

Le 1^{er} tour du monde par le Drapeau Tricolore

Le drapeau blanc était devenu dès Louis XIV le drapeau du roi, en tant que colonel général de troupes. Chargé de l'écusson de France (d'azur à lys d'or), et par conséquent allié au bleu, il servait d'enseigne à la maison du roi composée des gardes françaises. Celles-ci ayant été licenciées en juillet 1789 et incorporées aux nouvelles gardes parisiennes (puis garde nationale), de la fusion du drapeau blanc avec les couleurs de la ville de Paris (rouge et bleu) sortit la cocarde tricolore.

Lafayette qui commandait ces gardes parisiennes en leur remettant cet insigne leur dit : « Prenez-là, voilà une cocarde qui fera le tour du monde ».

C'est dans les premiers jours de décembre 1790 que le pavillon blanc sans fleur de lys reçut dans son angle supérieur de gauche le carré aux trois couleurs du pavillon de beaupré : rouge, blanc, bleu, le bleu flottant.

A l'occasion du changement de drapeau le 5 Décembre 1790, Fleurieu, Ministre de la Marine, recommandait de mettre dans cette cérémonie « toute la majesté qui lui convenait, comme faisant en cela une chose agréable au Roy. »

Enfin en 1794, le pavillon national tricolore fut définitivement adopté.

LE CAPITAINE ETIENNE MARCHAND

Ce fut un marin ciotaden, le capitaine Etienne Marchand, qui réalisa de 1790 à 1792 la prophétie de Lafayette.

Etienne Marchand, né à la Grenade selon quelques biographes, ou à La Ciotat suivant d'autres, était le 5e enfant

de André Jacquès Marchand né à Arfeuille (Allier) et de Marie Thérèse Persier ou Persillé née à la Grenade.

Dans l'*Histoire Maritime de France* de Léon Guérin, historien titulaire de la Marine, Paris, 1863, nous lisons : « Capitaine Marchand né aux Antilles, qui avait reçu une instruction supérieure à ceux de son métier par ses parents officiers distingués de l'ancienne Compagnie des Indes. »

Le sieur André Marchand s'était établi à La Ciotat.

Dans une correspondance signée : 1^o par la Vve Marchand née Marie-Louise Saurin de La Ciotat, épouse de feu Louis Marchand, frère d'Etienne, et 2^o par Louise Marchand fille de Louis Marchand, épouse du Sieur Romégas de Marseille, rue Sibié 22, nous relevons les passages suivants : « Le capitaine (Etienne Marchand) que nous croyons être né à La Ciotat ou du moins y être venu fort jeune (puisque Mme Vve Marchand dit avoir connu sa nourrice en 1792) avait fait « ses études au Collège de La Ciotat. A l'âge de 26 ou 27 ans, « la maison Almaric de Marseille lui confia un vaisseau en « destination de Calcutta ; ce fut son premier voyage de « capitaine, dans lequel il emmena avec lui son frère Louis. »

Nous n'avons jusqu'ici trouvé dans les archives de La Ciotat aucune trace de la naissance d'Etienne Marchand. Cependant, nous avons pu y relever :

1^o l'Acte de naissance de Jacques Catherine Marchand, né le 23/10/1766.

2^o de Louis Etienne Marchand né le 7/2/1769.

3^o l'acte de décès de André Marchand père en date du 25/1/1777.

Dans les minutes de Me Moulet, notaire royal à La Ciotat, nous avons pu relever le consentement de Mme Vve Marchand au mariage de son fils Etienne, daté du 1er Décembre 1789.

En 1789, dans un contrat de mariage du 6 Décembre 1789, notaire Portatassy de Marseille (Arch. Départementales fonds Laugier 384 E, N^o 507 f^o 2340) Etienne Nicolas Marchand, capitaine de Navire de la ville de La Ciotat, fils majeur de feu André et de M. T. Persillet, promet mariage à Anne Barbe Claire Jullien, fille majeure d'André Jullien, bourgeois de Marseille et de Madeleine Decoroy.

Cet acte rédigé dans la maison de campagne de messire Jullien, chanoine de St-Martin et oncle de la future épouse, située au quartier de St-Barnabé, ne nous donne ni le lieu, ni la date de naissance d'Étienne Marchand.

Parmi les signatures de ce contrat, en dehors de celle de E. Marchand, de Demoiselle Jullien et autres, nous signalons celles de Almaric et F. Almøric, très certainement les armateurs du capitaine Marchand.

Nos archives communales contiennent de leur côté, sur un rôle des Classes du Roy à La Ciotat du 30 Mars 1791, signé Bousquet, la mention suivante : capitaine Etienne Marchand âgé de 36 ans.

La présence à La Ciotat, dès son jeune âge, puisque sa sœur aînée y a connu sa nourrice ; ses études au Collège de l'Oratoire, où se trouvait alors l'école d'Hydrographie qui préparait à la profession de capitaine marin, l'acte et le contrat de mariage le désignant comme capitaine marin habitant La Ciotat, le rôle des classes du roy de 1791, établi à La Ciotat, les actes de naissance de deux de ses frères, l'acte de décès de son père et le consentement de sa mère, résidant rue Palamideau à La Ciotat, ancienne maison Fardaloux, sont des preuves indiscutables que le capitaine Etienne Marchand était un ciotaden d'adoption et de fait sinon d'origine.

Etienne Marchand naviguait comme capitaine pour la maison Almaric de Marseille. Au retour d'un voyage au Bengale en 1788, écrit M. Claret Fleurieu dans son *Voyage autour du monde* (Paris, an VI) Marchand fit connaissance, pendant une escale en rade de l'île Ste-Hélène, du capitaine anglais Portlack qui le renseigna sur le commerce de la côte Nord-Ouest d'Amérique et sur les profits qu'on pouvait en retirer, si l'on combinait la traite des pelleteries avec retour et relâche en Chine ; débouché avantageux pour ces marchandises, celle-ci assurait une cargaison de produits pour le retour en Europe.

Dès son arrivée à Marseille, le Capitaine Marchand communique à la maison Baux ces renseignements, et cette firme n'hésita pas de courir les hasards d'une première tentative, s'estimant payée d'avance par l'honneur d'être utile à sa patrie

malgré les pertes qu'elle pourrait éprouver dans ce premier essai.

Voici d'ailleurs ce qu'en dit Etienne Marchand dans le livre de bord de ce voyage, manuscrit acquis et conservé par la Bibliothèque de Marseille (coté 49025 et 49026) :

« Je pense cependant qu'il est à présumer qu'immédiatement après la publication du 3e voyage de M. Cook, les Russes du Kamtchatka, qui se trouvent infiniment plus à portée que nous, auraient profité des découvertes de ce célèbre navigateur, surtout aux environs de la rivière qui porte son nom ; mais c'est ce que nous ignorons, car cette puissance a de tout temps *gardé le plus profond silence sur les opérations que ses sujets faisaient dans cette partie du globe.*

« Les divers renseignements obtenus me firent naître l'idée de proposer à MM. Joseph et David Baux, négociants de Marseille, d'équiper deux navires pour aller faire ce commerce... Après y avoir mûrement réfléchi et pris des informations y relatifs, ils me dirent qu'ils y étaient entièrement décidés, si je voulais prendre le commandement de ces deux navires, ce que j'acceptai avec d'autant plus de plaisir que j'avais toujours eu le désir de faire un voyage de ce genre.

« C'était en 1789 ; mais, comme l'année était déjà trop avancée, nous remîmes à la suivante l'exécution de ce projet. Sur la fin de cette même année, je reçus l'ordre de choisir dans le port les 2 bâtiments qui me conviendraient pour en faire l'acquisition ; n'en ayant point trouvé de convenables, ces Messieurs se décidèrent à en faire construire un, comme je le désirerais, persuadés que nous aurions le temps de nous procurer le second.

« Je ne le demandai que de 320 tonneaux, à deux ponts seulement, tout ras de l'avant à l'arrière, à varangues demiplates et d'une force à pouvoir supporter l'échouage, car je pense que les bâtiments de ce port et de cette construction sont les plus propres à faire toutes sortes de navigation avec sûreté.

« Tout fut exécuté à ma satisfaction, et ce ne serait pas rendre à MM. Mestre et neveu de Marseille, qui furent chargés de la construction, que de ne pas dire ici qu'ils ont fait un bâtiment sans défaut.

« Le navire devait être doublé en cuivre ; je fis mettre

toutes les chevilles de la quille, de l'étrave, de l'étambot de ce métal, ainsi que les clous du petit fond ; de là aux préceintes on les mit moitié cuivre et moitié fer.

« Il fut nommé le SOLIDE et lancé à la mer en may 1790. Le navire qui devait m'accompagner fut acheté à cette époque et sortait aussi du chantier.

« Le 12 Décembre 1790, je fus expédié de l'Amirauté qui me remit une Commission de Guerre et du Bureau des Classes de qui je reçus un exemplaire du nouveau Code Pénal concernant la marine, qui avait été décrété par l'Assemblée Nationale. »

D'après les certificats de jaugeage des experts, le SOLIDE était un 3 mâts de 329 tonneaux, 2 ponts, une chambre et antichambre, mesurant 24 m. 35 de longueur, 7 m. 45 de largeur et 5m. 20 de hauteur.

Le navire était armé de 4 canons de 4 ; 2 obusiers, 30 fusils, 6 sabres, 6 tromblons, pistolets, etc...

L'Etat-Major se composait de :

Etienne Marchand, capitaine

Pierre Masse, 1^{er} second

Prosper Chanal, 2^e second.

Louis Antoine Cyprien Infernet, 1^{er} lieutenant, premier pilote des vaisseaux du Roy, lieutenant de frégate auxiliaire depuis 1781 dans la marine royale.

Louis Marchand, frère du Capitaine Etienne Marchand, 2^e Lieutenant.

Hyacinthe Murat, 3^e Lieutenant.

Trois livres de bord ou journaux de navigation à notre connaissance furent tenus au cours de ce voyage : l'un par le capitaine Etienne Marchand, un deuxième dressé par le second capitaine Prosper Chanal, ayant servi à Fleurieu pour la publication du « *Voyage autour du monde de 1790 à 1792 par Etienne Marchand*, imprimé en l'an VI à Paris.

Le troisième journal de bord est celui du lieutenant Louis Infernet, publié par M. J. Vivienne, lieutenant de Vaisseau, dans la *Revue Maritime* de 1913.

Enfin des notes de Claude Roblet, chirurgien du SOLIDE, furent utilisées par Fleurieu dans son ouvrage cité ci-dessus.

Ce sont ces trois livres de navigation que nous avons dépouillés, ainsi que la brochure de G. Saint-Yves, éditée en

1897, et des articles du *Sémaphore* de Marseille parus en 1843 et 1849, *l'Histoire Maritime de France* par Léon Guérin, historien titulaire de la Marine, Paris 1863, qui nous ont servi à reconstituer ce premier voyage autour du monde du drapeau tricolore.

En plus des officiers du bord, le « Solide » avait 2 chirurgiens, Claude Roblet et Pierre Régnier ; trois volontaires : Chanal Amédée le frère du second capitaine, Augustin Décany et Etienne Caille. Le maître d'équipage était Jean Icard et avec lui trois officiers marinières de manœuvre, 2 charpentiers, 2 calfats, 2 tonneliers, un armurier, 3 maîtres d'hôtel et cuisiniers, un boulanger, 2 ouvriers pelletiers et 22 matelots et mousses, soit en tout 50 hommes d'équipage, officiers compris.

Les armateurs J. et D. Baux avaient commandé à MM. Guillaud père et fils, de St-Etienne, leurs associés dans cette expédition, la fabrication des objets de quincaillerie, de bimbeloterie et d'outils nécessaires aux échanges. Or, des hallebardes et autres armes de pacotille ainsi fabriquées causèrent à la maison Guillaud toutes sortes d'avaries avec les populations de la région de Lyon, St-Chamond, St-Etienne, et il fallut 7 ou 8 mois de démarches avec les municipalités de ces villes pour obtenir la permission de circuler. Ce fut une troupe de 1200 hommes qui passait à St-Chamond qui escorta le convoi de « hallebardes de Suisses de paroisse » jusqu'au SOLIDE qui devait les emporter.

Un navire neuf pareil au « Solide » avait été trouvé au mois de juin 1790 ; mais, au moment de partir, les querelles survenues entre l'Espagne et l'Angleterre au sujet de l'île de Vancouver et le bruit d'une guerre avec l'Amérique décidèrent Marchand à ne pas s'exposer au retard occasionné par une navigation de conserve avec un autre bâtiment, et le 14 Décembre 1790, il partit avec le « Solide » seul.

Un petit incident marqua l'appareillage. Les armateurs et leurs invités déjeunèrent à bord en attendant l'embarquement des poudres qui ne pouvait se faire qu'en dehors du port et l'arrivée de 4 hommes qui n'avaient pas encore embarqué leur sac. Parmi ces retardataires se trouvait le maître canonnier Pierre Martin, qui arriva cependant pour demander

une augmentation de sa solde mensuelle fixée à 72 livres, ainsi qu'il avait été convenu avec lui.

Marchand, passant par-dessus les réglemens des ordonnances de la marine, remplaça les 4 défaillants par des hommes de bonne volonté qui se trouvaient à bord pour accompagner leurs amis.

A onze heures du matin, le « Solide » fit route pour Gibraltar où il arriva le 29 Décembre retardé par les vents contraires et la grosse mer.

Le 5 Janvier 1791, le « Solide » était en vue du pic de Ténériffe.

Le 10 Janvier, le Capitaine Chanal fit la première observation de la distance lunaire de la campagne pour le calcul de sa longitude. Le navire ne possédait ni montres, ni horloges marines.

« Croira-t-on, écrit Fleurieu en 1797, cinq ans après le voyage du « Solide », que la France ne compte pas 100 marins (et je pourrais réduire le nombre beaucoup au-dessous de la moitié) qui sachent employer à la mer l'observation des distances de la lune au soleil et aux étoiles, faire usage des machines propres à garder, comme en dépôt, le temps du lieu de départ; et conclure, par l'une ou par l'autre méthode ou par les deux combinées ensemble sous quel méridien, à un jour donné, le vaisseau se trouve parvenu ? ».

Les officiers du « Solide » pouvaient se compter parmi ces cent marins et le capitaine Marchand déclare dans son journal : « Ce serait faire tort à mes officiers que ne pas leur rendre la justice qui leur est due ; il n'y avait personne d'entre eux qui ne fut en état de prendre des distances avec précision et de faire les calculs avec la plus grande rigueur pour déterminer la longitude. »

Le 15 Janvier 1791, le « Solide » mouilla à la Praya où l'on fit 9 pièces d'eau avec la chaloupe. On profita de cet arrêt pour mettre de l'ordre à bord du navire, vérifier les sacs de biscuits, monter des vergues et du bois sur le pont, afin de donner de la place à l'équipage qui jusque là avait couché à la belle étoile.

Après 3 jours de relâche à la Praya le « Solide » repart le 18 Janvier.

De ce jour au 6 Février, aucune observation de distance

lunaire ne put être établie, et ce jour là l'estime du navire et l'observation ne variaient que de 9 minutes.

Après 73 jours de mer depuis la Praya, le 1er Avril 1791, le « Solide » atterrit sur la longitude du Cap St-Jean à l'extrémité orientale de la Terre des États. Relevant le cap plus au Sud il continue sa route et contourne le cap Horn jusqu'au 60° degré parallèle, pour trouver des vents favorables l'amenant vers le nord dans l'océan Pacifique.

Marchand avait eu l'intention d'aller des îles du Cap Vert jusqu'à la côte Nord-Ouest d'Amérique sans faire relâche : l'état de santé et le bon esprit de l'équipage le permettaient. Mais dans le milieu de mai, l'eau contenue dans les futailles du bord commençant à se corrompre, il fut nécessaire de la remplacer ; aussi, après un conseil tenu par les officiers du bord, le « Solide » se dirigea vers les îles Marquises.

Ces îles qui portent aussi le nom d'archipel de Mendana sont un groupe de la Polynésie, situé entre les 7° 48' et 10° 27' de latitude sud et les 141° 55' et 143° 02' de longitude ouest.

Le premier navigateur qui les découvrit fut don Alvaro Mendana de Neyra qui les appela les îles Salomon. Dans un second voyage d'exploration Mendana reconnut 4 îles qu'il appela Marquises de Mendoza en l'honneur de la femme du vice-roi du Pérou, le marquis de Mendoza qui l'avait envoyé faire ce voyage sur le galion le St-Jérôme.

Jusqu'en 1774, ces îles semblaient oubliées. A cette époque Cook y relâcha et en détermina la position astronomique. Quinze ans après, en mai 1791, le capitaine Ingraham, de Boston, découvrit les îles septentrionales où un mois après, le 12 Juin 1791, le capitaine Marchand vint atterrir. Ignorant l'expédition d'Ingraham, le capitaine du « Solide » peut revendiquer la gloire de cette découverte et leur première prise de possession.

D'autre part, le capitaine Ingraham, commandant le « Hope » de Boston, n'avait fait qu'entrevoir ces îles et n'en donna jamais ni carte, ni renseignements utiles. Le 12 juin, le capitaine en second Prosper Chanal du « Solide » reconnaissait l'entrée de la baie de la Madre de Dios de l'île Tahuata, ou Santa-Christina et y rencontrait après 145 jours de mer les premiers indigènes venus en pirogue à leur devant en suivant la côte.

Nous laissons ici, Étienne Marchand, nous raconter lui-même cette première entrevue d'après son journal de bord :

« Ayant aperçu plusieurs pirogues doubles qui faisaient route sous le vent, en suivant la terre de très près, je fis arborer le nouveau pavillon français en me félicitant d'être le premier navigateur qui eut fait flotter, sur ce vaste Océan, cet étendard, symbole de la Liberté que nous venions de conquérir.

« Je tournai cependant dans ce même moment mes yeux vers ma Patrie, sur laquelle je m'attendris, ne l'ayant pas laissée dans une situation tout à fait exempte de troubles.

« J'avais fait mettre aussi à la tête du grand mât un petit pavillon blanc pour faire voir aux naturels que nos vues étaient pacifiques ».

En signe d'amitié, Marchand nous raconte qu'il avait frotté son nez contre celui des indigènes ; or, ceux-ci furent très hospitaliers.

En échange de clous, de miroirs on avait eu des poissons, des noix de coco, des fruits de l'arbre à pain et même autre chose.

On avait appris aux sauvages à crier « Vive la Nation » et ils le répétaient souvent, dit Marchand, s'étant aperçus qu'ils nous faisaient plaisir.

Fleurieu, d'après le journal de Chenal, nous raconte aussi ce séjour.

Pendant que le « Solide » était mouillé à la Madre de Dios, le lieutenant Hyacinthe Murat avait aperçu dans l'Ouest-Nord-Ouest une haute terre, qu'aucune carte n'indiquait : c'était l'île de Na-Pou avec son sommet de 1200 mètres et distante de 65 milles environ.

Le 21 Juin, au matin, le « Solide » s'en rapprocha et les officiers du navire donnèrent par acclamation à cette île découverte le nom d'île Marchand.

Une reconnaissance effectuée par Pierre Masse et deux autres officiers fut si bien reçue par les indigènes que la baie d'Akaoto, où ils avaient abordé, fut appelée Baie du Bon Accueil.

« Le navire continuant sa navigation bord pour bord, aperçut le mercredi 22 juin à 7 heures du matin une nouvelle terre sur l'avant à la distance d'environ 9 lieues. Je crus

aussi, ajoute Marchand, en voir dans l'Ouest à travers la brume. Demi-heure après je donnai l'ordre de revirer au Sud.

« Mon dessein était de prendre possession de l'île Marchand et des autres en même temps, puisque nous en avions vu une autre au Nord, au nom du Roi, quoique je n'ai jamais pu concevoir comment et de quel droit une nation policée pouvait s'emparer d'une terre habitée, sans le consentement de ses habitants.

« En m^e conformant à l'usage, je puis assurer que mes intentions étaient pures et qu'au lieu d'un maître je ne croyais leur donner qu'un protecteur capable de les mettre à couvert de l'oppression, si quelque nation européenne tentait jamais de les asservir. Quoique la mer fut très houleuse, le vent bon, frais et inconstant, et que nous fûssions à deux lieues de terre, à 9 heures, je m'embarquai dans le canot accompagné de 3 de mes officiers et de 8 matelots.

« Nous ne primes terre qu'à midi dans une anse où nous apercevions des arbres à l'un desquels je me proposai d'attacher une feuille de cuivre sur laquelle se lisait l'inscription suivante, gravée à jour :

« Le Capitaine Etienne Marchand, de Marseille, Commandant le navire le « Solide » à pris possession de cette île au nom de sa Majesté Louis XVI, Roy des Français, le 22 juin 1791.

« Je fis attacher l'inscription au fond de l'anse, à gauche, à un arbre fort et vigoureux, de l'espèce du figuier des îles ; et, après avoir confié aux insulaires qui nous avaient accueillis et regardés en silence trois bouteilles cachetées dans lesquelles j'avais fait renfermer la même inscription, nous fîmes une grande distribution de gros sous et autres monnaies de France, de clous, de couteaux, de hameçons, de miroirs. Nous nous rembarquâmes en poussant trois cris de Vive le Roy, auxquels les naturels répondirent par d'autres cris de joie, très contents de notre conduite à leur égard.

« Devant regarder ces îles, île Chanal, de Masse, de Marchand, île Baux, île Solide, absolument comme une nouvelle découverte, puisqu'on ne les trouve marquées, comme je l'ai déjà dit, sur aucune carte quelconque et qu'il n'en est fait mention dans aucuns journaux des navigateurs tant anciens que modernes, j'ai donné à tout le groupe le nom d'Iles de la

Révolution, en mémoire de celle qui s'était opérée en France et qui est un des événements les plus remarquables de notre siècle. A midi, nous en célébrâmes la dédicace par plusieurs santés. »

Le journal de navigation d'Infernet, tout en confirmant le texte de Marchand, nous précise que c'est sur un gros arbre au fond de l'anse, du côté du nord, que Marchand, Chanal et Infernet clouèrent la planche de cuivre consacrant leur découverte.

« Et moy, ajoute Infernet, je mis mon nom gravé sur un arbre vis-à-vis celui où nous mîmes la plaque... »

Les trois bouteilles de verre bouchées et cachetées furent confiées l'une à un vieillard, l'autre à un homme d'âge mûr, la troisième à une jeune fille, afin que trois générations des indigènes de l'île Ma-pou puissent conserver le souvenir de cette prise de possession par le « Solide », possession qui s'effectua sans violence et sans effusion de sang.

Etienne Marchand raconte qu'il se rembarqua après trois cris de « Vive le Roy », tandis qu'Infernet nous dit : « Nous criâmes trois fois « Vive la Loy, la Nation et le Roy, ce qui fut répété des Insulaires. »

Et M. J. Vivienne, qui commente le journal de navigation de ce dernier, ajoute : « Infernet possédait à coup sûr l'art d'enseigner le français en une seule leçon. »

De retour à son bord, Marchand fit route au Nord et reconnut l'île de Nukahiva qu'il appela l'île Baux, du nom des Armateurs du « Solide » ; il la visita rapidement, et continuant sa route, releva les îlots des Deux-Frères (Motuiti), l'île Masse (Lios) et l'île Chanal (Halutu).

Une carte dressée par P. Chanal et reproduite par C. P. Claret Fleurieu dans son *Voyage autour du Monde*, donne la position de ces îles de la Révolution ; une autre carte identique et sans le nom de Chanal se trouve aussi dans le Journal de bord manuscrit de Marchand.

En 1878, une carte fut dressée par le service hydrographique de la marine française. Le navire qui conduisait le Commandant Pierre pour effectuer ce relevé s'appelait « l'Infernet » de nom du lieutenant du « Solide », plus tard capitaine de vaisseau et commandant de l'« Intrépide » à Trafalgar.

Suivant son itinéraire pour atteindre la côte N. Ouest de l'Amérique, la vigie du « Solide » signala le 7 Août 1791 le Cap del Engano et, retardée par des accalmies, mouilla le 11 août dans la baie de Sitka, la capitale de l'Alaska.

En quittant Marseille, le Capitaine Marchand avait reçu de ses armateurs l'ordre de se rendre le plus tôt possible sur la côte Nord-Ouest de l'Amérique, d'y trouver autant de pelleteries que faire se pourrait et de faire route de là par la Chine, où il trouverait des ordres ultérieurs.

Une assez belle récolte de fourrures put être effectuée en échange des bassins de cuivre ou de fer blanc, des marmites, des casseroles, des armes, poignards, lances, hallebardes, piques, sabres et surtout des vêtements européens.

Aussitôt le stock ramassé, Marchand repartait le 21 août pour descendre vers le Sud et compléter sa cargaison.

Le 23 août, vers les Iles de la Reine Charlotte, le « Solide » restant sans voiles, la chaloupe conduite par Chanal, Murat et le volontaire Décany visita la côte et ramassa encore quelques fourrures ; mais les échanges furent plus difficiles, car la côte était déjà fréquentée par les navires anglais.

Cette campagne ne fut pas très productive et la chaloupe parvenue à l'île Hippa y rejoignit le « Solide » le 31 août.

Marchand se dirigea vers la côte occidentale de Vancouver où il arriva le 7 septembre. Là encore, il ne trouva pas de fourrures à récolter, et d'accord avec son état-major, il fit voile sur la Chine.

Le 4 Octobre il rallie les îles Sandwich, fait des provisions à Hawaï et en repart le 7 Octobre 1791.

Le 5 Novembre, Marchand traverse l'archipel des Mariannes et le 21 arrive à l'entrée de la rivière de Canton qu'il remonte jusqu'à Macao où il mouille le 26 novembre, date du bord.

Depuis que le « Solide » avait quitté la France, on n'avait fait aucun changement à la supputation du temps.

Infernet relève ce fait dans son Journal de bord.

« A mesure que nous étions venus par l'Ouest, nous avions numériquement perdu un jour, de sorte qu'au lieu de Samedi 26, je changeai la date et je mis le dimanche 27. »

Dans son Tour du Monde en 80 jours, Jules Verne se trouva aussi devant un cas semblable.

Pendant ce voyage du « Solide » des mesures du gouvernement chinois avaient prohibé l'importation des fourrures à la suite d'un nouveau traité de commerce entre la Chine et la Russie.

Marchand ne put donc écouler la marchandise qu'il apportait à moins de se livrer à la contrebande ; il refusa d'employer ce moyen et le second charpentier du bord qui l'essaya pour son compte avec des fourrures de loutre qu'il avait dissimulées dans son sac en fut sévèrement puni.

Le capitaine du « Solide », ne devant recevoir des nouvelles instructions et de l'argent qu'à l'Ile de France, confia à trois navires de la Compagnie des Indes qui rentraient en France un courrier pour ses armateurs et une carte des Iles de la Révolution qu'il avait découvertes au cours de son voyage.

Le 17 Avril 1792, l'Assemblée Nationale accuse, dans le procès-verbal de sa séance, le dépôt de la carte des Iles de la Révolution : « Un membre présente à l'Assemblée une carte de plusieurs îles nouvellement découvertes dans les mers de l'Inde, par le Sieur Marchand de Marseille, commandant du navire le « Solide » ; expédié par M. M. J. et D. Baux, armateurs pour la mer du Sud ; il demande que mention honorable soit faite de cette offre : la proposition est décrétée. »

Et voilà la récompense officielle que les marins du « Solide » reçurent pour leur découverte.

Le 6 décembre 1791, le « Solide » partait de Macao faisant route au Sud, dans la mer de Chine.

Pour passer entre Sumatra et Bornéo, il fut porté vers le détroit de Gaspar et, malgré le danger signalé par le *Neptune oriental* d'Après de Mannevillette qu'il avait consulté, Marchand s'y engagea.

Naviguant de jour à la sonde, jetant l'ancre au besoin, il en perd une le 18 décembre, et le 20 faillit en perdre une deuxième ; il passa des brisants à la vue et le 23 décembre déboucha du détroit dangereux en rapportant une carte qui fut un nouvel appoint pour la navigation dans cette région.

Franchissant le détroit de la Sonde, il se dirigea vers l'Ile de France où il mouilla ce 30 Janvier 1792.

Depuis 13 mois et demi, le « Solide » tenait la mer ; pas une maladie grave à bord, mais le repos de l'équipage, les répa-

rations de la coque, du grément, nécessitaient un long relâche ; d'autre part Marchand attendait les ordres de ses armateurs. Ceux-ci arrivés, après avoir fait le plein de ses cales avec du sucre et du café embarqués sur place aux îles, il quitta Port-Louis le 18 pour la France.

A St-Denis de la Réunion le chirurgien du « Solide » Roblet y débarqua pour s'y fixer en qualité d'officier de Santé et y finir sa carrière.

Le « Solide » y termine son chargement et prend 12 passagers de la colonie. Après avoir doublé le cap de Bonne Espérance, il s'arrête le 4 Juin à Ste-Hélène.

Marchand repart le lendemain et le 14 août 1792, le « Solide » mouille en rade de Toulon.

Et l'histoire de « Solide » est terminée ; le 28 août 1792, le Bureau des Classes du Port de Toulon vise le rôle du navire et contresigne les journaux de bord du glorieux et vaillant navire qui avait promené, le premier, le pavillon aux trois couleurs sur toutes les mers du monde.

Le voyage du « Solide » autour du monde n'avait duré que 20 mois, dont 16 mois 8 jours avaient été passés en naviguant. C'est l'un des voyages de circumnavigation les plus rapides qui aient été faits au XVIIIème siècle, écrit M. Saint-Ives.

M. Fleuriu dans la relation de ce voyage signale que « ce voyage est le second autour du monde qui ait été fait par les Français. Bougainville n'avait eu en France ni modèle, ni imitateur, et la Pérouse n'avait pu achever sa course.

« La durée totale du voyage a été de 20 mois ou 608 jours. Si l'on retranche les jours de relâche, de station, il restera 488 jours ou 16 mois 8 jours de navigation pour un parcours suivant la Table du Loc, de 14.328 lieues marines, ce qui donne pour la journée moyenne 29 lieues 4 dixièmes.

« Le « Solide » n'était pas ce que les marins nomment un fin voilier : construit pour résister aux fatigues d'un long voyage et lutter contre un gros temps, il était solide, de fait comme de nom.

« Ce n'est donc pas à sa vitesse de marche qu'il faut attribuer la brièveté de son voyage, mais à ce qu'il a fait toujours des routes directes pour aller d'un point à un autre.

« On remarquera que, malgré ces trajets directs, le capitaine Marchand a cependant été obligé pour faire le tour du globe, dont la circonférence à l'équateur n'est que de 7.200 lieues, d'en parcourir 14.228, c'est à dire à peu près l'équivalent de deux fois la circonférence de la terre.

« Le « Solide » n'a perdu dans son voyage qu'un seul homme sur 50 composant l'équipage, et encore cet homme est mort d'une attaque d'apoplexie. »

Et M. G. Saint-Yves nous donne ainsi son appréciation sur ce voyage : « Tout en accomplissant strictement la mission commerciale que lui avaient confiée ses armateurs, le capitaine Marchand avait su compléter sur un point du grand Océan les admirables travaux de Cook et découvrir 4 îles nouvelles et deux îlots.

« Dans ce voyage, il n'avait pas perdu un seul homme de son équipage, nulle part il n'avait laissé comme ses prédécesseurs des traces sanglantes de son passage, et le drapeau qu'il planta sur l'une des îles Marquises devait être relevé 50 ans plus tard (le 2 juin 1842) par l'amiral Dupetit-Thouars, prenant définitivement possession, au nom du Roi Louis Philippe, de cette terre déclarée française par Marchand au nom du Roi Louis XVI.

« Pour toutes ces raisons Marchand mérite de figurer au rang de nos grands marins : il honore notre vaillante marine marchande et la ville de La Ciotat son pays natal. »

Que devinrent quelques uns des personnages qui avaient pris part à ce « Premier voyage du drapeau tricolore autour du Monde. »

Voici ce que nous en dit M. G. Saint-Yves :

« Lorsque Marchand revint à Marseille, la France était en pleine agitation révolutionnaire, et par suite les découvertes géographiques passaient quelque peu inaperçues au milieu d'aussi graves événements. Toutefois, on reçut Marchand avec honneur, le gouvernement lui offrit le commandement d'un navire de guerre et les Marseillais le commandement de leur Garde Nationale.

« Déclinant ces honneurs, Marchand reprit la mer, et chargé de conduire à l'Île de France le brick « Sans Souci » mourut d'un accident de chasse le 25 mai 1793 à l'île Bourbon.

« Tandis qu'il partait pour Bourbon, sans avoir publié le récit de son Voyage autour du monde, le Capitaine en second du Solide, Chanal, présentait au Ministre de la Marine, Fleuriu, son journal de cette traversée. C'est ce récit que Fleuriu, croyant le manuscrit de Marchand perdu, publia en l'an VI ».

Le journal d'Etienne Marchand existait cependant. C'est sa sœur Louise, habitant La Ciotat, qui en avait reçu le dépôt.

Le frère et filleul d'Etienne, Louis-Etienne Marchand, qui avait navigué comme lieutenant sur le « Solide », était allé à Londres en 1792 au retour de son voyage.

Il fut nommé précepteur, pour le français, du Prince de Galles. Mais, à la mort de sa sœur Louise, à La Ciotat, Louis Marchand retourne dans sa ville natale où il épouse Maria Saurin.

Dans l'héritage de Louis Marchand, il retrouva le manuscrit de son frère Etienne, et résolut de le faire publier. Mais ce fut en vain qu'il s'adressa à Napoléon Ier et à Louis XVIII. Toutes ces démarches furent vaines ; on opposait une fin de non-recevoir, en répondant que les résultats essentiels du voyage avaient déjà été donnés par Chanal.

Après la Révolution de 1830, la demande de publication du Journal du capitaine Etienne Marchand ayant été renouvelée, Louis-Philippe, pour donner satisfaction à la famille Marchand dans une certaine mesure, fit proposer au Conseil municipal de Marseille d'acquérir le manuscrit du *Voyage autour du monde* d'Etienne Marchand. Sur un rapport de M. Autran, lu à la séance du Conseil du 26 Juin 1843, le manuscrit fut acquis par la ville de Marseille au prix de 2.500 francs.

Qu'était devenu le *Solide* ?

Dès son arrivée à Marseille nous savons que sa cargaison de fourrures, venant des côtes Nord-Ouest d'Amérique, refoulée par la Chine, fut transportée à Lyon, chez les frères Baux. Ceux-ci déclarés suspects furent emprisonnés, les marchandises saisies, oubliées sous les scellés de Collot d'Herbois et de Couthon, malgré les réclamations des armateurs remis en liberté ; elles devinrent la proie des vers, et l'effort

commercial de la maison Baux aboutissait à la perte des $\frac{2}{3}$ de son Capital.

Quant au « Solide », il fut vendu en l'an X à Salvy de Marseille. Salvy le revend le 20 mai 1836 à Eustache Julien, rue Sénac, 42, à Marseille, pour 9.500 francs payables comptant après livraison, et il fut ensuite dépecé.

C'est ainsi que se termine cette histoire d'une découverte et du « Premier Voyage autour du monde du drapeau français ».

Si le Ciotaden Etienne Marchand n'a retiré de tout cela ni honneurs, ni profits; si même le nom d'Ile Marchand que par acclamations les officiers du « Solide » lui avaient donné lors de sa découverte, fut remplacé par celui de Nouka-Hioa, effaçant ainsi même le nom de l'auteur de cette découverte, il nous reste à nous à faire donner le nom de rue Etienne Marchand à l'une des rues de sa ville d'adoption. Ce geste rappellerait aux Ciotadens, ce premier tour du monde de nos trois couleurs et la découverte des îles de la Révolution au cours des années 1791 et 1792.

Joseph BONNAFÉ.