



Naufrage de La Méduse. Dessin de Pauquet d'après une aquarelle de Géricault. Rue des Archives/©Rue des Archives/RDA

## 2 juillet 1816 : échouage de la frégate « La Méduse »

Sans la célèbre toile de Géricault, le naufrage de La Méduse aurait peut-être rejoint à brève échéance le cimetière marin des faits divers de la navigation.

Deux cent ans après l'Odyssée, ses grappes humaines livides et convulsées renouvelaient dans un style grandiose la mémoire des catastrophes maritimes.

Si l'on retient surtout le terrifiant bilan humain du naufrage de La Méduse, sa dimension politique est un peu oubliée. Elle explique pourtant largement le retentissement de l'événement sur Géricault et ses contemporains.

C'était en 1816, il y aura un peu plus de 200 ans le 2 juillet prochain.

Sur la route du Sénégal, la frégate française « La Méduse », s'échoue sur les récifs de l'île d'Arguin, au large des côtes de l'actuelle Mauritanie près du Sahara, avec 399 personnes à son bord, à deux jours de mer de la côte.

Faute de canots en nombre suffisant, seuls 233 passagers embarquent sur six canots et chaloupes.

Pour 147 malchanceux restants (marins, soldats, et civils) il faudra se contenter d'un radeau, construit à la hâte (long de vingt mètres et de sept de large) lors de l'échouage pour tenter de délester le bateau avant qu'il ne se couche. Dix-sept marins restent à bord (dont seulement trois survivront).

Le radeau, au départ amarré à l'une des chaloupes, se voit séparé (accidentellement ou volontairement ?...) et ses passagers livrés à leur sort, abandonnés par leur commandant Hugues Duroy de Chaumaray, partent à la dérive.

12 jours plus tard l'embarcation sera découverte par le brick L'Argus avec 15 personnes survivantes.

Les autres ont été jetés à la mer ou mangés par les survivants...

Ce fait divers (raconté par les survivants) va bouleverser la France.

Le commandant de Chaumaray sera jugé et condamné à trois ans de prison militaire.

L'événement inspirera le peintre Théodore Géricault qui choisit un sujet provocateur pour prouver son talent et se faire reconnaître par le grand public.

Il l'immortalisera en 1819 avec un tableau appelé « Le radeau de la Méduse ».

### **Pour en savoir plus, un peu d'histoire :**

Après l'abdication de Napoléon, « La Méduse », commandée par le chevalier de Cheffontaines, effectue une rotation aux Antilles ; elle est de retour à l'île d'Aix le 20 février 1815, puis subit un carénage à Rochefort. Ponée en reprend le commandement pendant les Cent-Jours. Le navire est toujours à Rochefort lorsqu'après Waterloo, Napoléon y vient le 8 juillet, envisageant un départ en Amérique sur la frégate Saale, elle aussi présente à Rochefort. Finalement, le projet de fuite est abandonné et, le 15 juillet, Napoléon se rend à bord du HMS Bellerophon, déclarant « se mettre sous la protection des lois d'Angleterre. »

Le 17 juin 1816, une division de bâtiments militaires chargée d'acheminer les fonctionnaires et les militaires\* affectés au Sénégal, ainsi que des scientifiques et des colons (soit 392 personnes au total\*\*), quitte l'île d'Aix pour rallier Saint-Louis du Sénégal, avec pour autre mission d'importance : reprendre possession, au nom de Louis XVIII, des comptoirs ravis par l'Angleterre à la France au cours des guerres de l'Empire et

retrocédés par les traités de Paris de 1814 et 1815.

Conformément à ces traités, la France récupère donc les établissements coloniaux qu'elle possédait en 1792, notamment ceux de Saint-Louis et de Gorée, au Sénégal. De grandes quantités de matériel sont aussi embarquées, ainsi qu'une somme de 90.000 francs.

*\*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 ».*

*\*\* l'équipage, dont 10 officiers, totalise 167 hommes. S'y ajoutent 160 soldats destinés à la colonie. Le reste des passagers sont des civils : personnel administratif, scientifique... » Dont : Joseph Reynaud, commandant en second ; Jean-Baptiste Espiau, second lieutenant ; Chaudière, Lapeyrière et Maudet, enseignes de vaisseau ; Julien-Désiré Schmaltz, commandant et administrateur du Sénégal, accompagné de sa femme et de sa fille ; la famille Picard, des civils ; Alexandre Corréard, ingénieur-cartographe ; Jean-Baptiste Henri Savigny, chirurgien et médecin. Parmi les autres passagers à bord de « La Méduse » se trouvent notamment le commis de première classe et futur explorateur Gaspard Théodore Mollien, l'écrivaine Charlotte-Adélaïde Dard et son père ainsi que l'ingénieur géographe Corréard et le chirurgien Savigny. René Caillié, un autre explorateur, est à bord de « la Loire » Tous héros d'une fiction et d'un drame*

Composée de la frégate La Méduse, navire sous le commandement du Vicomte-capitaine de frégate Hugues Duroy de Chaumareys, de la corvette L'Écho, du brick L'Argus et de la gabarre La Loire, la « division du Sénégal » appareille le 17 juin pour rejoindre Saint-Louis et le cap Vert avant la mousson !

Chaumareys est un « fervent royaliste, il traite dès le départ ses subordonnés avec morgue, ne leur fait jamais confiance », quinquagénaire porté sur la bouteille. Cet officier royaliste de 51 ans avait émigré dès le début de la Révolution, en 1789 en Angleterre, et vient tout juste de rentrer en France. Bien que dépourvu d'expérience (il n'a pas navigué depuis vingt-cinq ans, soit depuis son émigration) a reçu du roi Louis XVIII mission de reprendre le Sénégal, que les traités de Paris de 1814 et 1815 ont restitué à la France après la chute de Napoléon, quelques mois plus tôt. Il avait également des consignes de navigation : « après avoir reconnu le cap Blanc, la Division du Sénégal fera route au sud-sud-ouest (elle s'éloignera de la côte, donc) pendant 16 lieues (48 milles nautiques). Alors seulement elle reviendra vers la terre, qu'elle longera sans jamais cependant franchir la ligne des 100 mètres de fond. » Et des ordres : « arriver au Sénégal promptement afin de devancer la saison des pluies ». Peut-être aurait-il fallu rajouter « mais pas au mépris de la vie humaine. »

### **Un capitaine très imprudent**

À bord, nombreux sont ceux qui se posent des questions sur les aptitudes à naviguer du capitaine, surtout quand il semble laisser le commandement à ce qui apparaît être son homme de confiance, un certain Antoine Richefort, futur commandant du port de Saint-Louis.

### Première erreur :

Le navire quitte Bordeaux le 27 juin, accompagné de la corvette *L'Écho*, de la flûte *La Loire* et du brick *L'Argus*. Il commence la traversée en distançant les autres navires, plus lents que le sien, et se retrouve ainsi isolé. N'écoulant pas les avis de ses officiers qui le détestent (comme les anciens soldats napoléoniens à son bord et dont la monarchie tente de se débarrasser), il accorde toute confiance à un dénommé Antoine Richefort, un passager prétendant avoir déjà parcouru les parages. Sa première erreur consiste à distancer de très loin le reste de la flottille à laquelle appartient *La Méduse*, contre l'avis de ses officiers, le capitaine voulant couper au plus court. En dépit des recommandations de l'Amirauté, le commandant Chaumareys veut gagner du temps et fait la sourde oreille aux avertissements lumineux des trois autres navires, qui ne tardent pas à suivre une autre route. Son navire, *La Méduse*, s'éloigne ainsi du reste de la division. Dès le surlendemain, *La Méduse* et *L'Écho* distancent les deux autres navires, et les perdent de vue.

### Deuxième erreur :

Après une escale à Ténériffe, on approche de la côte africaine. Chaumareys, qui sait à peine faire le point, a déjà commis une deuxième erreur d'un degré, soit 110 kilomètres... en se dispensant de la lecture des cartes maritimes (par ailleurs vieilles de plus de cinquante ans). Il va en faire une troisième, plus grave de conséquences : le 1er juillet à vingt heures, il se trompe dans son estimation de la position du navire par rapport au banc d'Arguin, obstacle connu des navigateurs dont les hauts-fonds sont la terreur des marins.... 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 au lieu de le contourner en passant au large comme l'indiquent ses instructions, il rase les hauts-fonds. 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. Et dans la matinée de ce 2 juillet 1816, sur les conseils de Richefort, il met donc le cap vers le sud-est, croyant se diriger vers l'embouchure du Sénégal.

Il n'avait pas grand-chose à faire, le capitaine Chaumareys, juste éviter le banc d'Arguin. Il fonce droit dessus ! Dans les compte-rendus du procès, on peut lire : « *Le deuxième officier, lui aussi, était persuadé qu'on se trouvait au bord du banc d'Arguin et voulait absolument virer à l'Ouest.* » Dans les déclarations de Messieurs Corréard et Savigny (respectivement cartographe et chirurgien) : « *M. Lapeyrère, officier de quart avant M. Maudet, se trouvait, par son estime, très près du banc ; il ne fut pas plus écouté, quoiqu'il ait fait son possible pour s'assurer au moins de notre position en sondant. Nous avons fait connaître les noms de MM. Lapeyrère et Maudet, parce que s'ils eussent été crus, la Méduse existerait encore.* »

### Et c'est la troisième erreur, fatale celle-là

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, s'engage sur le dangereux banc de sable d'Arguin, et se jette de toute sa force sur un haut-fond. L'inévitable se produise vers 15 heures 15 ce 2 juillet, où il est immobilisé, à plus de 60 kilomètres des côtes africaines dans moins de cinq mètres d'eau.

### « 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 rapporteront cette scène dans le style fleuri de l'époque, et décriront les visages « *anéantis, pétrifiés, hideux* » des passagers et ajouteront : « *Il semblait que la terrible Gorgone, dont nous portions le nom, était passée devant eux !* »

D'après Corréard et Savigny, l'anarchie règne à bord, « *comme il arrive dans toutes les circonstances critiques, on ne sut prendre aucune résolution.* » Toujours le 2 juillet, pour alléger le navire surchargé, les officiers donnent l'ordre de construire un radeau, appelé également « La Machine ». Il s'agit alors uniquement d'y placer tout ce qui pourrait alléger la Méduse. On tente de désensabler le navire en évacuant le matériel sur ce radeau de fortune de 20 mètres de long. Peine perdue, cela ne suffit pas. 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...

Le 4 juillet, c'est le chaos général et il faut se résoudre à l'évacuation.

Et 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 quelques quatre cents marins, soldats et passagers : la frégate ne dispose que de quatre canots, ainsi que d'une chaloupe\* et d'une yole\* pour remonter le fleuve Sénégal.

*\* 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.*

Schmaltz décide alors de faire construire un invraisemblable radeau de fortune sans voile ni mâts, au moyen de mâts sciés, de planches de récupération et d'énormes cordages. Cette « *machine* » (comme l'appelleront les rescapés) longue de quinze mètres et large de huit doit être remorquée jusqu'à la côte d'Afrique, toute proche (60 km tout de même), par les six autres embarcations.

Telle est du moins la promesse solennelle qui est faite aux passagers et à l'équipage.

### L'évacuation :

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.....

Les officiers, les passagers et une partie des marins sont repliés sur la chaloupe et une demi-douzaine de canots qui, tous, sont mâtés et disposent d'une voile. 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. Le commandant est parmi les premiers à quitter la frégate !... Henri Savigny est l'un des 3 officiers volontaires pour prendre place sur le radeau parmi 152 naufragés.

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, dans l'espoir d'être secourus plus tard.

Chaumareys, quant à lui, depuis longtemps installé dans son canot, prend la tête du convoi...

Le remorquage du radeau (dépourvu de voiles et de rames), est le début du cauchemar. L'énorme masse remue à peine et prend de plus en plus l'eau. C'est alors que le drame se produit.

Le radeau est tiré dans un premier temps par les canots et la chaloupe. Mais au lieu de se rapprocher de la côte, les naufragés dérivent vers la haute mer...

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). Peut-être rompues sur ordre de Chaumareys, les amarres laissent soudain dériver l'esquif à moitié submergé, tandis que la chaloupe où le capitaine couard s'est hissé parmi les premiers finit par atteindre Saint-Louis.

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.

Pourtant une enquête montrera plus tard qu'elles furent volontairement larguées à l'initiative de l'officier Raynaud qui commandait le principal canot.

Voyant le radeau dérivant vers la haute mer, le lieutenant Espiau, qui commande la chaloupe, veut reprendre le radeau en remorque mais ses hommes s'y opposent. Il semble en effet que beaucoup craignaient une mutinerie et une attaque de la part des marins du radeau, des hommes rudes et passablement éméchés.

Ils pensaient très juste !!! Corréard et Savigny rapportent: « *Nous jurâmes tous de nous venger si nous avions le bonheur de gagner la côte, et il n'est pas douteux que, si le lendemain nous avions pu rejoindre ceux qui s'étaient enfuis dans les embarcations, un combat terrible ne se fût engagé entre eux et nous.* »

Puis « *Si nous levons la voile en laissant le radeau sur place, nous condamnons à mort tous ceux qui s'y trouvent. J'en appelle à votre compassion.*

Mais Espiau pouvait bien en appeler à ce qu'il voulait, passagers et soldats s'y opposaient. La peur l'emportait sur l'altruisme. »

Finalement, le commandant Chaumareys abandonne le radeau à lui-même. Puis il met le cap sur la côte, vers Saint-Louis du Sénégal.

Ses officiers, sont peut-être honteux, résignés, mais le suivent.

Hélas, que les amarres aient soi-disant cassées ou qu'on les ait sciemment lâchées, cent cinquante personnes se retrouvent abandonnées sur un radeau en pleine mer et ayant de l'eau jusqu'aux cuisses sans aucune carte, aucun instrument de navigation pour se repérer, peu de nourriture, peu d'eau, peu de vin.

### **Le drame : désespoir et cannibalisme**

Toujours est-il que les six embarcations soulagées de leur encombrant radeau 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.

Avec très peu de vivres et cinq barriques de vin, le radeau va dériver sous un soleil implacable, avec de l'eau jusqu'à un mètre au-dessus du plancher. Les officiers se maintiennent près du mât, dans la partie la plus stable.

Dès la première nuit, le vent souffle en tempête : 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. Certains hommes sont projetés par-dessus bord, d'autres ont les jambes brisées entre les poutres mal jointées, ou se noient volontairement.

### **Suicides, noyades, rixes s'enchaînent.**

Au matin du deuxième jour, il manque déjà vingt hommes. 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*.

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.

La nuit suivante est encore pire que la précédente, à la tempête s'ajoute la folie des hommes, « *croyant fermement qu'ils allaient être engloutis, ils résolurent d'adoucir leurs derniers moments en buvant jusqu'à perdre raison.* » C'est la guerre sur le radeau, des clans se forment.

Une « *rébellion* » éclate, et est noyée dans le sang. Anéantis par la perspective d'une fin atroce, les uns s'invectivent, les autres se mutinent et en viennent aux mains. Les plus vigoureux passent les plus faibles par-dessus bord, dans des eaux infestées de requins. Privés d'eau douce, réduits à la capture aléatoire de poissons-volants, les naufragés se mettent à ronger chapeaux, cordages et lacets de cuir pour tromper leur faim.

Au lever du jour, on comptera soixante-neuf cadavres, tous parmi les soldats.

Certains survivants découpent la chair des cadavres et s'en repaissent après l'avoir boucanée au soleil. Quelques hommes encore valides jettent à la mer les blessés et les malades pour préserver les chances de survie des autres.

La folie infiltre l'instinct de survie. Cela s'appelle « la calendure » qui sont des hallucinations. En effet, ces hommes croyant voir des prairies ou des tables servies se précipitaient dans la mer. Cette maladie reconnue prive sa victime de l'usage de la raison.

Au matin du troisième jour il manque un peu plus de soixante personnes, « *nous estimâmes qu'un quart au moins s'était noyé de désespoir.* »

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. Toujours 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...

### **Mais le pire est à venir.**

Il y a encore trop de bouches inutiles et plus assez d'eau et de vin à se partager. Il faut rationner. Sur le radeau, il n'y a plus que vingt-cinq personnes dont dix en mauvais état dont les jours semblent comptés. Faut-il leur donner tout de même leur ration ? Une demie ? Non, ça reviendrait à les faire souffrir inutilement...

Un dernier « conseil de guerre » se réunit et décide que douze naufragés sont trop faibles pour survivre : ils sont donc jetés à la mer...

Corréard et Savigny écriront : « *Après un conseil présidé par le plus affreux désespoir, il fut décidé qu'on les jetterait à la mer. Ce moyen, quelque répugnant, quelque horrible qu'il nous parût à nous-mêmes, procurait aux survivants six jours de vin à deux quarts par jour.* »

Corréard ajoutera « *Savigny vivait un cauchemar. L'air, découpé en lanières d'ombre et de lumière, lui paraissait de plomb. Médecin, il était aguerri face à la souffrance physique, mais ce qui se préparait ici allait à l'encontre de ses principes ; il sentait le sol se dérober sous ses pieds. Était-ce la perversion de sa démocratie ? Tuer les faibles pour que les forts survivent ? »*

Le 17 juillet, les naufragés aperçoivent *L'Argus* qui s'est mis en quête de l'épave de *La Méduse* pour y récupérer des documents officiels et surtout l'argent ! Mais le brick s'éloigne sans voir le radeau. Il repassera quelques heures plus tard et cette fois l'apercevra.

On ne dénombre plus que 15 survivants à bord... Cinq d'entre eux mourront d'épuisement peu après leur arrivée à Saint-Louis. Fait troublant sur les événements à bord et le

commandement du radeau, la majorité de ceux qui ont survécu sont officiers ou notables, destinés à des fonctions précises dans la nouvelle colonie. Seul un soldat est encore vivant.

Le lieutenant de vaisseau Parnajon, commandant *L'Argus*, racontera plus tard :  
« J'ai trouvé sur ce radeau quinze personnes qui m'ont dit être le reste des 147 qui y avaient été mises lors de l'échouage de la frégate Méduse. Ces malheureux avaient été obligés de combattre et de tuer une grande partie de leurs camarades qui s'étaient révoltés pour s'emparer des provisions qu'on leur avait données. Les autres avaient été emportés par la mer, ou morts de faim, et fous. Ceux que j'ai sauvés s'étaient nourris de chair humaine depuis plusieurs jours et, au moment où je les ai trouvés, les cordes qui servaient d'étais étaient pleines de morceaux de cette viande qu'ils avaient mise à sécher. Le radeau était aussi parsemé de lambeaux qui attestaient la nourriture dont ces hommes avaient été obligés de se servir... »

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. C'est en définitive une goélette privée, *la Bombarde*, qui atteindra *la Méduse* 52 jours après son abandon. Elle recueillera trois survivants sur les dix-sept qui étaient restés à bord : douze avaient quitté l'épave sur un radeau et un treizième sur une cage à poules, un quatorzième était mort d'épuisement.

### Le scandale

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.

Le Journal des Débats publie le compte-rendu adressé au ministre de la Marine par le chirurgien Jean-Baptiste Savigny, l'un des rescapés du radeau. L'auteur y dépeint les violences extrêmes auxquelles ses compagnons et lui-même ont été réduits. Son récit soulève une immense émotion dans l'opinion publique qui découvre l'ampleur de la tragédie.

Le capitaine de frégate et les officiers passent en cour martiale le 3 mars 1817. L'incompétence et la lâcheté de l'ancien émigré, qui a dû son commandement à l'entremise de son oncle, ami du comte d'Artois, font grand bruit.

## Le chef d'œuvre « *Le radeau de La Méduse* », par Géricault.

Le 13 septembre 1816, la publication du rapport du chirurgien Savigny dans *Le Journal des Débats* met le feu aux poudres. Avec un autre rescapé du radeau, l'ingénieur-géographe Corréard, il publie encore l'année suivante un récit complet du naufrage qui met en cause l'incurie de Chaumareys.

Théodore Géricault (25 ans), se passionne pour l'affaire et s'inspire du drame de *La Méduse* pour peindre l'un des premiers chefs-d'œuvre de l'école romantique. Ce jeune artiste de sensibilité monarchiste a suivi Louis XVIII dans son exil de Gand. Cela ne l'empêche pas de faire de son œuvre, un manifeste contre les dérives du régime.

Il se met au travail au début de 1818. Soucieux de réalisme, et s'appuyant sur un solide travail documentaire incluant la rencontre des rescapés et de longues séances d'esquisses, il emprunte des cadavres à la morgue de l'hôpital Beaujon et s'en sert comme modèle. Le chirurgien Savigny et son ami cartographe également rescapé, Alexandre Corréard, ont par ailleurs posé pour Géricault, avec qui ils s'étaient liés d'amitié. On voit sur la gauche Corréard, bras tendu, doigts écartés, tourner la tête vers le second, dans l'ombre, adossé au mât.

Des voix s'élèvent contre cette Restauration qui, par un décret de 1815, a réintégré dans le grade supérieur des officiers émigrés, vétérans de la marine d'Ancien Régime, au mépris de la jeune génération.

Hugues Duroy de Chaumareys est dégradé et radié du rôle des officiers de marine et des Ordres de Saint Louis et de la Légion d'Honneur. Il échappe de peu à la peine de mort et s'en tire avec seulement trois années de prison (1817-1820). Il finira ses jours au château de Lachenaud, à Bussière-Boffy, près de Bellac (Haute-Vienne) en Limousin où il endurera encore vingt-cinq années d'expiation, victime de l'hostilité que la population des villages voisins lui manifeste jusqu'à sa mort.

Il accumula les dettes, si bien qu'à la saisie de son château après sa mort, son fils se suicide.

### Les « naufragés du désert »

Si Géricault a immortalisé le radeau, l'histoire a oublié par contre les « naufragés du désert ».

Il s'agit des 63 personnes que la chaloupe débarqua le 6 juillet et qui rejoignirent Saint-Louis du Sénégal en longeant la côte. Ils parcoururent les quelques 80 lieues en 17 jours, harcelés, dépouillés par les Maures contre un peu d'eau et de nourriture. Six d'entre eux, dont une femme, y laissèrent la vie.

Trois hommes, des traîneurs, s'égarèrent et furent séparément capturés par les Maures. Parmi eux, le naturaliste Georg-Adolf Kummer (1786-1817). Il parlait un peu l'arabe, se fit passer pour le fils d'une musulmane égyptienne et fut traité courtoisement. Tous les trois furent ramenés à Saint-Louis contre promesse de rançon (ou de récompense).

### L'épave retrouvée

Le 4 décembre 1980, sur la base des relevés du Service hydrographique et océanographique de la marine nationale (SHOM), l'équipe du Groupe pour la recherche, l'identification et l'exploration de l'épave de la Méduse (GRIEEM, association régie par la loi de 1901, présidée par le professeur Théodore Monod, de l'Académie des sciences) identifie les restes métalliques de l'épave de *La Méduse* sous 5 mètres d'eau grâce à un levé magnétique réalisé par des ingénieurs et des magnétomètres du Commissariat à l'énergie atomique de Grenoble.

### Conclusion

« En chaque homme niche une bête, un deuxième moi, sans égards, brutal et libéré de toute règle. »

On identifie également deux autres personnages : le noir agitant un morceau de toile est Jean-Charles, soldat originaire du Sénégal. L'homme avec une longue chemise à fines rayures se traînant sur le milieu du radeau, le bras droit tendu, est l'enseigne Jean-Daniel Coudein, commandant du radeau, qui avait été blessé à la jambe au départ de France et pouvait à peine se mouvoir. Le peintre Eugène Delacroix, ami de Géricault, a servi également de modèle. On le voit au premier plan, face contre le radeau.

Un an plus tard, il expose au Salon sous le titre *Scène de naufrage* une toile fulgurante, haute de près de cinq mètres et longue de sept - la largeur même du radeau de la mort. Le succès est immense, malgré une critique et un public divisés : les royalistes dénigrent le tableau, les libéraux soutiennent Géricault.

C'est finalement Louis XVIII lui-même qui tranche, d'un compliment sans ambages : « Monsieur, vous venez de faire là un naufrage qui n'en est pas un pour son auteur. »

Et pour cause: Géricault mettait l'image à sensation au service de l'histoire.





La toile est de très grandes dimensions (4,9 x 7 m), avec des personnages deux fois plus grand que nature au premier plan. Elle montre les marins qui tentent de se faire voir du brick *L'Argus*, le 17 juillet 1816. Par le mouvement des corps et les contrastes de lumière, elle travestit le fait divers en un drame mythologique. Le 25 avril 1819, le peintre expose son œuvre au salon de Paris sous le titre de « *Scène de naufrage* ». Le titre initial, « *Le Radeau de la Méduse* », a été censuré, afin d'éviter les foudres de la monarchie qui avait désigné le commandant Chaumareys à la tête de cette expédition catastrophique. Elle fait scandale par son réalisme et sa violence. Certains y voient une dénonciation du pouvoir en place. En 1824, à la mort de Géricault, le musée du Louvre devient propriétaire de la toile, qui est exposée depuis cette époque dans la salle Mollien. Elle a retrouvé son titre et figure aujourd'hui parmi les tableaux les plus célèbres du monde.



Le peintre n'a pas osé présenter la première version de son oeuvre (ci-contre), du fait de scènes de cannibalisme jugées trop violentes.

**Sources :**

[https://www.herodote.net/2\\_juillet\\_1816-evenement-18160702.php](https://www.herodote.net/2_juillet_1816-evenement-18160702.php)  
<http://www.1-jour.fr/2-juillet-1816-naufrage-de-la-meduse/>  
<https://www.chasse-maree.com/le-scandaleux-naufrage-de-la-meduse/>  
[https://fr.wikipedia.org/wiki/Henri\\_Savigny](https://fr.wikipedia.org/wiki/Henri_Savigny)