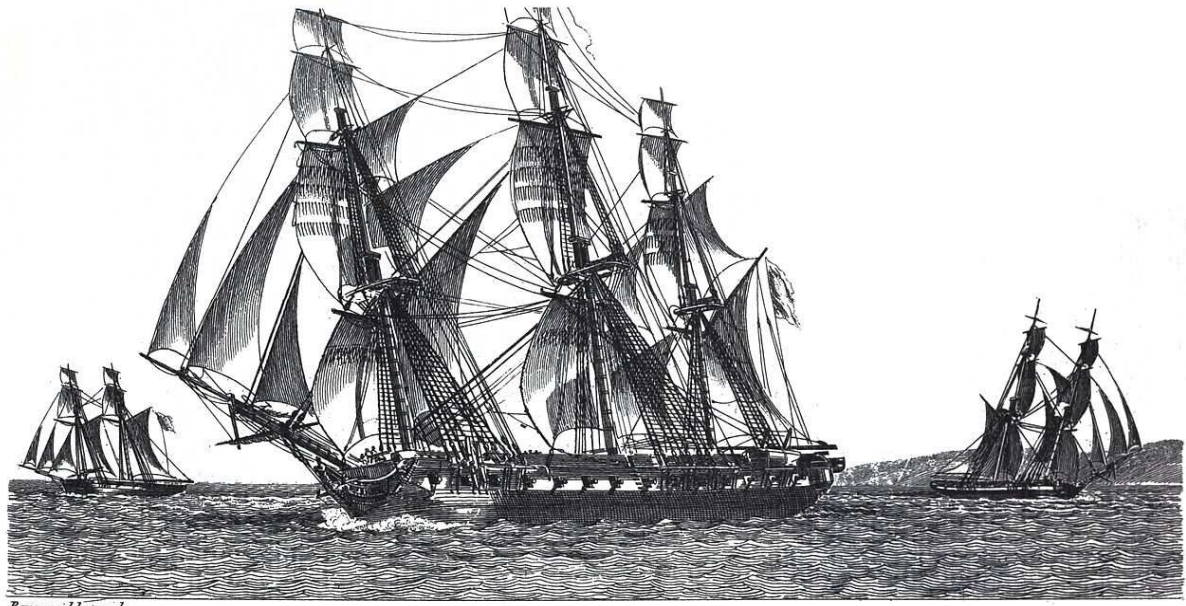
<sup>3</sup> Alexandre Corréard, géographe, et Jean-Baptiste Henri Savigny chirurgien, *Naufrage de la Méduse faisant partie de l'expédition du Sénégal*, 1816, qui a connu plusieurs éditions et rééditions.

<sup>4</sup> En plus du livre de Savigny et Corréard, nous avons consulté les témoignages suivants : *Découverte des sources du Sénégal et de la Gambie précédée d'un récit inédit du naufrage de la Méduse* par

G. Mollien, *La Chaumière Africaine* par M<sup>me</sup> Dard née Picard ; *La Méduse* par Paulin d'Anglas de Praviel, lieutenant au bataillon du Sénégal ; *Voyage au Sénégal, Naufrage de « La Méduse »* par Sander Rang, élève de 1<sup>ère</sup> classe.

<sup>5</sup> Son analyse, certes très documentée, se présente souvent comme le script d'un scénario de film.

<sup>6</sup> Toutes les pièces sont conservées au SHD/Rochefort.



Baugéan del. et sculp.

*La Méduse* courant diverses bordées au plus près du vent.

### La mission de *La Méduse*

Pour comprendre, il faut d'abord rappeler rapidement les buts de la mission de *La Méduse* et situer la place de Barbotin dans son encadrement.

Nous sommes en 1816. Le roi Louis XVIII est remonté sur le trône après l'échec du retour de Napoléon durant les « Cent-Jours » conclu par la défaite de Waterloo, le 18 juin 1815. Les puissances adversaires de l'Empereur ont imposé la signature du traité de Paris le 20 novembre 1815, confirmant les dispositions du traité du 30 mai 1814. La France a été ramenée à ses frontières de 1790 mais elle s'est vue restituer ses « colonies, pêcheries, comptoirs et établissements de tous genres » possédés au 1<sup>er</sup> janvier 1792, notamment le « Sénégal » : c'est-à-dire les comptoirs de Saint-Louis et de Gorée avec leurs dépendances jusqu'à l'embouchure de la rivière de Gambie, occupés par l'Angleterre depuis 1808. Le gouvernement de Louis XVIII n'a qu'une hâte, celle de reprendre possession de ces territoires, afin d'assurer la présence de la France sur cette partie de l'Afrique et de réaffirmer son statut de grande puissance. Une expédition est organisée à cet effet par le ministre de la Marine, François Joseph de Gratet, vicomte du Bouchage.

### Le gouverneur nommé

L'expédition doit amener à pied d'œuvre le nouveau gouverneur accompagné de sa femme et de sa fille, Julien-Désiré Schmaltz. Personnage un

peu énigmatique, qui a connu un parcours mouvementé, et est pressé de remplir sa mission pour s'illustrer. Sa famille, originaire de Spire (Speyer) en Rhénanie, s'était établie à Lorient où il est né. Après quelques études, il a rejoint sa mère, remariée après son veuvage, à l'île Maurice où il a fait du commerce. Ses déplacements dans l'Océan Indien l'amènèrent à Batavia (Java), si bien qu'il devint officier du génie militaire et ingénieur géographe dans l'armée hollandaise. Fait prisonnier par les Anglais lors de la prise des Indes néerlandaises en 1811, il est transféré en Angleterre, puis libéré en 1813. Sous la première Restauration, il obtient l'équivalence de son grade hollandais dans l'armée française et reçoit la Légion d'honneur. Pour quels services rendus ? Mystère. Il est envoyé à la Guadeloupe en 1814 où il reste très peu de temps. De retour, il est nommé au ministère de la Marine et des Colonies, où semble-t-il, il fait montre d'efficacité. Avant de partir comme gouverneur, il est nommé lieutenant-colonel et est décoré de l'Ordre de Saint-Louis.

Le gouverneur Schmaltz est accompagné d'un bataillon de soldats (le bataillon d'Afrique, cosmopolite, constitué de beaucoup de « mauvais sujets », avec quelques femmes et son état-major) et de quelques cadres civils (ingénieur, chirurgiens, gardes-magasins, greffiers, instituteurs...) : en tout 365 personnes dont 21 femmes et 8 enfants.

La flottille rassemblée à l'île d'Aix pour transporter cette expédition est composée de quatre navires : *La Méduse*, frégate de 44 canons (sur laquelle prennent place le gouverneur, sa famille et 240 personnes environ qui s'ajoutent aux 150 hommes d'équipage), la corvette *L'Écho*, le brick *l'Argus* et la flûte *La Loire*. Le 17 juin 1816, avec quelque retard, on lève l'ancre : destination Saint-Louis du Sénégal.

### L'encadrement de *La Méduse*

La flottille est commandée par Hugues Duroy de Chaumareys qui commande également *La Méduse*. Cet aristocrate, âgé de 54 ans, a émigré très tôt au début de la Révolution. Son titre de gloire est d'avoir participé au débarquement royaliste de Quiberon en 1795. Il a fait jouer ses relations auprès du ministre du Bouchage, un royaliste pur et dur, pour obtenir ce commandement. Mais sa carrière dans la Marine est lointaine (de 1779 à 1790) et il n'a pas remis le pied sur un navire depuis 25 ans.

Il n'aura jamais de bons rapports avec ses officiers, plus jeunes, qui, contrairement à lui, ont une expérience récente de la navigation et ont fait leur carrière durant la Révolution et l'Empire. Son second sur *La Méduse*, Joseph Reynaud (30 ans), lieutenant de vaisseau, a navigué en Méditerranée, aux Antilles et dans le Golfe de Gascogne mais il n'a jamais détenu de commandement. L'autre lieutenant de vaisseau, Jean Espiaux (32 ans) est un héros : blessé deux fois à Trafalgar, prisonnier à Majorque, il a profité de son transfert vers l'Angleterre pour s'échapper lors d'une escale à Gibraltar, traverser l'Espagne en guerre et reprendre le combat dans les armées impériales. L'encadrement de *La Méduse* compte aussi trois enseignes de vaisseau : Pierre Lapeyrère (38 ans), Joseph Maudet (32 ans) et Vincent Chaudière. Enfin cinq élèves-officiers se trouvent également à bord : Jean Coudein (23 ans), le plus ancien dans le grade, Philippe Bellot (25 ans), Alexandre Rang des Adrets dit Sander Rang (23 ans), Gustave Pouthier (17 ½ ans), et Benoît Barbotin qui vient d'être promu à 23 ans, le 20 mai 1816, élève de 1<sup>ère</sup> classe.

### Qui est Benoît Barbotin ?

Il est né le 22 mars 1793 au Gua (Charente-Inférieure)<sup>7</sup>, fils de Jean-Philippe Barbotin,

<sup>7</sup> Tous ces renseignements proviennent du dossier Priou SHD/Rochefort, cote 455 ; les renseignements concernant ses ascendants proviennent de l'état civil et des registres paroissiaux en ligne, AD 17.

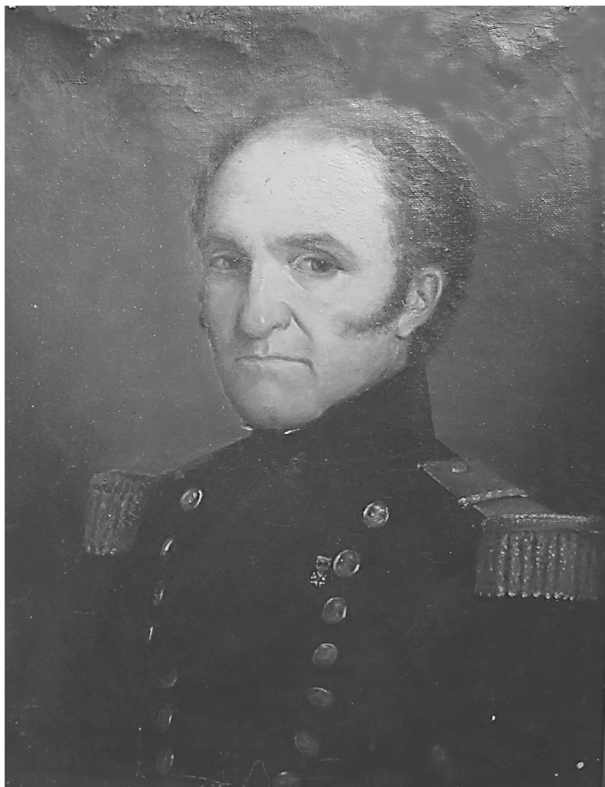
notaire public, et d'Elisabeth Adelaïde Viviat. Son père était né en 1757 à Saintes et venait d'une famille de notaires royaux qui se transmettaient la charge de père en fils. Il s'était marié à Talmont, le 9 août 1784, avec une orpheline de père et mère, dont les ancêtres étaient tous capitaines de navire à Talmont<sup>8</sup>.

Jean-Philippe Barbotin fut le premier maire du Gua en 1792. Jusqu'à sa mort, le 29 thermidor an VIII (17 août 1800) à Saintes, il a continué à exercer sa profession de notaire, tout en étant aussi juge de paix. Benoît fut donc orphelin de père à l'âge de 7 ans.

Il semble, d'après une source familiale, que, durant la Révolution, la famille ait connu des revers importants de fortune. Le contrat de mariage de Benoît le confirme quelques années plus tard. Deux autres enfants restaient à élever : un frère aîné, Pierre Gabriel, né en 1789, qui mourra le 17 octobre 1821 à Saint-Louis du Sénégal où il était voltigeur au bataillon d'Afrique, et une sœur.

Très tôt, Benoît doit subvenir à ses besoins. Il devient mousse à 14 ans, le 26 mai 1807, perpétuant la tradition familiale côté maternel, en embarquant sur le convoyeur *La Dédaigneuse* jusqu'au 18 novembre 1807. Le 30 octobre 1808, il est nommé aspirant de 2<sup>e</sup> classe après avoir été près de trois mois sur la *Canonnière 191*. Le 29 novembre 1808, il est muté sur le vaisseau de 80 canons, *Ville de Varsovie*. Les 11 et 12 avril 1809, il se trouve sur ce navire lors de « l'affaire des brûlots » en rade d'Aix, qui se conclut par la cuisante défaite de la flotte française par les Anglais. Son navire s'échoue et est brûlé, son capitaine fait prisonnier. On compte environ cent morts et blessés sur ce vaisseau ; Barbotin se trouve miraculeusement parmi les rescapés. Dès le 21 avril, il est muté sur le vaisseau *Océan*, puis il embarque sur le *Triomphant* jusqu'au 30 mars 1810. Il rejoint la corvette *La Sapho* pour le reste de l'année 1810. Le lieutenant Philibert, commandant de cette corvette écrira à son sujet : « Je saisis cette occasion de rendre justice au sieur Barbotin, aspirant de 2<sup>e</sup> classe, sur le zèle et l'intelligence qu'il a toujours apporté à remplir son devoir. Certifie de plus que c'est à regret que je l'ai vu débarquer de la corvette. »

<sup>8</sup> Un Viviat se déclare marinier en 1650.



Benoît Barbotin

Huile sur toile (coll. familiale)

En 1811, Benoît Barbotin est à bord du *Facon* qui croise au large des côtes espagnoles, puis il embarque sur *Le Balaon n°2* à Pasajes (Espagne) et à nouveau sur l'*Océan* (16 octobre 1811). En 1812, il est successivement sur le *Regulus* puis sur le vaisseau *Le Patriote* où il restera jusqu'au début 1814. Parallèlement, il suit des cours théoriques. En 1814, il retourne sur l'*Océan* où on lui confie la responsabilité d'une compagnie. En septembre, il est sur la flûte *La Loire* qui se rend à l'île Bourbon (Réunion) et est de retour en septembre 1815. L'enseigne de vaisseau, commandant *La Loire*, lui décerne un rapport élogieux : « M. Barbotin n'a cessé de donner des preuves de zèle d'activité et d'amour pour le service du roi pendant qu'il a servi sous mes ordres, de plus il a toujours rempli sa fonction avec toute l'intelligence possible et il a toujours saisi avec empressement l'occasion de s'instruire. En foi de quoi, je lui ai délivré le présent comme une preuve de ma satisfaction et de mon estime. » Début 1816, il navigue sur le brick l'*Épervier* puis il embarque sur *La Méduse* après avoir été promu élève de 1<sup>ère</sup> classe. Ainsi, Barbotin, bien noté par ses chefs successifs, est loin d'être un néophyte en matière de navigation et de commandement et peut espérer faire carrière.

## Les étapes de la tragédie

### Le début du voyage

Après quelques jours de mer, il apparaît que *La Loire* et l'*Argus* ne sont pas capables de suivre les deux autres navires. Le commandant se plie aux *desiderata* du gouverneur Schmaltz qui souhaite ne pas les attendre, pressé qu'il est d'arriver à Saint-Louis. L'*Écho* a également beaucoup de difficultés pour suivre *La Méduse*. Le 27 juin au soir, un mousse tombe à la mer sans qu'il soit possible de le repêcher. La navigation continue sans autre problème jusqu'à Madère.

À ce moment se situerait la première preuve de l'incompétence de Chaumareys. Selon certains passagers, le commandant avait bien l'intention de s'arrêter à Madère, mais il aurait fait une erreur d'un degré lors du relevage de sa position, ce qui le fit passer au large de l'île. En réalité *La Méduse* s'approche très près des côtes et du port de Funchal et, selon Barbotin, on se contente de reconnaître Madère.

Le jeune élève-officier ne dit rien ensuite au sujet de l'escale à l'île de Ténériffe, où un canot, commandé par Reynaud et conduit par Lapeyrère, va s'approvisionner en fruits, légumes et vins. Dans l'île, d'anciens prisonniers français, libérés par le traité de paix, attendent un navire pour revenir en France. Lapeyrère est prêt à les ramener à bord mais un autre officier s'y oppose : vraisemblablement Reynaud<sup>9</sup>.

Cette mésentente entre officiers est aggravée par la présence à bord d'un dénommé Richefort, ex-officier auxiliaire de marine, prisonnier pendant dix ans des Anglais et par conséquent n'ayant pas navigué depuis longtemps, qui a obtenu la confiance totale du commandant. Il prétend connaître parfaitement les côtes d'Afrique. Chaumareys, de fait, le laisse fixer la route à suivre. Les rapports entre Richefort et les officiers, ulcérés et blessés dans leur dignité, sont des plus mauvais. Les récits des passagers s'accordent sur ce point, mais aucun des marins et officiers interrogés lors du procès ne parlera de l'influence de Richefort, que Corréard et Savigny eux-mêmes ne citent jamais nommément.

<sup>9</sup> Espiaux, dans sa déposition, indiqua que le canot envoyé était commandé par le commandant en second, donc Reynaud. Sander Rang, passager du canot, confirme que Reynaud commandait le canot mais il est muet sur cet incident.

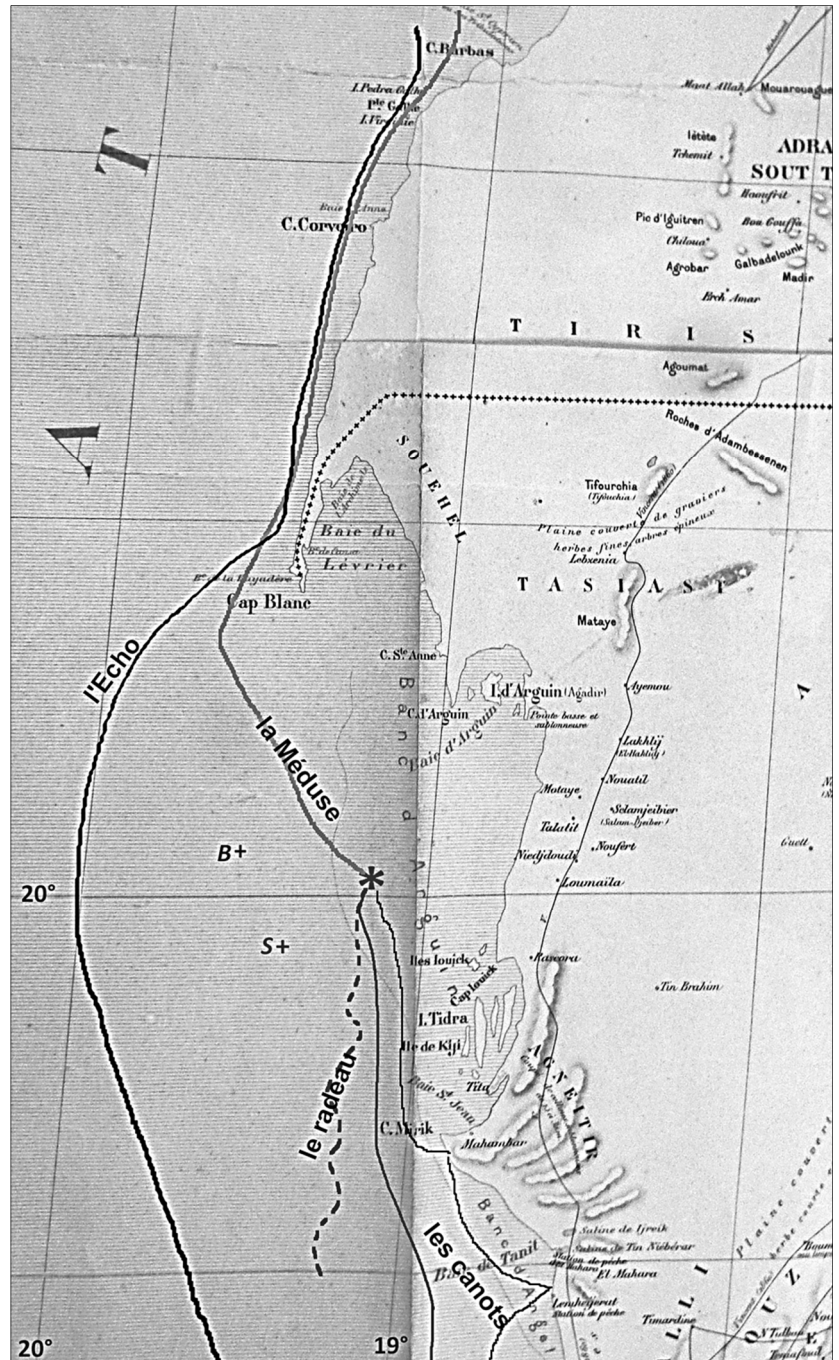


Pendant que *la Méduse* est dans la rade de Sainte-Croix de Ténériffe, elle est rejointe par *l'Écho*. Les deux navires quittent de conserve les parages de l'île. Le 1<sup>er</sup> juillet, *La Méduse* passe le tropique du Cancer, ce qui, selon les traditions de la Marine donne lieu à une fête. Le commandant se prête à cette tradition. Pendant cette cérémonie, le navire se rapproche de brisants, si bien que deux officiers, Reynaud et Lapeyrère, font modifier le cap sans en référer au commandant. Il en résulte un incident entre Chaumareys et Lapeyrère, ce qui achève de détériorer le climat dans la chaîne de commandement.

### L'échouement

La carte dont dispose le navire étant imprécise, la reconnaissance du Cap Blanc, annonciateur des hauts-fonds du banc d'Arguin est capitale. *La Méduse* navigue donc près de la côte. Chaumareys croit reconnaître le cap le 1<sup>er</sup> juillet, entre 21 et 22 heures<sup>10</sup> et fait prendre à *La Méduse* une route ouest-sud-ouest. Pour Corréard, c'est un nuage blanc et non le cap. Pour d'autres survivants, le passage à la latitude du cap a eu lieu plus tôt dans l'après-midi. Barbotin estime que la frégate se trouve alors entre cinq et six lieues environ (entre 27 et 30 km) de la terre.

Le commandant de *l'Écho* a fait en début de nuit des signaux en brûlant plusieurs amorces. Lors du procès, il prétendra qu'il voulait connaître la position de *La Méduse*, ce qui apparaît peu vraisemblable. Pour les témoins non-marins, les signaux émis par *l'Écho* avaient pour but d'avertir Chaumareys du danger couru. N'ayant pas reçu de réponse, *l'Écho* prend une route plus à l'ouest pour s'éloigner du banc d'Arguin. Il est à noter que Chaumareys, absent du pont, ne voit pas les signaux et n'en est pas averti. L'officier de quart est Reynaud qui ne tient pas compte de la mise en garde du commandant de *l'Écho*<sup>11</sup>.



Itinéraires reportés sur la carte de la Mauritanie Saharienne  
Mission Coppolani, 1902 (SGR, AfN.Sah- 01/10)  
(degrés de longitude par rapport au méridien de Paris)

— Itinéraire de *La Méduse* jusqu'à son échouement \*  
— itinéraire de *l'Écho*

**B+** position de *La Méduse* d'après le dernier point de Barbotin ;  
**S+** position officielle de *La Méduse* lors son échouement

<sup>10</sup> Lapeyrère indique 20 heures et estime le passage à la latitude du cap à 23 h 30.

<sup>11</sup> Le commandant de *l'Écho* est M.de Venancourt.



Le cap Blanc (vue de la côte nord)



Vue aérienne du Banc d'Arguin

Barbotin ne parlera pas de ces signaux devant le tribunal. Il est vrai qu'il ne sera pas questionné sur ce point. Pourtant lors de son interrogatoire, il signalera que vers 2 heures du matin : « *l'Écho* disparut à l'ouest après avoir brûlé plusieurs amorces ».

Il indiquera que des sondages eurent ensuite lieu de deux heures en deux heures, donnant une profondeur suffisante. À 7 heures 30, le 2 juillet, on ne trouve pas le fond et le cap est mis au S-S-E et vers les 10 heures quelques degrés de plus à l'est.

Barbotin ne parlera pas des signes inquiétants signalés par d'autres témoins. Dans la matinée, de nombreux poissons sont pêchés puis la couleur de la mer passe du vert à une teinte blanchâtre signalant ainsi des hauts-fonds proches. Le supérieur direct de Barbotin, Lapeyrère, au moment de son quart, est persuadé de la proximité du banc d'Arguin. Barbotin signalera qu'à midi, « mon point me mettait par 20 degrés 6 minutes de latitude nord et 19 degrés 35 minutes de longitude ». C'est l'heure à la-

quelle Maudet et Sander Rang succèdent à Lapeyrère comme officiers de quart. Ils sont aussi très inquiets. Maudet fait sonder de son propre chef à 2 heures 15. On ne trouve que 10 brasses<sup>12</sup>. Chaumareys, prévenu, fait mettre le cap au vent et sonder. On trouve 6 brasses. Selon les témoins les données de profondeur diffèrent mais à la marge, et toutes convergent pour diagnostiquer l'approche du banc. À noter qu'aucun témoin ne signalera une intervention quelconque du second, M. Reynaud, pour alerter sur le danger.

Lors du procès, Barbotin indiquera que *La Méduse* s'échoua à deux heures trois quart de l'après-midi<sup>13</sup> le 2 juillet 1816, après avoir donné deux coups de talon dans le banc. Les recherches contemporaines situent l'épave avec précision à 20°02'55'' de latitude N. et 16°48'54'' de longitude O.. Le point fait par Barbotin deux heures trois quart plus tôt était très proche de la vérité pour la latitude, mais un peu plus éloigné pour la longitude qu'on ne sait toujours pas bien calculer. Sous la plume de Schmaltz, la position officielle qui sera retenue pour l'échouement est de 19°55' de latitude N. et 19°24' de longitude O., c'est-à-dire une erreur d'1/4 de degré environ de longitude – il faut en effet tenir compte du fait que les Français, tout au long du XIX<sup>e</sup> siècle, calculent la longitude à partir du méridien de Paris et non de celui de Greenwich qui s'imposera internationalement, soit un écart de 2°20'14''. *La Méduse* s'est donc échouée en se situant à un peu plus de 25 km à l'est que ce que l'on croit à son bord. C'est l'heure de la marée haute, marée de surcroît à gros coefficient, c'est-à-dire les conditions les plus défavorables pour procéder à un déséchouement. Les conditions météorologiques sont heureusement clémentes ; Barbotin, suite à une question lors du procès, dit : « Beau temps, jolie brise du nord. »

La consternation est immense à bord avec une bonne dose de peur. Des officiers de marine accusent Richefort. Il faut éviter que la frégate ne se couche et ne chavire à marée basse. Rapidement on serre les voiles, on descend les mâts les plus hauts, on met à la mer des embarcations pour sonder autour de *La Méduse* et se rendre compte où sont les endroits permettant au navire de flotter. Une ancre à jet et trois grelins

<sup>12</sup> Une brasses de profondeur : 1,60 m environ, soit 15 à 16 m pour un tirant d'eau de *La Méduse* de 6 m.

<sup>13</sup> Heure confirmée par Lapeyrère.

(cordages de forte section) sont embarqués dans la chaloupe. Barbotin participe à la manœuvre. L'ancre est immergée à trois brasses du bord et par un fond de dix-huit à vingt pieds d'eau (6 mètres). Il indique qu'il trouve un « haut fond de treize pieds à soixante brasses du bord ». La nuit est consacrée à sonder. Une ancre de bossoir (grosse ancre suspendue sur le carénage) est préparée pour l'envoyer sur le grelin à l'aide de la chaloupe mais la mer est trop agitée et la chaloupe qui n'a pas été calfatée depuis longtemps, prend l'eau. Les opérations sont arrêtées.

### **Échec du déséchouement et construction du radeau**

À la pointe du jour quelques barils de poudre sont jetés à la mer pour alléger le navire. Vers les 8 heures du matin, malgré un vent et une mer plus calmes, la tentative de porter l'ancre sur le haut-fond de treize pieds est rendue très difficile par le tangage. L'ancre est immergée à soixante brasses du bord (110 m), mais pas à l'endroit souhaité. Il est 10 heures du matin.

À 11 heures, Chaumareys réunit un conseil auquel participent le gouverneur Schmaltz, les officiers de marine Reynaud, Espiaux, Lapeyrère, Maudet, Chaudière, le commandant des troupes, Poincillon, et Richefort. C'est au cours de ce conseil qu'est décidée la construction d'un radeau avec des bois du navire et Reynaud est chargé de faire la répartition des personnes entre

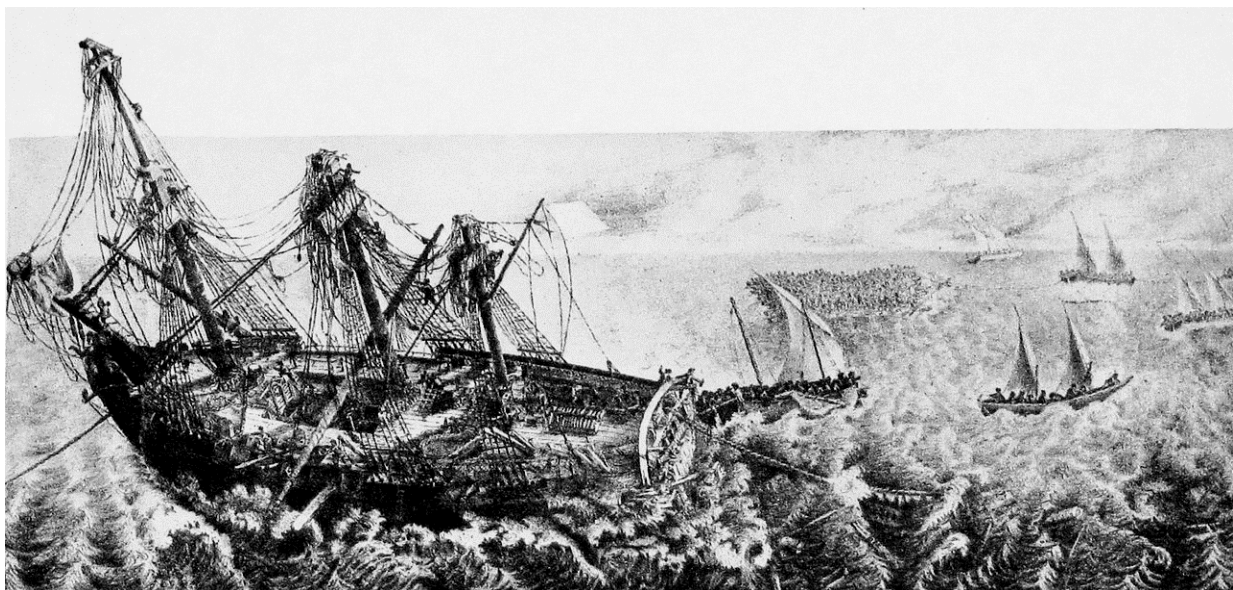
les différents canots et le radeau. Barbotin, comme tous les élèves, ne participe pas à ce conseil : « Je n'ai connu de la délibération que celle qui concernait la construction d'un radeau. »

La journée est consacrée à l'allègement du navire en jetant à la mer beaucoup d'objets mais Chaumareys refuse d'abandonner les canons de *La Méduse*. Barbotin participe à la construction du radeau. En fin d'après-midi la mer devient houleuse et le vent se renforce. Les amarres sont raidies afin que la frégate ne monte pas un peu plus sur le banc. La nuit est mauvaise, on donne du repos à l'équipage.

Le 4 juillet, la construction du radeau se poursuit, de même que l'allègement du navire. Dans ce but, des fûts de farine, de la salaison et du vin sont portés sur le radeau. Les différentes tentatives de déséchouement de la journée se soldent toutes par un échec.

### **L'abandon du navire**

Le 5 juillet, à minuit et demi, le navire commence à taper sur le banc, la mer est mauvaise. À 1 heure 30, les coups de talon deviennent plus forts et plus répétés. Progressivement l'eau entre dans la cale. À 3 heures, la quille est à certains endroits défoncée et l'eau atteint, selon Barbotin, 8 pieds (2,4 m) dans la cale. Les pompes sont impuissantes. Le gouvernail est sorti de ses gonds.



L'abandon de *La Méduse* avec le radeau et les canots : gravure J.J. B.



Le navire est perdu. À 3 heures et demie, le commandant Chaumareys donne l'ordre d'abandonner *La Méduse* ; Reynaud fait l'appel et indique la répartition des personnes qui devront prendre place sur le radeau (150 hommes) et dans les six embarcations : le grand canot, le canot major, le canot du Sénégal, le canot du capitaine, la grande chaloupe et la yole.

Contrairement à ce que prétendront certains officiers, l'évacuation se fait dans un grand désordre. Reynaud a désigné le plus ancien élève-officier comme responsable du radeau, Coudein, blessé à la cuisse précédemment et qui peut à peine se mouvoir. D'après Savigny, un camarade aurait proposé de prendre sa place. Qui ? Pouthier, 17 ans et demi, était trop jeune. Restaient Bellot, Sander Rang et Barbotin tous à peu près du même âge. Mais Coudein refuse d'être remplacé.

Barbotin est affecté au grand canot commandé par Reynaud, sur lequel montent 35 personnes dont le gouverneur Schmaltz, sa femme, sa fille, sa bonne, Richefort, l'agent comptable M. Canet... Il témoigne : « De cet instant, je ne m'occupai plus que de l'embarquement de la famille du gouverneur, de passagers et matelots qui m'avaient été désignés la veille par l'officier à pied (Reynaud), de deux malles, l'une contenant les paquets du gouvernement et l'autre des objets de Monsieur le Gouverneur et de sa famille. D'un peu d'eau et d'un sac de biscuits. »

À 6 heures et demie, Reynaud embarque dans le grand canot qui aurait pu prendre plus de passagers. À ce moment, il y a 28 personnes dans le canot du commandant, 42 dans le canot major, 25 dans le canot du Sénégal, 15 dans la yole et 45 dans la chaloupe. Il reste encore beaucoup de monde sur *la Méduse*. Espiaux amène de nouveaux passagers sur le radeau qui s'enfonce un peu plus sous le poids des 150 naufragés, et cherche à revenir sur le navire pour récupérer le maximum de personnes. Sa chaloupe est dans un état pitoyable, fait eau de toute part et ne dispose que de très peu d'avirons. Il réussit néanmoins à prendre à son bord de nouveaux passagers, ce qui porte leur nombre total à 88. 17 hommes préfèrent pourtant rester sur la frégate, de peur de couler avec la chaloupe surchargée. Reynaud, plus de 50 jours plus tard, ne retrouvera que trois survivants.

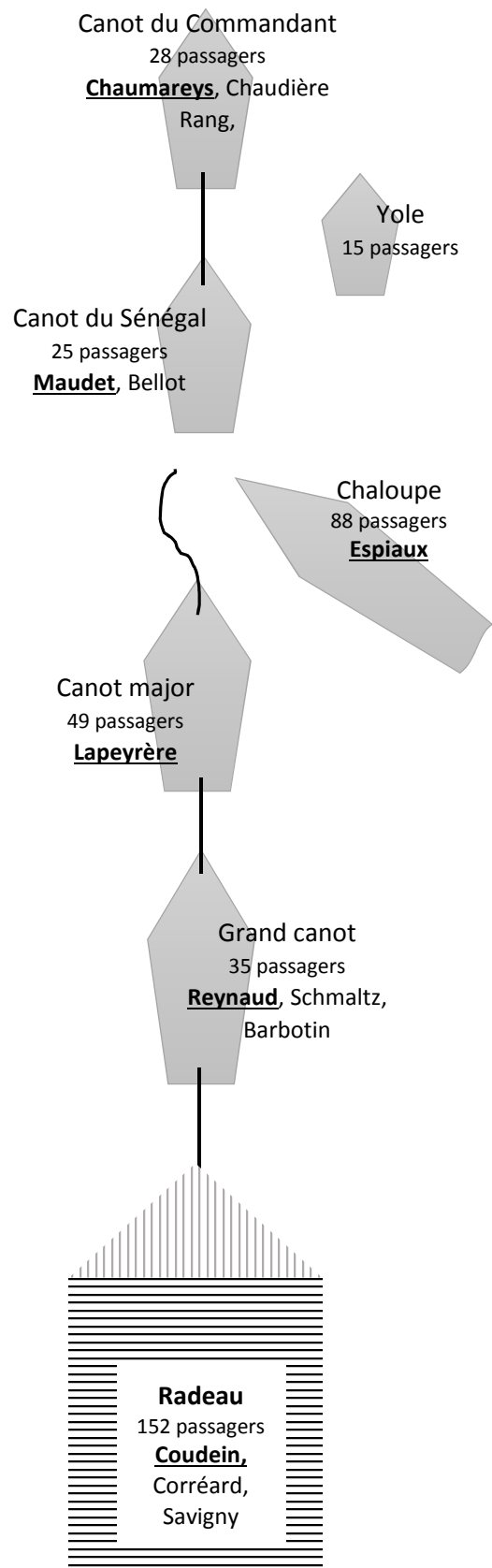


Schéma de l'organisation du remorquage du radeau au moment du largage de la remorque entre canot du Sénégal et canot major



## Le largage du radeau

Il était prévu que tous les canots soient attachés les uns aux autres et tirent le radeau. Seule la yole devait aller devant. Le croquis ci-contre indique l'ordre prévu.

Espiaux se voit refuser par le grand canot (Reynaud) et le canot major (Lapeyrère) sa demande de prendre à leur bord cinq ou six personnes afin d'alléger sa chaloupe. Il se résigne alors à vouloir prendre sa place dans la traction du radeau. Mais craignant de heurter le canot du Sénégal, il demande à Maudet de larguer la touline<sup>14</sup> afin de pouvoir passer entre le canot major et le canot du Sénégal. À ce moment, la remorque entre le grand canot et le radeau aurait cassé. Ce sera la version officielle du commandant et du gouverneur. N'étant plus freinés par la masse du radeau, le grand canot et le canot major s'éloignent rapidement du radeau. Essayait-on de revenir mettre en place une nouvelle remorque ? Une conversation rapide eut lieu entre Chaumareys et Reynaud. D'après Savigny, la remorque ne cassa pas mais elle fut larguée volontairement par Reynaud qui répondit au commandant : « Nous les abandonnons », propos confirmé par Rang. Chaumareys cautionna donc l'abandon du radeau, condamnant ainsi les 150 naufragés à une mort probable.

Rupture de l'amarre ou largage délibéré ? Ce point deviendra un chef d'accusation important au procès. Barbotin était à bord du grand canot relié directement au radeau. Son témoignage devient donc essentiel. Lors du procès, il affirmera : « Au même instant, la remorque du canot major au grand canot fut larguée, j'ai toujours ignoré laquelle des deux embarcations l'avait largué ; je me trouvais alors dans un état extrême de faiblesse par suite d'un cathare pulmonaire, un instant après la séparation avec le canot major, le grand canot largua la remorque du radeau et fit route pour la terre. » Dans sa première déposition, il avait été plus clair : « Quelques instants après, la séparation du grand canot et du canot major eut lieu. Dix minutes après cette nouvelle séparation, le grand canot dont les efforts paraissaient inutiles pour diriger le radeau largua la remorque et fit route au Sud Est. » D'après Barbotin, il n'y eut donc pas rupture de la remorque mais largage délibéré.

Qui a pris la décision ? Ce ne pouvait être que Schmaltz ou Reynaud. Il est impossible que les

passagers du canot, dont Barbotin, ne le sachent pas. Celui-ci atténua sa responsabilité en évoquant son état de faiblesse. D'après Savigny, il y eut une discussion dans le grand canot : M. Clanet, agent comptable et quelques autres s'opposèrent à l'abandon. Toujours d'après Savigny, un officier demanda hautement « larguerai-je ? » Le seul officier était Reynaud. Si le récit de Savigny est exact, le seul en droit de lui répondre était Schmaltz.

Pour quelle raison ? Barbotin en suggère une : l'impossibilité de remorquer le radeau ingouvernable. Avait-on l'intention de rallier rapidement la terre pour envoyer un prompt secours au radeau ? Ou tout simplement envie de sauver sa peau d'abord ?

## Le retour à terre

Le grand canot fait donc route vers la terre. Mais il passe la nuit amarré sur le canot du commandant car il n'a pas de grappin à bord. Le fond n'est qu'à 1,2 m de profondeur. Au petit matin, le grand canot repart, touche le fond légèrement, s'échappe du piège du banc et fait route vers Saint-Louis du Sénégal grâce à ses avirons, en suivant la côte à une distance de 8 km. Il est accompagné par le canot du commandant, le canot major et la yole. Ils sont rejoints à midi par la chaloupe qui a débarqué 65 personnes<sup>15</sup>. Quant au canot du Sénégal, dirigé par Maudet avec Bellot, il est contraint de s'échouer sur le rivage, les matelots préférant faire la route à terre malgré la crainte des Maures.

À 6 heures du soir, Barbotin se fait transporter à l'arrière du grand canot et prend en main le gouvernail. Le vent s'est levé : « notre perte parut presque certaine » dit-il. Son expérience de la mer lui permet cependant de gouverner adroitement dans les vagues et de sauver ainsi les passagers de son canot. Cela lui vaudra les remerciements de Schmaltz qui lui écrira une lettre avant son départ pour la France : « Je ne peux vous laisser partir sans vous témoigner toute ma gratitude de la part que vous avez eue au salut de l'embarcation où j'avais été placé avec ma famille, lorsqu'il a fallu abandonner la frégate La Méduse... Je vous ai toujours vu remplir avec zèle, intelligence et dévouement les obligations que vous imposait le service de sa Majesté. »<sup>16</sup> Il est à noter que Sander Rang eut le même mérite

<sup>14</sup> Cordage qui sert à tirer un bateau.

<sup>15</sup> Espiaux donne ce nombre lors du procès, Pothier indiquera 63.

<sup>16</sup> Source arch. familiale.

en prenant les commandes du canot du commandant. Savigny lui-même disculpera les jeunes aspirants en leur rendant hommage : « Deux jeunes marins, dans ces momens fort épineux, donnèrent des preuves de courage et de sang-froid, dans le grand canot, M. Barbotin, élève de marine ; et dans celui du commandant, M. Rang, également élève de marine... Tous les deux, tant que dura le mauvais tems se tinrent au gouvernail et dirigèrent la marche des canots. »

À 6 heures du matin, le vent tombe, la mer se calme. La chaleur torride augmente encore la soif. Le lendemain, une bise N-N-O se lève. Le canot du commandant arrive le premier à Saint-Louis. À 10 heures et demie du soir, les passagers du grand canot arrivent à leur tour à bord de l'Écho mouillé dans la rade. « Mon premier mouvement, dit Rang, fut de sauter au cou de nos bons compagnons d'infortune. Nous nous embrassâmes tous, M. Schmaltz et les dames furent de la partie. »

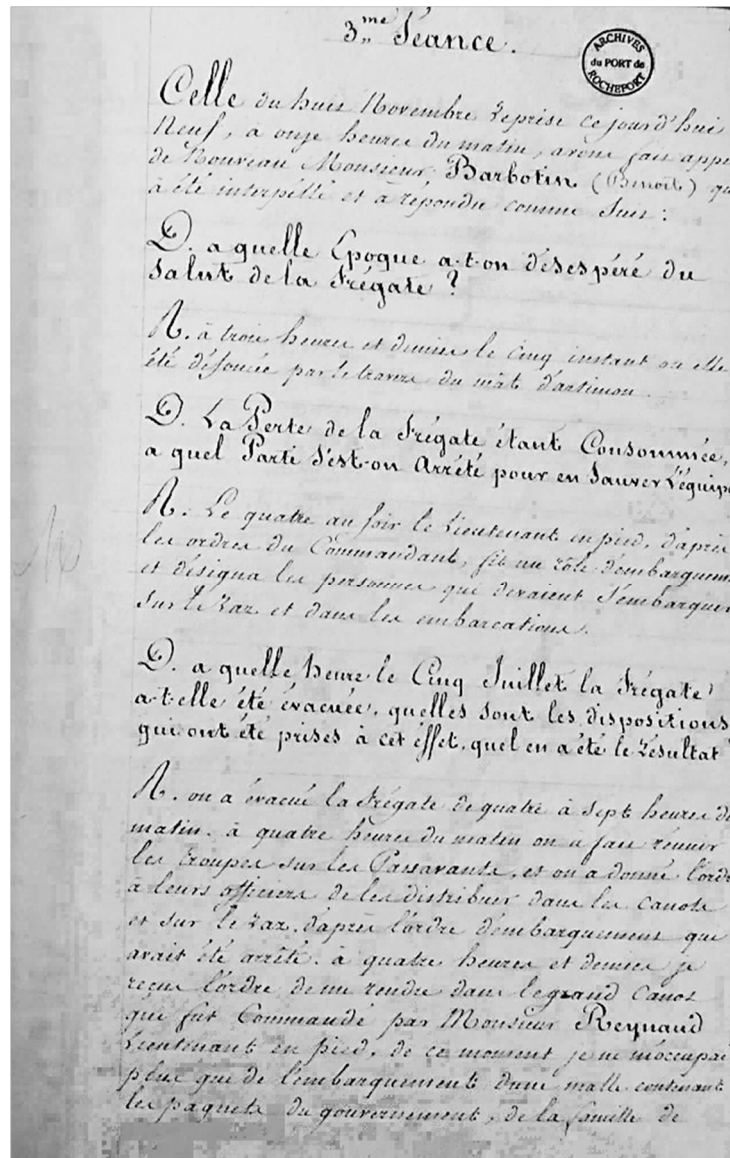
Le gouverneur permet à Barbotin, malade, et à Rang, blessé, de descendre à terre. Ils sont tous les deux hébergés chez M. Valantin. Le 10 juillet, Barbotin va à l'hôpital : il souffrira toute sa vie à partir de ce voyage de difficultés pour uriner.

Le 13 juillet vers les 16 heures, arrivent, après avoir parcouru à pied plus de 200 km dans le désert, les passagers des autres canots. Exténués, ils ont subi de grandes souffrances dues à la chaleur, la soif et la faim. Barbotin et Rang prennent leur camarade Bellot avec eux et l'emmènent dormir. Le 19 juillet, l'Argus ramène les quinze survivants du radeau, dont Coudein.

Le 29 juillet, l'Écho appareille pour Brest avec à son bord, entre autres : Espiaux, Lapeyrère, Maudet, Coudein, Savigny et Barbotin. Malgré leurs supplications, Bellot et Rang ne peuvent partir. La traversée sera assez longue pour que les protagonistes éclaircissent certainement entre eux les points obscurs du naufrage et de l'abandon du radeau.

## Le procès de Chaumareys

La suite est plus connue. La fuite dans la presse du mémoire écrit par Savigny oblige le Roi à réunir un Conseil de guerre. Le procès a lieu à Rochefort, fin 1816-début 1817, précédé de l'interrogatoire de tous les marins. Celui de Barbotin commence le 8 novembre et est interrompu à 16 heures 30 ; il reprend le lendemain à 11 heures du matin.



Interrogatoire de Barbotin, SHD/Rochefort

Les témoins doivent tous répondre aux mêmes questions et prêter serment. Le rapporteur et procureur du Roi auprès du Conseil de guerre doit se faire une opinion concernant les points suivants : la responsabilité de Chaumareys dans la séparation de *La Méduse* et des autres navires, dans l'échouement de la frégate, dans sa perte

totale, son attitude lors de l'évacuation de la frégate, et de l'abandon du radeau.

Tous les témoins se limitent à répondre strictement aux questions. Jamais aucun d'eux ne met en cause les compétences de Chaumareys, n'indique son absence d'autorité ou n'évoque le rôle de Richefort. À la dernière question, « Ne croyez-vous pas que le banc d'Arguin soit mal placé sur la carte ? », tous répondent par l'affirmative, procurant ainsi une circonstance atténuante à leur commandant. Barbotin répond : « Je crois la position du banc mal marquée d'après ce qu'en disent les navigateurs du pays. » Il se garde bien de signaler la confusion totale au moment de l'évacuation. Bien au contraire, il laisse supposer que tout s'est passé dans l'ordre : « Le 4 au soir, le lieutenant en pied (Reynaud), d'après les ordres du commandant, fit un rôle d'embarquement et désigna les personnes qui devait s'embarquer sur le radeau et dans les embarcations. » Le seul qui évoque la réalité est Espiaux qui, sans attaquer Chaumareys, minimise le rôle du commandant lorsqu'il est allé prendre des passagers sur *La Méduse*. Malgré des différences entre les réponses des témoins, il n'y a pas de confrontation entre eux pour éclaircir les points obscurs, comme par exemple la route réellement suivie. De son côté Chaumareys ne met jamais en cause ses officiers.

Le Procureur proposa les réponses suivantes :

- La séparation d'avec les autres navires résultait de la volonté de Schmaltz et des instructions reçues : non coupable.
- Échouement : Chaumareys n'avait pas pris les mesures de sécurité nécessaires : il devait être cassé de son grade et déclaré à vie incapable de servir.
- Perte totale de *La Méduse* : les mesures nécessaires avaient été prises, donc non coupable.
- Évacuation et tout particulièrement le fait que Chaumareys n'avait pas été le dernier à quitter *La Méduse* : coupable avec circonstance atténuante.
- Abandon du radeau : après des considérations juridiques – très douteuses –, non coupable.

Le procureur signala en outre l'action efficace de Chaumareys à Saint-Louis du Sénégal comme circonstance atténuante. Le procureur demanda 5 ans de prison et interdiction de servir. Le jury présidé par le contre-amiral de la Tullaye entouré

de sept capitaines de vaisseaux se divisa le 3 mars 1817 en trois groupes : deux jurés votèrent la peine de mort dont l'un souhaitait la clémence du Roi, cinq votèrent 3 ans de prison et interdiction d'exercer à vie et un seulement l'interdiction d'exercer.

### Conclusion

Chaumareys fut condamné à trois ans de prison et interdiction d'exercer, et le soir de la sentence, ses décorations lui furent retirées. Le verdict était des plus cléments. Le scandale d'avoir nommé un incapable était tu. Le pouvoir politique, auteur de cette nomination, n'était pas mis en cause. Les fautes des autres officiers et tout particulièrement du second n'apparaissaient pas, pas plus que la responsabilité de Richefort. Les officiers et la Marine en sortaient disculpés. Tout allait bien dans le meilleur des mondes.

Pourtant le livre de Savigny et Corréard allait connaître un grand succès et la mise en scène du tableau du jeune peintre Géricault allait donner une autre dimension à « l'affaire ».

Les deux lieutenants de vaisseaux, Reynaud et Espiaux, furent faits chevaliers de l'Ordre de Saint-Louis, le 12 août 1818, puis les enseignes Maudet et Chaudière le 22 mai 1825, après avoir été promus lieutenants de vaisseau.

Quant à Barbotin, cet épisode ne fit pas tache dans sa carrière. Il bénéficia en quelque sorte à la fois du statut de rescapé du drame et de jeune élève-officier courageux, loué aussi bien par le gouverneur que par le principal accusateur de Chaumareys. Irresponsable dans les décisions prises par ses supérieurs, il ne cacha rien de la vérité des faits observables mais sans jamais les commenter, en restant solidaire de la hiérarchie et de l'esprit de corps de la Marine. Un bel avenir lui était promis ■