

Akaroa

Une histoire de marin : Auguste Bérard

Jean-Marie Rigal (Bx 53)

En Nouvelle-Zélande, la baie d'Akaroa se trouve sur la côte Est de l'île du Sud. Elle est creusée dans la presqu'île de Banks. Ce lieu a une histoire qui doit intéresser particulièrement les Français. Au temps du roi Louis-Philippe, nous y avons établi ce que l'on appelle une Station. Un navire militaire assurait une présence. Cette présence était entretenue de déplacements du navire dans le Pacifique Sud car sa fonction était aussi de rayonner parmi les îles, de se montrer partout où nous avons établi un protectorat.

Dans notre exposé, le lien qui nous unit à la Nouvelle-Zélande est un officier de Marine. Il s'agit d'Auguste Bérard, issu d'une famille appartenant à la haute bourgeoisie montpelliéraine.

Si nous revenons à la période d'Auguste Bérard, c'est-à-dire entre 1815 et 1850, bizarrement dans notre histoire de France, c'est une période inhabituelle : nous ne nous y bagarrions pas, ou très peu, en Europe. Les militaires s'ennuient. Alfred de Vigny était de ceux-là. Il le dit bien dans *Servitude et Grandeur Militaires*. D'une génération née avec le siècle (le XIX^e), nourrie de bulletins de batailles par l'Empereur, quand les Bourbons revinrent sur le trône et qu'une paix durable s'installa « les événements que je cherchais ne vinrent pas aussi grands qu'il me les eut fallu... Au moment où j'écris (en 1835), un homme de vingt ans de service n'a pas vu une bataille rangée ». Et lui qui acceptait mal de devoir à l'ancienneté ses galons de capitaine, regardait avec tristesse ses compagnons combler leur oisiveté de soldats en caserne dans les futilités de l'apparence d'un uniforme brillant, ou en allant jouer, dans les bals, les jolis cœurs auprès des dames. Et pourtant Alfred de Vigny n'était pas un va-t'en guerre, simplement il se faisait une haute idée du métier militaire. Après 14 ans de service, il démissionna et se consacra à la littérature.

C'était à l'extérieur de l'Europe qu'il fallait chercher l'action militaire.

Des officiers de Marine de valeur

Dans la Marine de Guerre, les tâches multiples demandées aux officiers, en dehors du territoire français, rendaient leur vie passionnante. **Auguste Bérard était de ceux-là.** Il s'était fait connaître, en bien, par son excel-



lent travail d'hydrographe sur les côtes d'Algérie et ses autres qualités reconnues ont fait qu'il a été choisi pour un poste à responsabilité celui de chef de la Station Française de la Nouvelle-Zélande. Pour ce poste, il fallait avoir du caractère, un sens diplomatique développé et un bon esprit d'observation afin de rendre compte au ministre de la Marine et des Colonies par des rapports réguliers, conservés aux Archives de Vincennes, des faits grands et moins grands survenus dans ces terres lointaines. La zone d'intérêt du chef de Station s'étendait sur une grande partie du Pacifique. De la base d'Akaroa il rayonnait vers l'Australie, vers la Polynésie et en particulier Tahiti. Un bon exemple de l'efficacité d'un chef de Station est donné par le prédécesseur de Bérard lors de son passage à Tahiti.

La Reine Pomaré et l'officier anglais

Le prédécesseur de Bérard, le capitaine de vaisseau Lavaud, à bord de son navire, partit d'Akaroa et après une traversée longue et mouvementée due au mauvais temps, arriva en vue de Papeete le 18 mars 1843. Dans le port, il trouve une corvette française, *La Boussole*, commandée par le capitaine de corvette Vigneau et une frégate anglaise, *Vindictive*, dont le commandant est Loup Nicolas, un descendant d'une famille huguenote française émigrée en Angleterre lors de la révocation de l'Édit de Nantes.

Lavaud reçoit à bord, sans tarder, deux officiers de Marine, Bruat et de Carpegna qui

l'informent de la situation politique désastreuse de l'île. Ces deux officiers font partie du Gouvernement Provisoire de Tahiti. Ce gouvernement a été mis en place par le contre-amiral Abel Aubert du Petit-Thouars à la suite des accords de « *protectorat demandé à la France par les Chefs locaux tahitiens* ». Ces membres du gouvernement provisoire apprennent à Lavaud que « *la Reine Pomaré était entièrement sous l'influence des Anglais et qu'elle n'agissait que par eux et leurs conseils* » et ils lui disent que l'action du gouvernement provisoire français est nulle, « *qu'ils ne sont plus tenus au courant des affaires du pays, que les rapports que lui donnaient ses fonctions étaient interrompus avec la Reine et les Chefs, et qu'enfin les lettres officielles restaient même sans réponse* ». Lavaud décide de faire cesser cet état d'anarchie et « *de rétablir les choses sur le même fond que l'Amiral les avait placées* ». Pour cela, il eut plusieurs entretiens avec la Reine et le Commodore Nicolas, et ce qu'il a pu leur dire fut suffisamment persuasif pour retourner la situation et, dit-il, « *J'eus la satisfaction avant mon départ, de voir reprendre les communications officielles interrompues entre la Reine et le Gouvernement Provisoire, qui dès ce moment reprit toute son action. Le Chef de Justice tahitien, Maré, fut même, de l'ordre de la Reine, prendre ceux de M. Bruat, Gouverneur Militaire* ». Et surtout Lavaud réussit à ramener à ses vues l'Anglais « *qui gouvernait la Reine à son gré* » ; il a retourné la situation tellement bien que notre Commodore Nicolas, en signe de reconnaissance de l'Autorité Française (nous n'irons pas jusqu'à dire de soumission...), a invité Bruat, Gouverneur Militaire, et de Carpegna, Capitaine du port, à dîner...

Cet épisode de l'Histoire de Tahiti, île si dépaysante et si attachante qu'il aurait été trop triste de la voir se détacher de nous, montre bien par l'action efficace de Lavaud qu'aux chefs de la Station de Nouvelle-Zélande étaient donnés des pouvoirs de décisions importants, et qu'ils méritaient la confiance que Paris mettait en eux.

Une cohabitation délicate

En Nouvelle-Zélande, la présence anglaise et leur administration étant dominante, les Anglais agissaient en maître dans les deux îles.

Quelle était la place d'Akaroa et des Français dans cette île ?

Elle était mal définie. En fait ils étaient tolérés, avec un semblant d'autonomie, après des accords assez flous lâchés avec réticence par les Anglais. Tolérance entrecoupée parfois d'accès de fièvre comme lorsque le 27 décembre 1842 le « *Police-Magistrate* » anglais d'Akaroa, C.B. Robinson a voulu interdire à un colon français d'Akaroa de vendre

des effets à l'encan ce qui, paraît-il, contrevenait à une loi anglaise du cru, obligeant le chef de la Station, Lavaud, prédécesseur de Bérard, à montrer les dents et à affirmer avec force que cette attitude était contraire aux accords passés avec le Gouverneur de Nouvelle-Zélande. Et que, si Robinson persistait, il irait voir le Gouverneur.

Bien qu'il n'ait jamais été question pour les Français de disputer la domination de l'Île aux Anglais, les Français auraient aimé garder ce pied-à-terre d'où ils pouvaient intervenir, au temps de la marine à voile, dans les îles du Pacifique. En fait le *statu quo* dépendait des bons rapports entre les chefs de la station française et les Gouverneurs anglais d'Australie, et ceux de Nouvelle-Zélande subordonnés à ceux d'Australie. Rapports qui pouvaient être bons, les Gouverneurs d'Australie recevant aimablement, et même, abritant pour un court séjour nos officiers comme Bérard et ses prédécesseurs.

Les discussions en haut lieu, en Europe, entre gouvernements anglais et français, visaient à délimiter les zones d'influence laissant aux Français les îles comme Tahiti et toutes celles au parfum de coprah.

Sur place la technique de colonisation bien rodée des anglo-saxons s'est révélée être plus efficace que la nôtre. Notre absence de vague importante d'émigration hors de l'hexagone ne permettait pas de combler facilement les terres rencontrées tandis que les Anglais n'y allaient pas de main morte et agissaient sans complexes, pour eux superflus, quand il s'agissait d'atteindre un but. L'exemple que rapporte Bérard est édifiant. À la fin d'un périple de voisinage autour de l'Australie et de la Tasmanie avec sa Corvette *Le Rhin*, dans sa lettre au ministre de la Marine, Bérard lui fait part de ce qu'il vient d'apprendre à Hobart-Town (port de Tasmanie) concernant les aborigènes de l'île de la Terre de Van Diemen, ancien nom de la Tasmanie. Depuis quelques années, pour faire place nette aux colons anglais, le gouvernement colonial a fait transporter tous les naturels « *dans une île du détroit de Bass et là il leur fait distribuer des vêtements et des vivres. Dernièrement on a pris les seuls qui restaient encore dans les baies ; de sorte que, dans la Tasmanie, il n'y a plus d'habitants aborigènes. Quoiqu'ils soient mieux dans leur île puisque rien ne leur manque, on a remarqué qu'il ne naissait pas d'enfants* ». Comme si de désespoir toute une collectivité déracinée avait décidé de disparaître. « *Singulière philanthropie !...* » termine Bérard.

Nous pouvons ajouter : « *Il est étonnant que les missionnaires anglicans du lieu n'aient pas pu détourner les décisions des autorités en leur rappelant l'obligation humanitaire de leur religion* ».

Car le fait religieux était omniprésent en ce temps-là. Il opposait les missions angli-

cans et catholiques dispersées dans les îles du Pacifique. Et c'était le rôle du Rhin de les visiter. Ce gros navire montrait la puissance de la France aux indigènes et remontait le moral des missionnaires catholiques souvent atteint par le prosélytisme de la religion concurrente.

En Nouvelle-Zélande, bien qu'il y ait eu, dès le début, une grande rivalité entre les missionnaires protestants et catholiques ce qui a abouti à avoir des tribus maories anglicanes et d'autres catholiques, et même si la religion de la Reine Victoria était dominante parmi les émigrants blancs, cela ne mettait pas en cause la tolérance. Du côté français l'attitude était très courtoise, voire très respectueuse. Notre capitaine de vaisseau Bérard, chef de la station d'Akaroa, de famille catholique, recevra, le 14 février 1844, l'Évêque protestant George Selwyn et lui offrira l'hospitalité de sa maison « *qu'il occupait lorsqu'il faisait des observations à terre* », hospitalité que Selwyn acceptera. « *Lorsqu'il est venu dîner à bord de la Corvette (le Rhin), il a été reçu avec tous les honneurs dus à son rang. On l'a salué de 7 coups de canons* ». L'Évêque Selwyn faisait la tournée de son diocèse à pied ! C'était un marcheur intrépide et infatigable, parcourant d'une extrémité à l'autre les chemins de la côte orientale de l'île du Sud et tous ceux, même du centre, de l'île du Nord. Ce qui lui donnait une grande connaissance des peuplades indigènes, connaissance qu'il partagea avec Bérard. Une autre source de connaissances venait de l'Évêque catholique Jean-Baptiste Pompallier homme chaleureux et très bien informé. Pompallier, bon vivant, ne vivait pas sur un pied modeste. En particulier on lui reprochait la belle goélette qu'il avait achetée pour visiter les îles.

Les Maoris de Nouvelle-Zélande et les établissements coloniaux

En Nouvelle-Zélande, bien que cette île soit proche de la Tasmanie, les indigènes ne sont pas des aborigènes, ce sont des Maoris. C'est une race de costauds, et s'ils ont des défauts, ils ont des qualités dont la première est l'intelligence. On ne peut pas leur faire le coup fait aux aborigènes de Tasmanie, tout d'abord parce qu'ils sont nombreux et qu'ensuite ils ne se laisseraient pas faire. Ils prennent rapidement la mouche et sont très prompts à la bataille. Le récit fait par Bérard le 14 août 1843 de « **L'ÉVÉNEMENT ÉPOUVANTABLE SURVENU LE 17 JUIN DERNIER** » confirme cette opinion.

L'événement a eu lieu dans le détroit de Cook (qui sépare l'île du sud de l'île du nord), sur les bords de la **rivière Waïro**. « *Deux chefs Zélandés, Rauparatea et Ranghiaita, s'étaient déjà opposés aux travaux des arpenteurs anglais dans la vallée où coule cette rivière. Comme ceux-ci continuaient toujours à avan-*

cer, ils prirent le parti de les chasser et pour cela ils commencèrent par brûler leurs maisons d'habitation. Le Magistrat de Nelson (fonctionnaire chargé entre autres fonctions de la police et siégeant dans cette ville nouvelle) fut envoyé avec 50 hommes armés pour se saisir des chefs et les faire juger suivant les lois anglaises. Mais ils avaient pris leurs précautions et à la tête d'environ 100 naturels armés jusqu'aux dents, ils refusèrent de se rendre ; après des menaces réciproques, très vives du côté du Magistrat, un coup de fusil parti par accident, fit éclater la fureur des deux partis. Il y eut une fusillade très animée de part et d'autre. Les Anglais qui n'étaient que des laboureurs ne surent pas conserver d'ordre, dix d'entre eux furent tués ; quelques instants d'après, le feu cessa et neuf autres (Anglais) se rendirent prisonniers, le reste avait disparu. Tout était fini, lorsque Ranghiaita qui est marié à la fille de Rauparatea, vint lui apprendre que cette femme avait été tuée. Les Anglais désarmés furent séparés aussitôt... ». Que va-t-il leur arriver ? « Les Anglais furent peu après massacrés de sang-froid par Ranghiaita. M. Thomson (le Magistrat), le capitaine Wakefield, le capitaine Ingham sont au nombre de ces victimes. »

Cette tragédie frappa de stupeur et de crainte tous les établissements de colons de la Nouvelle-Zélande qui se barricadèrent. Dans le secteur du détroit de Cook, proche du lieu de la tuerie, des milices se formèrent, 50 soldats arrivèrent d'Auckland et l'on mit des canons en batterie pour repousser une attaque des natives.

Mais à l'étonnement de tout le monde aucune attaque ne vint. Tout resta calme. Le Capitaine de Vaisseau Auguste Bérard fait la remarque suivante : « Cette affaire va donner beaucoup d'embarras au Gouvernement de la Colonie ; les Maoris deviendront plus exigeants et apporteront ainsi de nouvelles difficultés à l'arrangement de l'interminable question des terrains ». Fini pour les colons l'heureux temps où l'on pouvait acquérir pour des clopinettes, pour quelques dizaines d'haches, d'habits ou d'animaux domestiques, des hectares de terres s'étendant à perte de vue... Les Maoris se réveillant, reviennent sur les accords passés. Le Gouverneur de la Nouvelle-Zélande, îles qui depuis 1840 sont déclarées officiellement Terres de Sa Majesté Britannique, le Gouverneur, la main un peu forcée par les événements, décide avec bon sens de nommer un Commissaire qui va enquêter de groupe en groupe et réévaluer la valeur des terres cédées par les chefs Maoris. Mais c'est une opération délicate nécessitant l'appui de spécialistes arpenteurs et c'est une opération longue puisqu'il fallait au moins un an après le passage de l'Enquêteur, l'accord des remuants Maoris et pour terminer l'approbation de Sa Majesté pour être fixé sur l'évaluation définitive. Et pendant ce temps

nos colons n'osent pas s'approcher, ou sont chassés de ce qu'ils croyaient être leurs terres, terres qu'ils ont payé avant leur départ d'Angleterre. Car les Maoris veillent, on sait qu'ils ne se contenteront pas de faire les gros yeux et de pousser des cris sauvages (comme ils aiment le faire, dans notre monde actuel, avant les matchs de rugby) s'ils n'obtiennent pas ce qu'ils estiment être une juste rétribution, ce qu'ils appellent, d'après Bérard, le **Utū**. Ceci entraîne une paralysie de la vie des établissements de colons et peut les amener à la ruine surtout si la somme à donner pour dédommager les propriétaires naturels est considérable et dépasse leurs possibilités.

Mais quels sont, en 1843, les établissements de colons de la Nouvelle-Zélande ?

Là comme ailleurs, Auguste Bérard, notre officier de Marine montpelliérain, est un observateur sérieux et précis. Pour les colons anglais nous dirons l'essentiel ; nous verrons plus tard le groupe des colons français d'Akaroa.

Les colons anglais, se retrouvent dans deux grandes Compagnies. La première celle d'Auckland était proche de ce qui était le siège du Gouverneur en 1843, Auckland, dans le Nord de l'île du Nord. La population de la Compagnie était de 3 500 individus. Elle dépendait du Gouvernement ce qui fait que les tractations avec les *natives* ayant été plus justes qu'ailleurs, elle avait relativement moins de problèmes avec eux.

La seconde, celle de Nicholson, dont le siège était à Wellington (port Nicholson) et dont les colons étaient établis de part et d'autre du détroit de Cook, c'est-à-dire au sud de l'île du nord et au nord de l'île du sud. Le nombre de colons de cette colonie était de 7 600 individus auxquels il faut ajouter les pêcheurs de baleines du détroit (300) et les baleiniers nomades (200). La Compagnie de Nicholson était privée et avait eu nettement tendance à flouer les indigènes lors des contrats d'achat, d'où les problèmes majeurs qu'ils avaient avec eux. Malgré ces entraves, ce qui faisait l'admiration de Bérard, c'était le courage inlassable des colons dans l'exploitation des terres là où elle leur était permises « 3 000 acres ont été mis en culture ; les dernières moissons ont donné 150 tonneaux de grains ; il est probable que l'année prochaine (1854) il y aura assez de blé pour la population », car, à l'arrivée des Blancs, il fallait dans ce pays, pour un estomac européen, si l'on ne voulait pas mourir de faim, tout importer. Et si l'on exceptait quelques bizarres volatiles semblant issus de l'ère du dinosaure, la faune était pauvre, sans animaux à quatre pattes pouvant être tondus ou rôtis. Était pauvre aussi la flore de plantes vivrières, pas de grains à moudre, pas d'arbres pour savourer un beau fruit. Ce qui n'empêchait pas d'es-

sayer de développer les cultures diverses et la préparation de plantes indigènes comme le *phormium tenax* ou lin de Nouvelle-Zélande et d'aménager toute une infrastructure de routes en vue d'un futur plus radieux.

Mais en 1843 le présent était loin d'être radieux et les colons se sentaient floués eux aussi, colons à qui on avait promis monts et merveilles à leur départ d'Angleterre après que les Compagnies leur aient fait payer une somme rondelette pour une terre inapprochable. Certains se découragent et vont voir ailleurs, au Chili, à Valparaiso, où, d'ailleurs, ils ne réussissent pas mieux...

À cela il faut ajouter « la grande jalousie », comme le dit le capitaine de vaisseau Bérard, entre les deux compagnies. La compagnie d'Auckland a des difficultés financières venant essentiellement des sommes à donner aux indigènes pour l'achat des terrains et du peu d'empressement des Anglais à acheter ces terrains. Comme le gouvernement de la Nouvelle-Zélande en est le seul actionnaire, ce dernier pour la remettre à flot puise dans le budget de la colonie « en 1842 il était de 73 018 sterlings soit 1 815 486 francs. En prenant pour la population le chiffre rond de 10 000, on voit que chaque individu a payé (en impôt) 181 francs (quelle précision !) ». Il puise et épuise ce budget destiné aux deux îles. D'où la colère, justifiée, de ceux de la compagnie de Nicholson, compagnie privée aux reins beaucoup plus solides, et qui alimentent par leurs impôts la part la plus importante de ce budget.

C'est une période peu florissante, tâtonnante, pour nos îles zélandaises, mais ailleurs, chez les voisins, ce n'est pas mieux, c'est même pire.

Une grande crise économique australienne : les moutons dans les chaudrons

À la suite d'un des périples du *Rhin* en Australie, Bérard informe le ministre des causes et des effets d'une crise économique brutale atteignant ce pays. Les fermiers australiens, ruinés, étant donnée la chute spectaculaire du prix de la laine, s'affairaient à transformer, dans leurs chaudières, leur cheptel ovin pour en tirer de quoi fabriquer chandelles et savons « Qu'on se figure que dans plusieurs établissements de la Nlle Galles il y a des chaudières qui peuvent contenir de trois à quatre cents moutons et l'on concevra qu'ils auront bientôt fondus les six millions de ces animaux répandus sur le territoire... ». Pauvres moutons ! Finir dans une chaudière ! Mais sans oublier, avant l'opération, d'en détacher les gigots qui salés deviennent des jambons vendus un shilling pièce. Bérard, profitant de l'affaire, en fit l'acquisition d'une quarantaine, ceci pour l'équipage. Pendant ce temps, les têtes pensantes en Angleterre, avaient

trouvé un nouveau débouché : « *Les cinq ports de la Chine doivent donner la plus grande espérance pour l'élévation de ce pays* ». En effet, dit Auguste Bérard, les Chinois connaissent à peine la laine. Ils n'ont que des étoffes de coton, de soie, de fil ou de fourrure. « *Il y a même une grande partie de ce vaste empire où la population est si dense qu'on ne pourrait y élever des troupeaux. Et lorsque les habitants du nord de la Chine auront pris goût à la flanelle, aux draps et à toutes les étoffes de laine il sera difficile de fixer des limites à cette branche du commerce* ».

Et Bérard, tente d'insuffler dans sa lettre au ministre de la Marine le dynamisme vers lequel l'entraîne sa vision des choses : « *J'ai appris qu'un ambassadeur français avait été envoyé en Chine, on pourra voir donc bientôt le parti que notre industrie peut tirer de ce manque de bêtes à laine* ». Et notre Montpelliérain imagine avec réalisme « *c'est alors que l'Algérie deviendra un pays d'approvisionnement inépuisable. Les entreprises en Algérie jusqu'ici n'ont produit que de la viande à bon marché pour les soldats, elles pourraient par la suite aider à former des grands établissements pour la production de laine* ».

Le ministre de la Marine, au vu de cette lettre, écrit le 18 juillet 1844 au ministre des Affaires Étrangères pour l'informer des idées originales de Bérard. A-t-il été suivi ? Le ministre des Affaires Étrangères depuis 1840 était Guizot, homme que nous savons intelligent, de confession protestante et ayant des relations d'amitié avec son équivalent britannique Aberdeen. Cette amitié permettait d'arrondir les angles quand il y avait des frictions assez fréquentes entre les deux pays et cette intrusion de la France en Chine pouvait être regardée d'un mauvais œil par les Anglais jaloux et agressifs dès que l'on touchait à leur zone d'influence commerciale. Et comme Guizot voulait conserver la paix, ses positions, face à l'Anglais, ressemblaient fort, pour le peuple français, à des capitulations. Mais ce n'était que prudente attitude car étant donnée notre assez maigre marine, et nos troupes qui étaient, alors, engagées fortement en Algérie, un affrontement armé risquait, par trop, de ne tourner qu'à notre désavantage.

Pour la preuve de la réalité de ce non-entêtement de Louis Philippe et de Guizot dans la défense de causes perdues d'avance, la Station Française d'Akaroa en était un exemple.

Mais d'abord voyons quelles étaient les multiples occupations du commandant et de l'équipage du Rhin ?

Bérard et les baleiniers

L'huile de baleine était une matière première importante en Europe. Aussi la chasse à

la baleine était encouragée par les gouvernements français au moyen de subventions aux armateurs. Où fallait-il chercher la baleine ? Ces cétacés étaient particulièrement nombreux sur les côtes est de l'île sud de Nouvelle-Zélande. Il y avait un lieu que privilégiaient les baleiniers et les baleiniers français, c'était la presqu'île de Banks et, creusé dans la presqu'île, en doigt de gant, la baie d'Akaroa. Les baleiniers français venaient le plus souvent du Havre ou de Nantes. C'étaient d'assez gros bateaux à voile, 2 à 3 mâts, solides car ils vont affronter toutes les mers. Chargés de nourriture pour des mois, ceci pour un équipage qui comptait au moins une vingtaine d'hommes, ils partaient de France pour une très longue traversée. De France pour rejoindre la Nouvelle-Zélande par où passaient-ils ? Le trajet que Bérard considérait comme étant le plus sûr et le plus rapide, c'était celui que lui-même avait emprunté avec sa corvette de charge, le *Rhin*. Cette corvette était un navire de 43 m de long et de 10,4 m de large, de tirant d'eau de 6,7 m, d'un déplacement de 800 tonneaux. Il était armé de 4 canons de 30 et de 18 caronades (canons orientables) de 24. Tout ceci pour ceux qui aiment les précisions, et en hommage, à notre capitaine de vaisseau qui avait de l'estime pour son bateau. Naturellement c'était un navire à voile. Bien construit, d'après Bérard, pour la mission à laquelle il était destiné. Ventru, avec de la place pour caser des vivres pour deux ans, des animaux vivants, des vaches, des moutons, etc. Tenant bien la mer, il ne fallait pas lui demander, en plus d'avoir des performances d'un fin coursier...

Parti de Toulon le 15 août 1842 il traversa l'Atlantique, fit relâche à Bahia, où il fit des provisions « remplacer les vivres consommés depuis notre départ de Toulon » et d'autres « *bien meilleur marché au Brésil (qu'en France) comme le sucre, le café, le rhum, le tabac* ». Il partit de Bahia le 12 octobre 1842. Retraversant l'Atlantique, il allait chercher et trouver les bons vents qui gonflaient joyeusement les voiles et le poussaient constamment vers l'Est. En se maintenant toujours autour du 39° parallèle, il passa le cap de Bonne Espérance et arriva à Hobart-Town (Tasmanie) après 66 jours de traversée (64, plus deux jours, immobile devant la Tasmanie à attendre que le vent se lève). « *Il ne s'est manifesté aucune maladie... à peine quelques symptômes de scorbut* ».

Trois passagers, non prévus à Toulon, des Missionnaires, destinés à une Mission de Nouvelle-Zélande, et dont la place avait été difficile à trouver à bord et pour lesquels Bérard, faute de mieux, avait fait aménager trois couchettes dans la Sainte Barbe (soute à canons ! le voyage a dû leur laisser un souvenir impérissable !), ces Religieux profitèrent de cette escale pour débarquer, ayant trouvé un bateau pour les amener, sans attendre, à

leur Mission. Débarqua aussi, M. Verreau, personnalité prévue celle-là, *naturaliste voyageur* du Museum d'Histoire Naturelle qui partait à la découverte des animaux et plantes extraordinaires de ces Terres bizarres que sont la Tasmanie et l'Australie.

Le *Rhin*, parti d'Hobart-Town le 3 janvier 1843, entrait dans la baie d'Akaroa le 11 janvier. Auguste Bérard allait succéder au Capitaine de Vaisseau Lavaud et assurer les fonctions de Chef de la Station Française de Nouvelle-Zélande, ceci pendant trois ans.

Les baleiniers des mers du Sud

Plaignez-plaignez la baleine

Qui nage à perdre haleine

Et qui nourrit ses petits

De lait froid sans garantie.

Robert Desnos

(Chantefables et chantefleurs)

Le chef de la Station d'Akaroa était chargé de la surveillance et de l'aide aux baleiniers qui cherchaient la baleine dans les eaux des mers du Sud. Quand Auguste Bérard est arrivé à Akaroa, début 1843, il y a trouvé, ancrés dans la baie, six baleiniers français. Il nous en donne le nom, celui de leur capitaine, et le nombre de barils d'huile tirés des baleines capturées. Par exemple : le *Ketos* – capitaine Brochard – 1 500 barils ; l'*Océan* – capitaine Coste – 500 barils... Naturellement, ce n'était qu'une partie des baleiniers français présents dans ce secteur du Pacifique. Bérard constate que « *les encouragements et les secours accordés généreusement par le gouvernement à cette pêche ont atteint leurs buts* ». Nous voyons que les subventions accordées à la pêche ne datent pas d'aujourd'hui ! « *Les équipages sont français et ils peuvent rivaliser avec ceux des Américains et des Anglais. Tous les capitaines ont maintenant une grande expérience et une bonne tenue* ».

Et Bérard nous fait entrer dans le monde des baleiniers. « *Beaucoup pensent que le capitaine doit avant tout harponner mais j'ai remarqué que ce n'était pas indispensable. Dans le langage des baleiniers, il y a des capitaines qui amènent c'est-à-dire qu'ils se mettent dans leur pirogue pour aller à la poursuite de la baleine. D'autres qui n'amènent pas... Je crois qu'il faut qu'un capitaine ait été harponneur mais une fois qu'il commande il doit surtout s'attacher à connaître les parages et les localités de pêche... Quand un capitaine amène, il y a continuellement des sujets de comparaison, et celui des harponneurs qui réussit le mieux se croit supérieur et fait communiquer aux autres cette supériorité, de là une tendance à l'insubordination* ».

« *J'ai remarqué qu'à bord des bâtiments où le capitaine n'amène pas, il y a une plus grande considération pour lui... Les bâtiments sont mieux tenus, les matelots plus soumis et plus contents. Le capitaine Peter (c'est un Français)*

de Le France, est un homme froid qui ne dit que le nombre de paroles indispensables pour diriger la pêche. Il lui arrive quelquefois de ne pas souffler un mot de la journée, cependant il fait toujours de bonnes pêches et son bâtiment est le mieux ordonné que j'ai vu ».

De la vertu du silence à la mer ! Un peu d'imagination et nous voyons apparaître le capitaine Achab, avec le visage de Grégory Peccq à la poursuite de Moby Dick, la baleine blanche. Ce « conte apocalyptique obsédant » a été écrit en 1851 ; Herman Melville, son auteur, ayant navigué à bord d'un baleinier, il est fort possible qu'il ait pu approcher notre Montpelliérain et sa corvette *Le Rhin*. Rares devaient être les baleines aussi féroces que Moby Dick, quoique... Lors d'une tournée à Hobart-Town, Bérard s'est trouvé devant une situation qui montre la dangerosité de cette pêche. Le capitaine de *Le Manche* et cinq matelots avaient disparu à bord de leur pirogue alors qu'ils avaient piqué une baleine. Bérard ne nous dit pas dans quelles conditions ils ont disparu. Ce que l'on sait c'est que parfois, piquée par le harpon, bien que nageant lentement elle entraînait au loin la pirogue et ses occupants, qui, perdant de vue le bateau, s'égarèrent. C'est pour prévenir cette situation dramatique que, parfois, ceux de la pirogue ne voulant pas être entraînés trop loin coupaient le filin les reliant au harpon et laissaient partir l'animal. Notre pauvre baleine mourrait mais son corps flottait comme toutes les baleines mortes et c'était une aubaine pour le baleinier chanceux qui la découvrait et récupérait son huile sans fatigue. Pour en revenir au navire baleinier décapité, Bérard a pu reconstituer son équipage en nommant le second en tant que capitaine, le 3^e officier en tant que second et en lui donnant une partie des matelots d'un baleinier, *Le Bourbon*, capitaine Lemasson, dont le très mauvais état venait de faire l'objet d'une interdiction de naviguer par les Anglais, interdiction confirmée par une commission nommée par Bérard et acceptée par les Anglais.

« Toutefois il y a à leurs bords (des baleiniers) un grand nombre de désertions... Plus je pense à la cause de ces désertions, plus je la trouve inexplicable. D'abord j'ai cru qu'elle était due à la modeste part qui revient au matelot à la fin de leur campagne... Mais les capitaines citent des pêches heureuses où après une période de pêche de 8 à 10 mois seulement, tandis que le bâtiment faisait la dernière relâche au Chili, des matelots et des harponneurs ont déserté laissant à bord une part de mille ou douze cents francs. C'est donc la vie de boucanier qui leur plaît, un esprit d'aventure qui les pousse... »

Bérard manifeste vis-à-vis de la dure condition des matelots une compréhension et une préoccupation humanitaire dont il fait part au Ministre : « Lorsque les bâtiments arri-

vent au mouillage, après huit à neuf mois de mer, on ne peut se figurer l'état des matelots qui ont été soumis pendant un aussi long intervalle de temps à des privations de toute espèce, au régime des salaisons qui les rend avides de tout ce qui se trouve à terre. Aussi au moment où on les lâche, ce sont des bêtes sauvages que le contact de la terre a effarouchées et qu'il est impossible de contenir... Il faut savoir qu'après tant de travaux, de périls et de misère, ils ne recueillent à leur retour qu'une modique somme d'argent, il faut qu'on vous ait appris que s'il leur arrive d'avoir une jambe ou un bras emportés par la ligne, la dureté des armateurs leur laisse peu d'espérance pour leur avenir, il faut enfin bien les connaître pour montrer quelqu'indulgence et ne pas punir trop sévèrement leurs folies... Aussi ai-je adopté le système préventif, je cherche à éliminer les occasions de mal faire et pour cela je les oblige à rentrer à leur bord à 8 h du soir. »

Les colons français d'Akaroa

Les Anglais avaient une technique de colonisation bien rodée au fil des ans. Dans un premier temps, ils établissaient dans un lieu bien choisi une base militaire solide ; ensuite dans un deuxième temps, ils achetaient des terres aux indigènes ; dans un troisième temps, ils distribuaient, en les faisant payer, ces terres aux colons. Nous avons vu que pour la Nouvelle-Zélande, malgré des aléas, les résultats étaient là, que ce soit par l'intermédiaire du gouvernement ou par celui de grandes compagnies privées. Par exemple la compagnie de Nicholson-Wellington avait acquis, d'après Bérard, 20 millions d'acres ; comme l'acre vaut 40 ares minima, je vous en laisse faire la conversion en hectares ! On comprend qu'à ce régime l'île du Nord était occupée en grande partie, et que l'île du Sud qui paraissait moins attrayante (même pour les Maoris qui n'y étaient que 5 000 alors qu'ils étaient 90 000 au Nord) était en voie de l'être, ceci par la gent anglo-saxonne. Les Anglais,

d'ailleurs, malgré les tracas que leur occasionnaient les Maoris, allaient se rendre indispensables pour ce peuple belliqueux. Dès qu'un Chef de tribu était en passe d'attraper une raclée par une tribu plus puissante, il allait demander du secours aux Anglais qui tels des chevaliers justiciers aux uniformes flamboyants, et pourquoi pas musique et cornemuse en tête, accompagnaient le magistrat qui venait rétablir l'ordre. Prestige à la clé assuré...

Akaroa était-elle en 1838 une colonie française ?

Était-elle une petite France limitée à une presqu'île, petite excroissance de la côte Est de l'île du Sud ? En vérité affirmer cela c'était se leurrer. Ce n'est pas parce que le drapeau français flottait sur un bâtiment de guerre ancré dans cette adorable baie, ce n'est pas parce que les baleiniers français ne payaient pas de taxes aux Anglais et qu'ils pouvaient chasser la baleine dans la baie d'Akaroa, qu'il fallait se croire dans un coin bien de chez nous. Comme le dit plus tard Bérard en 1843 dans sa lettre au ministre de la Marine : « Peu de jours après mon arrivée à Akaroa, il m'a été facile d'apercevoir que notre colonie n'était QU'UNE ILLUSION et que cette apparence d'occupation ne tenait qu'à une foule de petites concessions personnelles qui étaient le résultat de la bonne intelligence qui régnait entre M. Lavaud (capitaine de vaisseau prédécesseur de Bérard) et les autorités anglaises. Qu'est-ce en effet qu'une colonie française où il y a un magistrat anglais (M. Robinson), des lois anglaises en vigueur et quelques habitudes françaises tolérées ? »

En fait les Français, pendant des décennies, s'étaient arrêtés au premier stade de la colonisation, celui de la présence militaire, utile pour surveiller et venir en aide aux bateaux de nos ressortissants navigant dans les mers du Sud et sans jamais vouloir aller plus loin, sans attirer des colons de chez nous.



Ceci jusqu'en 1838 où un homme un tantinet trouble, un *aventurier français* selon Madame Hélène Fréchet dans son livre destiné à la préparation du concours de Sciences Po. C'est un « *capitaine du navire baleinier, Le Cachalot, demeurant au Havre de Grâce* », du nom de Langlois, qui décide de se lancer dans l'établissement d'une colonie française dans la presqu'île de Banks.

Théoriquement établir un coin de France en Nouvelle-Zélande était possible car, bien qu'occupée presque entièrement par les Anglais, elle n'était pas encore déclarée, en 1838, terre de sa Majesté Britannique.

Langlois va acheter aux Maoris toute la presqu'île de Banks, un trait rectiligne au niveau de l'isthme formant les limites avec « *la Grande Terre* ». Un acte est passé le 2 août 1838 en présence des représentants des Maoris de la tribu de la presqu'île (la lecture de l'acte leur a été faite en langue Maori), acte modifié deux ans après, le 11 août 1840 pour laisser aux Maoris un morceau de terre « dix acres pour chacun, proches de l'établissement » et un carré de 20 mètres de côté dans une ville projetée. Bizarrement, cet acte amélioré de 1840 ne parle pas de la somme à donner aux Maoris. Par contre, il s'étend en long et en large sur la nouvelle nationalité des indigènes de la presqu'île qui seront français, englobant ceux en place, ceux qui sont partis et qui reviennent et ceux à naître. Nos « natives » seront protégés par la France, soumis aux lois françaises, et, qui plus est, soumis au service militaire et devront se battre « *contre l'ennemi quel qu'il soit* ». Pour irriter et provoquer l'Anglais on ne peut faire mieux que cet acte ! Est-ce que Langlois agissait seul ? C'est douteux. Y avait-il, là dessous, la main d'un ministre de la Métropole qui jouait à titiller la Grande-Bretagne ? C'est possible, d'autant que Guizot n'est pas encore là, aux Affaires Étrangères, lui qui va débiter avec son ami Aberdeen, son *alter ego* d'Outre-Manche, une ère d'Entente Cordiale. Ce qui est sûr c'est que Langlois était le prête-nom d'une compagnie, la Compagnie Nanto-Bordelaise, créée par quelques financiers dont le représentant à Akaroa va être Eugène de Belligny. Cette Compagnie va faire de la publicité et réussir à trouver une soixantaine de braves Français qui s'embarquent de France sur le *Ville de Paris* et arrivent à Akaroa en même temps que le nouveau chef de la Station, le capitaine de vaisseau Lavaud et sa corvette *l'Aube*, ceci en 1840.

Mais là, déception majeure, 1840 est l'année où **la reine Victoria déclare la Nouvelle-Zélande terre de la Couronne**. Certains disent que c'était pour couper les ailes à la France si cette dernière avait l'intention d'étendre son occupation de l'île du Sud. Mais ce n'est pas exact car la colonisation anglaise du Nord et du Sud est déjà trop avancée pour craindre l'extension du territoire français. Par

contre, pour la France, trouver une raison à l'installation en 1840 des colons français est simple : ce pays n'avait aucune ressource, et les baleiniers et militaires sont obligés d'aller en Australie ou en Tasmanie acheter de quoi se nourrir. Installer des agriculteurs à Akaroa devait résoudre ce problème majeur. Mais maintenant comme les Anglais considèrent depuis 1840 Akaroa comme terre anglaise, pas question d'établir une terre française dans ce qui est déclaré terre anglaise ; pas question de lois françaises dans la presqu'île de Banks. En outre les colons sont floués car ils ne peuvent s'établir sur les nombreux hectares qu'ils croyaient avoir acquis dans la presqu'île. Ils vont devoir attendre longtemps une réévaluation du prix des terres, réévaluation demandée par « les natives ». Bérard, plus tard parlera d'une somme de 10 000 francs à donner aux indigènes et qui éteindrait leurs revendications. Mais cette somme la Compagnie Nanto-Bordelaise ne les a même pas ! « *Et il faut obliger la Compagnie à tenir les engagements pris envers les colons... mais comme il n'existe aucun écrit à cet égard... il faut la menacer de la forcer à des indemnités envers des hommes qu'elle a trompé de la manière la plus odieuse* ». Mais dire que l'on doit l'obliger à tenir ses engagements a tout du vœu pieux.

Pauvres colons français ! Heureusement qu'ils ont pour les soutenir les capitaines de vaisseau Lavaud, puis Auguste Bérard. Car avec l'insuffisance de la Nanto-Bordelaise, le regard suspicieux que leur portent les Anglais, les exigences qui paraissent sans limite des Maoris, ils ont de quoi déprimer. Comment vont-ils s'en sortir ? Ces Français, hommes, femmes, enfants venaient, en majorité, de la région du Havre. Leur généalogie a été conservée par leurs descendants, habitants actuels, qui, hélas ! ont perdu, pour la plupart, l'usage de notre langue. Ce n'étaient pas des « *chassés de leur pays* » débarquant d'un

Mayflower. Ils n'avaient aucun tempérament ni missionnaire, ni moralisateur. Ils étaient humbles et travailleurs et Auguste Bérard manifeste pour eux une sympathie évidente. Dans sa lettre du 28 février 1844 au ministre de la Marine : « *La petite colonie d'Akaroa avance lentement mais tous ses pas sont des progrès. Les colons ont beaucoup travaillé depuis trois ans. Ils ont presque tous défriché les cinq acres (un peu plus de deux hectares) que la Compagnie Nanto-Bordelaise a délivrés à chacun d'eux. Ils ont conçu qu'ils pouvaient par la suite tirer un grand profit de leur propriété... et s'ils veulent la revendre et retourner en France chacun aura une petite fortune. À la fin du mois dernier (nous sommes le 28 février, mois d'été dans le continent austral), on a récolté des blés, il y en aura assez pour la consommation de la population française. Malheureusement le blé est attaqué par le charbon (blé noir). Ce serait grand bienfait d'envoyer par le premier bâtiment deux ou trois barriques de vitriol bleu (sulfate de cuivre) avec les proportions à utiliser* ». « *Les pommes de terre et tous les légumes sont en bien grande abondance et d'une qualité supérieure. Les arbres fruitiers, n'ont encore que deux ans, cependant dans deux ans on aura des pêches, des abricots, des cerises, des prunes, des poires et des pommes... Une richesse pour les naturels en raison du peu de frais de sa culture et de l'abondance de ses produits serait l'introduction du châtaigner... Quant à la vigne nous aurons une vingtaine de grappes de raisin... il faut attendre* ».

À la lecture des lettres de Bérard destinées au Ministre, qui sont des études précises comme le faisaient les grands navigateurs tels Bougainville ou la Pérouse, on imagine la vie de ces exilés volontaires.

« *Lorsqu'on considère avec réflexion le climat et le sol de ce pays, on est étonné de la petite quantité de ses productions naturelles propres à*



Arrivée des colons français dans la baie d'Akaroa.



Greniers indigènes et habitations 1845 (1).

la nourriture de l'homme, il faut tout y importer, végétaux et animaux, alors que tout y réussit. Un noyau de pêche que j'ai semé l'année dernière au mois de juin a déjà produit un petit arbre de trois pieds et demi de haut. Les abricotiers sont superbes ». Cette fécondité de la terre est communiquée à la gent animale : « La multiplication des animaux est encore assez remarquable ; 22 brebis apportées d'Hobarth Town (Tasmanie) en janvier 1843 ont fait 25 agneaux à leur première portée... les troupeaux n'exigent aucun soin, on les laisse sur une petite montagne où ils ont une nourriture abondante ». Ce pays paraît avoir des atouts remarquables. Il faut dire que ce coin de la côte Est de l'île du Sud est privilégié. Le climat est tempéré en Nouvelle-Zélande, mais très pluvieux et ceci toute l'année. Or, dans le secteur d'Akaroa et, au-dessus et au-dessous de la presqu'île, les pluies sont rares. C'est un cousin du climat de notre Languedoc en quelque sorte.

Que dit-il encore, le 14 août 1843, au sujet du climat : « Les mois de juin et de juillet, le commencement du mois d'août ont été très beaux (ce sont des mois d'hiver sous ces latitudes). Point de gros vents, des calmes beaucoup plus fréquents que pendant l'été. Le thermomètre n'est descendu qu'à un° au-dessous de zéro et cela pendant la nuit. Mais ce qui paraît le plus en faveur du climat, c'est que les pêcheurs et les abricotiers n'ont pas perdu leurs feuilles. La vigne, le mûrier et le noyer se sont dépouillés comme en Europe ».

Bérard a fait un recensement précis des Français en février 1844 : « La population se compose de 27 colons (nos émigrants de

1840), 14 femmes, 17 enfants (9 garçons 8 filles). Français que le hasard a amené : 11. Total de la population française : 69. Il n'y a pas encore de morts parmi les premiers émigrants ». On voit que leur nombre n'a pas de quoi impressionner ni les Anglais, ni les Maoris. Et s'il n'y avait pas le vaisseau de guerre de Bérard...

En effet à Akaroa il y avait aussi des Anglais, et ce, bien avant l'arrivée de nos colons : « 47 hommes, 12 femmes, 27 enfants, en tout 86... presque aucun Anglais ne cultive la terre ». À l'inverse des Français qui sont tous cultivateurs. « Ce sont des cabaretiers, des ouvriers, des scieurs de long, des propriétaires de bœufs et de vaches, tous spéculateurs et l'on ne sait comment ils vivent ». Que veut dire Bérard dans cette dernière phrase ? On sent que ce n'est pas très flatteur.

Les Maoris d'Akaroa

« Lorsque M. Lavaud est arrivé ici (en 1840), la population Maorie du port était de 43 individus, dans l'espace de 3 ans, il en est mort 18. Depuis qu'il a été question du paiement des terres, il en est venu d'autres s'établir dans les diverses petites baies (qui existent dans la grande baie d'Akaroa), on y compte aujourd'hui 100 naturels. La population de "Pigeon Bay", de "Port Levy" et de "Port Cooper" (baies situées autour de la presqu'île) s'élève a priori à 200 individus ».

« La mortalité des Maoris est un fait qui étonne beaucoup de monde, mais qui me paraît facile à expliquer. D'abord ils sont très mal logés, sous un climat qui, sans être rigou-

reux, demande cependant un peu de confortable intérieur. Ils sont horriblement sales ; leur nourriture, sans les pommes de terre, serait extrêmement pauvre et il faut croire que ces conditions qui ont existé de tout temps ont empêché l'île du sud de la peupler car on ne compte pas en tout 3 000 habitants Maoris, cependant qu'elle est aussi grande que celle du Nord (où il y a 80 à 90 000 naturels). Joignez à cela qu'ils ont pris les costumes européens et qu'ils travaillent moins. Ces costumes demandent une propreté habituelle, ils changent rarement d'effets, ils ne se lavent jamais, ne se baignent ni en été, ni en hiver ».

Le capitaine de vaisseau Bérard continue sa lettre au ministre de la Marine : « Des habitudes superstitieuses de leur ancienne religion les éloignent de tout ce qu'il faudrait faire pour se guérir quand ils sont malades. Si ce peuple, qui est d'ailleurs très intelligent, ne prend pas les mœurs d'hygiène et de travail des Européens, il est probable qu'il ne tardera pas à disparaître ». Comme ce peuple n'a pas disparu, on peut penser qu'il s'est mis au travail (le travail c'est la santé !), et qu'il s'est mis à se laver... À noter que Bérard dans cette lettre montrait un vif intérêt d'hygiéniste. C'est familial. Son frère, auprès de la faculté de médecine de Montpellier, était un actif enseignant dans la chaire toute nouvelle d'Hygiène. Par ailleurs s'il y avait eu transmission de maladies par les Européens, les officiers de Marine n'auraient pas occulté cela dans leurs lettres adressées au Ministre. D'autant plus qu'il y a à bord du Rhin, deux chirurgiens qui ont des connaissances médicales associées à un sens de l'observation aiguisé. Justement, d'eux, Bérard nous en parle.

Les chirurgiens du « Rhin »

Le premier, M. de la P., chirurgien en second, lui a causé pas mal de soucis. Alors que, pendant la traversée en venant de France, il s'était comporté convenablement dans son travail, arrivé à Akaroa, cela changea. Avant son engagement dans la Marine de Guerre « ...il s'était trouvé sur un baleinier comme chirurgien et il y avait contracté des habitudes commerciales qui ne vont pas avec le Service de la Marine militaire ». Il allait sur les bateaux civils, les baleiniers, soigner malades et blessés, ce qui était d'ailleurs vu par Bérard comme allant de soi et faisant partie de ses devoirs, mais il faisait payer ses soins, ne se contentant pas d'un petit cadeau... Ses camarades à diverses reprises ont amicalement essayé de lui faire abandonner cette pratique, mais rien n'y fit, « et lorsqu'il en est résulté des éclats assez scandaleux, ils m'ont demandé de le faire partir du carré ». La décision à prendre était grave : « ...il a été embarqué sur sa

(1) Charles Meryon Nouvelle-Zélande, Greniers Indigènes et Habitations à Akaroa (Presqu'île de Banks, 1845) 1860. Etching. Collection of Christchurch Art Gallery Te Puna o Waiwhet, purchased 1972.

demande à bord du baleinier l'Harmonie et le chirurgien qu'il a remplacé (les gros baleiniers embarquaient aussi un chirurgien) a été mis à bord du Rhin ». Et Bérard dit au ministre de la Marine : « M. de la P. a mis ici une telle négligence dans le service que j'ai été obligé de le punir. Je crois pouvoir maintenant affirmer à Votre Excellence que ce serait justice de le renvoyer du corps de la Marine car il n'existe plus aucun doute sur les fautes graves dont il a été accusé ». Exit la « crasse de meule » comme diraient nos Marins bretons !

Par contre, en total contraste, il n'a que des éloges à faire de toutes les personnes de l'État-Major « ...zèle, activité, intelligence se trouvent réunis pour le bien du service... je vois régner à bord cette bonne harmonie qui est si désirable pendant les longs voyages ». On peut penser que Bérard est pour beaucoup dans ce bon état d'esprit. Après avoir signalé les officiers qu'il distingue, en particulier le lieutenant chargé du détail « qui a su concilier pour la discipline cette sévérité juste qui convient au service avec cette indulgence que réclame quelquefois le caractère insouciant du matelot », notre capitaine de vaisseau poursuit : « Les services de M. le **CHIRURGIEN MAJOR ARNOUX** (2) méritent aussi une attention particulière, non seulement à cause des soins qu'il a constamment donnés à l'équipage mais encore pour ceux qu'il a prodigués aux colons et aux étrangers, Anglais ou Américains. Dernièrement il a fait une amputation de jambe à un matelot anglais, il a soudé à un autre un orteil presque entièrement détaché par un coup de hache ; ces deux opérations suivies d'un brillant succès ont attiré la reconnaissance des Anglais et l'admiration de tous ceux auxquels il donne aussi très souvent les secours de son art ». Plus d'un siècle et demi après on peut être fier de lui !

L'aide apportée par l'Équipage du Rhin

L'aide apportée aux baleiniers français justifiait à elle seule la présence militaire française dans la station. Les navires militaires qui se sont succédés à Akaroa outre le secours aux hommes avaient pour les bateaux français, les baleiniers, une fonction apparentée à celle d'un Navire Atelier. Le Rhin prêtait ses cadres et matelots spécialistes, charpentiers, calfats, voiliers, ouvriers du fer... pour réparer les diverses avaries. Une facture a été conservée concernant un bateau connu, le Comte de Paris pour avoir transporté, après bien des péripéties les colons français. Entre parenthèses son commandant, J. Langlois, capitaine au long cours était la même personne qui avait négocié, en les escroquant outrageusement, l'achat de la presqu'île Banks aux indigènes. Cet homme n'avait pas l'estime de

Bérard « le capitaine de ce bâtiment dont la conduite et le caractère sont plus que suspects ». Il le soupçonne trois ans après d'une escroquerie aux assurances « dans la détermination de perdre son bâtiment après en avoir tiré... tout ce qui avait quelque valeur ». Malversation grave qui 160 ans après doit tomber dans la prescription ! Les réparations importantes sur le Comte de Paris effectuées à Akaroa par l'équipage de l'Aube (prédécesseur du Rhin) ont été chiffrées le 24 décembre 1840 et la facture adressée à l'Armateur. Les chiffres s'élèvent à 1 444 heures de travail des diverses spécialités. Avec des notes comme « la journée d'un ouvrier charpentier se paye de 8 à 12 francs, d'un calfat 8 à 10... ».

« L'équipage, dit Bérard, est en très bonne santé, les hommes ont acquis l'habitude de tous les exercices. De sorte que dans la belle saison il m'est facile de les employer quelque fois à faire les chemins ou des ponts qui donnent une plus grande valeur aux propriétés des colons. Et lorsque ceux-ci par des accidents quelconques ne sont pas en état de travailler au moment de la récolte, ou dans toute circonstance passée, je leur envoie un ou deux hommes pendant six à huit jours. Comme ces hommes n'y vont qu'autant que cela leur fait plaisir, je n'exige aucun salaire ». Et Bérard ajoute : « Au milieu de toutes ces occupations diverses nous avons encore le temps de donner aux matelots des leçons de lecture, d'écriture et de mathématiques. Dix-huit d'entre eux qui ne savaient rien, écrivent aujourd'hui à leurs parents ».

Évolution de la cohabitation franco-anglaise

En 1840, la Reine d'Angleterre considérant que l'encadrement administratif était suffisamment évolué déclara la Nouvelle-Zélande terre de la Couronne, ce qui fait que, lorsque les colons français débarquèrent à Akaroa, ils ne débarquaient pas sur une terre française, comme ils le croyaient, mais sur ce que les Anglais considéraient maintenant comme terre anglaise. Est-ce que les Français allaient se battre pour ce coin de terre afin de la garder française ? Mais chance pour les hommes de bon sens en 1840, il y avait aux affaires étrangères des deux pays, deux hommes intelligents et amis, Guizot pour la France, et Aberdeen pour la Grande-Bretagne. Étant donnée la tendance belliqueuse de leurs concitoyens, ils n'allaient pas crier sur tous les toits qu'ils cherchaient la conciliation avant tout. L'ennui c'est que pendant leurs discussions du genre de celle-ci, et que l'on peut avancer sans trop se tromper : – L'Anglais : « Je te laisse faire à Tahiti » – Le Français : « Je t'abandonne la presqu'île de Banks », l'ennui

c'est que le Chef de la Station française était laissé sans directives sur la conduite à tenir. Situation pour lui « fort pénible ». Il fallait faire semblant, chercher le *statu quo*. C'est ce qu'a fait pendant trois ans, de 1840 à 1843, le prédécesseur de Bérard, le capitaine de vaisseau Lavaud. Cette attitude était facilitée par le fait que le Gouverneur Hobson de la Nouvelle-Zélande s'entendait très bien avec Lavaud et qu'il ne voulait pas brusquer les choses. Cette domination française n'était « qu'une illusion » comme l'écrivait Bérard au ministre de la Marine car, dans Akaroa, les Anglais avaient installé un « Police Magistrate », au nom facile à retenir, Robinson, sorte de « juge-commissaire de police » chargé de faire respecter les lois anglaises qui entrent en vigueur.

L'année 1843 va voir la fin de « l'illusion ». Le Gouverneur conciliant Hobson décède, il est remplacé par Shortland qui l'est moins, lui, conciliant. Shortland fait la tournée des ports avec le brick colonial le Victoria. Bérard vient de prendre le commandement de la Station, et il attend la visite du nouveau Gouverneur. Ce dernier ne peut pas, paraît-il, entrer dans la baie d'Akaroa car les vents sont contraires ; et il va jeter l'ancre à Pigeon bay, de l'autre côté de la presqu'île. Robinson, par voie de terre, va prendre les directives du Gouverneur et revient, (on suppose un peu gêné étant donné les bons rapports qu'il entretient avec Bérard), transmettre à ce dernier les directives du Gouverneur. Ces directives portent sur trois points qui sont non appliqués depuis trois ans. Bérard enverra une lettre au Gouverneur pour protester mais il ne se fait aucune illusion sur le résultat à en attendre.

Le premier point, c'est le drapeau. Jusqu'en 1843, seul, flottait sur Akaroa le drapeau français. Les journaux anglais du temps, par gloriole, écrivaient qu'en 1840, un navire anglais était venu mettre l'Union Jack sur Akaroa, allégation reprise par les écrivains et journalistes français, même actuellement. C'est faux.

Le témoin principal de cet acte très symbolique, notre ami Bérard écrit :

« C'est le 9 février 1843, sans cérémonie que le pavillon Anglais a été arboré auprès de la maison de M. Robinson. J'ai préféré qu'il en fut ainsi que s'il eut fallu être témoin de cet acte en présence de la Vindictive, parce qu'on n'aurait pas manqué de dire qu'elle ne venait que pour cela ». La Vindictive était ce navire de guerre anglais qui se déplaçait dans le Pacifique et que nous avons déjà vu à Tahiti.

Le deuxième point va toucher les Français au porte-monnaie. L'on voit arriver à Akaroa, M. Cooper, collecteur des Douanes. Les douaniers vont monter sur les baleiniers pour éva-

(2) Au cours de cette campagne dans le Pacifique, autour de la Nouvelle-Zélande, le chirurgien Arnoux constitue une importante collecte de spécimens botaniques, zoologiques et d'ethnologie. Il trouve le crâne d'une nouvelle espèce de baleine à bec que Louis, Georges Duvernoy (1777-1855) nommera en 1851, en hommage au capitaine du vaisseau et à son chirurgien, la Bérardie d'Arnoux ou *Berardius arnouxii*.

luer les taxes. Les premiers visités sont les Américains et cela se passe mal « *visites suivies de mauvais propos et d'injures* ». Bérard tout d'abord a conseillé aux baleiniers français qui voulaient échapper aux douanes d'aller mouiller « *à l'anse des baleiniers* » ou à *Pigeon bay* « *où il sera possible de leur expédier par terre, les ouvriers dont ils auront besoin* ». Mais les douaniers anglais n'étaient pas nés de la dernière pluie et avaient la parade : les navires qui avaient échappé à la taxation « *pourraient être saisis au premier port anglais où on ne les trouverait pas en règle* ». D'où à tout prendre, il valait mieux jouer le jeu d'autant plus que les taxes demandées étaient modérées.

Le troisième point concerne la pêche : interdiction est faite aux navires étrangers de pêcher à moins de 3 miles des côtes. Cette interdiction, qui aurait été très dommageable les années précédentes, ne l'était plus. « *En effet, l'affaire de la pêche se résoudra naturellement par le manque de baleines. La pêche des baies est la plus destructrice de toutes puisque à chaque fois on détruit deux cétacés, la mère et le petit. Aussi ces animaux diminuent-ils rapidement* ». Ce qui explique que les compagnies anglaises aient fait pression sur le Gouverneur pour interdire cette pêche aux étrangers. Les baleiniers vont sur les côtes Nord-Ouest de l'Amérique où il y a beaucoup de baleines, et on ne verra « *à la saison prochaine que ceux qui n'ont pas été prévenus à temps* ».

Ainsi après l'application, sans douleur, de ces directives anglaises, le rôle du capitaine de vaisseau est limité au soutien de la population française, « *aux colons qui ont acquis légalement des terrains* » et baleiniers, dans un pays étranger, rôle qu'après tout, a été le sien, auparavant, en priorité. C'était un peu la fonction d'un Consul. Une érection d'un Consulat que Bérard encourage ses Ministres à créer tout comme venaient de le faire les Américains. Et prévoyant le développement rapide de la Nouvelle-Zélande, un Consul, disait-il, favoriserait l'éclosion d'échanges commerciaux fructueux entre ce pays nouveau et la France. Notre Capitaine de Vaisseau avait une vision juste des choses. Ces qualités, parmi d'autres, lui vaudront les étoiles d'Amiral lorsqu'il va rentrer en France en 1846.

On ne peut qu'avoir de la sympathie pour cet homme curieux de tout et qui nous a transporté par ses lettres vers des pays lointains encore pleins de mystère.

Auguste Bérard



Auguste, dont nous avons suivi l'action en tant que chef de la Station française en Nouvelle-Zélande de 1843 à 1846, est né à Montpellier en 1796. Soit quelques mois à peine après que la Convention, avant de se séparer, abolisse la peine de mort le 4 brumaire an IV (1795). Le peuple étant rassasié de toutes ces têtes coupées. Cette peine de mort sera rétablie en 1810 (*Henriette Walter : Des mots sans-culottes*).

Sa famille venait d'Alès. Cette ville possédait, jusqu'en 1792, ainsi que Vannes dans le Morbihan, une École d'Aspirants Officiers de la Marine de Guerre. Ceci a pu influencer la famille d'Auguste dans le choix de carrière, carrière d'officier de Marine à laquelle il n'aurait pu prétendre sous l'Ancien Régime étant donné que pour entrer dans cette École d'Alès, il fallait posséder quatre quar-

tiers de noblesse ce qui n'était pas le cas pour notre héros. *La démocratisation salutaire étant passée par là nous retrouvons Auguste élève de la Marine de 1^{re} classe*, embarqué pour un tour du monde sur la corvette *l'Uranie* commandée par Louis de Freycinet. Ce tour commence, en 1817, par un événement peu banal. Rose de Freycinet, 23 ans, épouse du Commandant, déguisée en matelot, monte à bord. Elle ne remettra ses robes qu'au large de Tenerife. Est-ce le goût de Rose pour l'aventure et le grand large, ou est-ce le désir de Freycinet de garder sous la main sa jeune femme pour ce voyage de trois ans qui a autorisé le commandant à transgresser et les ordres et les traditions ? On ne sait. Ce que l'on sait, c'est que notre cadet, Auguste Bérard, va rapidement avoir des responsabilités au-dessus de son grade qui va être celui d'enseigne de vaisseau. Son supérieur immédiat étant mort de dysenterie, Freycinet lui confie souvent les recherches et calculs hydrographiques des côtes en particulier celles de l'Australie de l'ouest et de l'île de Timor, souvent marécageuses, aux odeurs pestilentielles et pleines de crocodiles. Auguste se débrouille comme un chef et fait preuve des qualités d'organisation, de courage et de précision qui le feront apprécier par ses pairs tout au long de sa carrière. Ce tour du monde laborieux s'est mal terminé pour le bateau qui s'est fracassé contre des récifs aux îles Malouines ce qui a obligé Freycinet, avec l'accord de son Ministre, à acquérir un navire américain. Et c'est à bord de *La Physicienne* que nos explorateurs vont revenir en France. Avec un commandant exténué mais avec Rose en bonne forme. Notre intrépide passagère décèdera, encore bien trop jeune, lors d'une épidémie de choléra en 1832. De 1822 à 1825, nous retrouvons Auguste sur la corvette *la Coquille* avec comme commandant, Louis Duperrey (3) et la présence de Dumont d'Urville. Et c'est un nouveau tour du monde. Mais lorsqu'au retour, on confie à Dumont d'Urville, en 1826, à nouveau *la Coquille*, rebaptisée *l'Astrolabe*, afin qu'il parte à la recherche des traces de l'expédition de *La Pérouse* (qu'il va trouver à Vanikoro), Auguste Bérard n'est pas à bord.

Le 20 octobre 1827, il est à Navarin sur le *Provence* dans ce combat où, associés aux Anglais et aux Russes, les Français ont fait subir une défaite totale à la flotte turque libérant ainsi les Grecs du joug Ottoman.

Ensuite c'est la phase algérienne de sa carrière. Elle débute mal : il est secouru, grièvement blessé, lors du bombardement d'Alger en juillet 1830. Mais de 1831 à 1833, il commande *le Loiret* grâce auquel il établit les cartes d'une très grande précision avec relevés hydrographiques, profondeurs des eaux, courants dominants, etc., enfin tout ce qui était indispensable à la navigation à voile sur la côte algérienne. C'est ce travail « *Description nautique des côtes de l'Algérie* » cosigné par son très fidèle ami, Urbain de Tessan, ingénieur hydrographe de la Marine, qui fait l'objet d'un volumineux rapport imprimé, facile à consulter grâce aux moyens modernes de connaissance. Son apport algérien ne se limite pas à cela. Il existe un village entouré de terres cultivées créé de toutes pièces par des colons qui venaient du Dauphiné et de Savoie. Ce village se situe sur la route nationale entre Alger et Cherchell. Proche de la mer, ses cultures sont irriguées par le captage d'une source dont on a laissé couler une cascade qui aurait dans l'imaginaire autochtone des vertus miraculeuses. **CE VILLAGE AVAIT POUR NOM BÉRARD.** Auguste en avait fait le tracé.

Entretemps, notre officier a pris du galon. Il va faire des relevés hydrographiques à Vera Cruz puis, capitaine de vaisseau, le 1^{er} janvier 1841, au commandement d'une nouvelle *Uranie* va naviguer dans les eaux de l'île Bourbon c'est-à-dire La Réunion. De retour à Toulon ses compétences le désignent en 1842 pour prendre les fonctions de chef de la Station d'Akaroa en Nouvelle-Zélande. *C'est le contenu des lettres qu'il a adressé régulièrement de 1843 à 1846, de sa petite écriture à l'encre délavée, à son ministre de la Marine que nous avons parcouru ensemble.*

(3) Louis Isidore Duperrey, Marin hydrographe à ne pas confondre avec l'Amiral Victor Duperré.



En 1846, sa mission de trois ans accomplie, Bérard va rentrer en France. Il passe par le Cap Horn. Comme à l'aller, il était passé par le Cap de Bonne Espérance, il boucle ainsi son troisième tour du monde. En France ses affectations vont être beaucoup plus calmes tout en présentant un intérêt certain. D'abord Directeur au Dépôt des Cartes et Plans de la Marine, secteur où il est aussi à l'aise qu'un poisson dans l'eau, il va ensuite rejoindre Toulon et son soleil, recevoir les deux étoiles de contre-amiral et la charge de Major Général du port de Toulon en 1848.

Jusqu'ici nous n'avons pas parlé de sa vie familiale, de son épouse, de ses enfants, pour la raison bien simple c'est qu'il n'en avait pas. Auguste est resté célibataire pendant très longtemps. Cet état lui a assuré une liberté d'action totale, pouvant accepter les missions les plus lointaines et les plus longues, lui épargnant tout sentiment de culpabilité qui pourrait naître d'un abandon même temporaire de ses proches. Il ne faut pas chercher chez lui une manifestation d'égoïsme car il avait pris sous sa protection et s'était conduit en père adoptif pour trois garçons, trois Marins dont l'un est devenu capitaine de vaisseau, un autre Gouverneur d'une partie de Madagascar s'intégrant dans l'île en épousant une indigène.

Ce n'est qu'en 1841, à l'âge de 45 ans qu'Auguste va se marier avec Sophie-Alexandrine Menard, 44 ans, veuve d'un Commissaire de la Marine. Sophie Alexandrine avait deux enfants de son premier mari et elle en restera là.

Si vous le voulez bien faisons un petit parcours généalogique rapide avec cette famille qui avait « pignon sur rue » à Montpellier. Le père d'Auguste, Étienne, natif d'Alès, était ingénieur chimiste. Associé avec Chaptal, ils avaient monté une usine florissante de produits chimiques en particulier de fabrication « d'huile de vitriol » qui est devenu dans la nomenclature de Lavoisier « l'acide sulfurique ». Étienne a eu huit enfants dont Auguste. Un des frères d'Auguste, Jacques, deviendra Doyen de la Faculté de Médecine et professeur à l'École de Pharmacie. La vie et les travaux de Jacques Bérard ont fait l'objet d'une excellente étude faite

par Michel Reynier, pharmacien de la Marine, ancien président de notre association Languedoc Roussillon.

Revenons à notre Marin. À cette période de la Monarchie de juillet, les officiers de Marine naviguaient beaucoup. Auguste peut être considéré comme l'exemple type de ces hommes dont la contribution, connue par leurs rapports adressés au Ministre, a débordé largement le cadre militaire et scientifique et a été importante pour la connaissance des pays traversés. Dégagé des intérêts particuliers, le regard que portait Auguste sur les événements politiques, économiques et autres était aussi près que possible de l'objectivité et en ce qui le concerne, empreint d'une réelle humanité dès que ces événements touchaient les hommes.

Le côté scientifique de sa mission ne lui a pas échappé. Au retour du *Rhin*, la documentation apportée par lui remplit six gros cartons dans les Archives du Service Hydrographique de la Marine. Il faut signaler que lors de son séjour à Akaroa, il avait parmi ses officiers, un dessinateur de grand talent, Charles Meryon, dont les dessins, ramenés du Pacifique, ont fait l'objet d'une exposition au Musée de la Marine en 1969.

Élu membre correspondant de l'Académie des sciences, il ramena de la Nouvelle-Zélande, le premier crâne d'une baleine à bec géante. En hommage envers lui, Louis Georges Duvernoy, proche collaborateur de Cuvier, donna au genre le nom de **Berardius**.

Il n'a pas oublié Montpellier. Il fit le don à la Faculté de Sciences (en attente de la construction d'un muséum municipal), d'une collection ethnographique d'Océanie qui, actuellement, bien qu'ayant perdu plus de la moitié de ses éléments (pour causes multiples), contient encore une centaine de pièces de grande valeur car très rares et considérées comme authentiques des cultures primitives.

Notre ami, l'Amiral Auguste Bérard, s'est éteint, trop tôt, le 6 octobre 1852 à Toulon, à l'âge de 56 ans. Et quand nous irons le rejoindre peut-être sera-t-il là, cet homme de cœur, à la coupée d'un vaisseau de l'autre monde, pour nous accueillir, avec le sifflet d'Honneur, dans la pure tradition de notre Marine...

Source

- Service Historique de la Défense-Vincennes : Marine BB4 1011 – 1Mi 776.

Bibliographie

- Histoire de la France au XIX^e siècle – Hélène Fréchet – (ellipses) – 1993.
- Histoire ignorée de la Marine Française – Étienne Taillemite (Perrin) – 2003.