

## UN VOYAGE AUTOUR DU MONDE

Mars / Avril 2009

Un voyage autour du monde

Recueil du voyage autour du monde par Desbois sur le vaisseau Le grand Dauphin commandé par M. Dessaudray-Dufresne 30 canons

Geneviève LE MOTHEUX

### UN VOYAGE AUTOUR DU MONDE

*Recueil du voyage autour du monde par Desbois sur le vaisseau Le grand Dauphin commandé par M. Dessaudray-Dufresne 30 canons*<sup>[1]</sup>



Ce *Recueil* manuscrit de Desbois, rédigé rétrospectivement d'après un journal tenu quotidiennement, selon l'acception rigoureuse de ce terme, est intéressant à plus d'un titre. Ce n'est certes pas un morceau d'anthologie, car Desbois, qui ne donne aucun détail sur soi, ni sur ses grade ou fonction à bord du vaisseau - le contenu exclut toutefois qu'il soit simple matelot - n'est nullement un homme de plume : les lourdeurs, répétitions et fautes de syntaxe, qui ne semblent pas imputables seulement à une copie peu vigilante, en témoignent. De plus, le texte ne brille pas non plus par son originalité : même s'il ne comporte pas de préface qui, selon un usage bien établi, justifie le recours plus ou moins spontané à l'écriture et désigne le ou les destinataires envisagés, en général les proches, il respecte les codes tacites fondamentaux de toute relation de voyage, ce qui implique que le narrateur a lu plusieurs devanciers, avant de se lancer soi-même dans l'aventure de l'écriture, seule à même d'authentifier l'aventure maritime.

Le récit, en effet, est chronologique, avec un ancrage temporel assez précis ; il est fidèle au développement privilégié des temps forts que sont les tempêtes, attaques de pirates et frayeurs vaines ; et, afin de justifier le plaisir de lire par l'alibi de l'utilité de cette lecture, selon le précepte horacien très à l'honneur alors du *docere et movere*, [littéralement instruire et émouvoir], il ne manque pas d'apporter toutes les informations de rigueur sur les diverses ressources des pays d'escale, les mœurs des habitants, leur religion, ni sur tous les détails et particularités susceptibles de compléter les connaissances apportées par de précédents voyageurs.

Toutefois, la soumission aux conventions de ce qui n'a jamais été défini explicitement comme un genre est loin de s'avérer totale<sup>[2]</sup>, comme le suggère le titre, inhabituel. D'ordinaire, les récits de voyage s'intitulent *Relation* ou *Journal du voyage de ... à...*, ou simplement *Voyage de...à...*, avec toutes précisions sur les participants éminents au voyage et les pays parcourus, voire la date, qui rendent ces titres fort longs. L'extrême rareté de l'occurrence de *Recueil* en guise de titre attire donc particulièrement l'attention, et le terme crée par ailleurs une ambiguïté quant au nombre des sources : le narrateur a-t-il exploité son seul journal, ou a-t-il eu également recours à celui d'un ou de plusieurs participants à ce même voyage ? Le texte n'apporte aucune réponse sur ce point.

De plus, le choix sans surprise de la relation chronologique s'assortit d'un agencement nouveau du récit. D'ordinaire, celui-ci est beaucoup plus long pour le trajet aller que pour celui du retour, du fait sans doute que le navire reprend en sens inverse une trajectoire où toutes les péripéties possibles semblent avoir été déjà vécues, et narrativement exploitées. Or, dans ce *Recueil*, le vaisseau étant en vue des côtes de la Manche, au terme du périple donc, un long effet de suspens constitue une innovation judicieuse, par le net ralentissement final du rythme narratif. En outre, transparaissent parfois, et indirectement, des aspects de la personnalité du narrateur qui porte un regard ouvert sur les êtres qu'il a l'occasion de rencontrer, sans référence systématique à sa propre culture pour déprécier celle d'autrui. Quand il condamne, c'est par compassion pour les victimes qui ont à subir des mœurs qui font fi de leur dignité ou de leur souffrance. Enfin, il ne s'interdit pas quelques envolées lyriques où se lisent son émerveillement

pour certains spectacles de la nature et son attachement profond à son pays ; cela le conduit à quelques expressions heureuses par leur naïveté même, naïveté spontanée et qui ne relève pas d'une coquetterie de style, comme ce fut si souvent le cas chez des prédécesseurs soucieux de se conformer aux attentes du public contemporain tacitement ravi de n'être pas pris au mot.

Ce sont ces éléments composites d'un récit quasiment non exploité qui nous incitent à faire sortir le *Recueil* de l'oubli dans lequel il semble être resté si longtemps confiné. Écartant délibérément les préoccupations d'un historien soucieux de débusquer les erreurs ou manipulations de dates et de faits, notre propos sera exclusivement littéraire. Prenant le texte sans soupçons quant à la véracité des faits rapportés, nous envisagerons quelques aspects significatifs de la mise en œuvre visiblement effectuée à partir du journal, après qu'aura été précisé le parcours du vaisseau, et les divers accidents de la navigation, afin que ces commentaires s'inscrivent dans une réalité concrète et joignent à l'aventure du voyage l'aventure humaine.

Le 15 janvier 1711, à des fins commerciales, deux vaisseaux appareillent de Saint-Malo pour les « mers du Sud », le *Grand Dauphin*, 30 canons, sur lequel est monté Desbois (ainsi que cent quarante-six hommes), et un autre de 22 canons, *La Reine d'Espagne*. Le faible nombre de canons de ces deux navires, gros handicap en temps de guerre européenne<sup>[3]</sup>, les fait aller à Brest se joindre à un troisième de 70 canons, qui doit leur servir de conserve.

Dès la Manche, commencent périls et difficultés, en l'occurrence la menace possible de cinq petits corsaires de Jersey, puis celle d'une escadre de six ou sept gros vaisseaux anglais qui attendent du côté d'Ouessant, pour attaquer les vaisseaux qui doivent quitter Brest pour le Pérou<sup>[4]</sup>, et enfin la séparation malencontreuse, la nuit, de *La Reine d'Espagne* avec qui le *Grand Dauphin* devait aller jusqu'au Pérou, en raison du grand nombre de navire anglais et français dans les parages, qui font se défier de tous et donc des siens aussi.

Après une escale à Gorée pour les nécessaires « rafraîchissements », les deux navires se dirigent vers le détroit de Magellan, auquel ils arrivent le 4 mai à 9 heures du matin. Le cap Horn est dépeint comme particulièrement redoutable, péril dont témoigne aussi la lenteur de la progression des vaisseaux : le 5 mai<sup>[5]</sup>, l'île de Feu, le 6 mai, passage du détroit de Lemaire.

Le 10 juin, est en vue la terre du Pérou, « cette terre que nous cherchions depuis plus de quatre mois et demi et qui nous était si nécessaire pour nous un peu rétablir des souffrances que nous avons eues dans cette traversée. » Le 11 juin, les vaisseaux mouillent à Calca Boenna [sic], à deux lieues de la Conception, dont la baie est « une des plus belles que l'on puisse voir ».

Le 7 août, ils mouillent à Valparaiso, où le 25 août, la saint Louis est dignement fêtée, avec notamment la grand-messe chantée au son de harpes, guitares et autres instruments du pays et avec nombre de fusées tirées. Le 5 octobre, les vaisseaux font route vers Arica, où ils arrivent le 17, et où ils passent les festivités de Noël, après avoir été soumis à un tremblement de terre et avoir subi de fortes chaleurs, incommodes le matin et le soir, en raison de l'absence du vent qui souffle dans la journée.

Le 4 janvier 1712, appareillage pour Port [Dillot ?], le 27, départ pour Pisco, puis arrivée à Lima, fort belle ville présentée comme un Eldorado :

L'on peut dire qu'il y a plus de richesse dans cette ville-là que dans aucune au monde, car le royaume y fournit de l'argent en abondance. Les mines d'or n'y sont pas rares non plus, et toutes sortes de métaux abondent dans le royaume, et dont toutes les prodigieuses montagnes sont remplies.<sup>[6]</sup>

Au port du Callao, à Lima, à la veille du départ du *Grand Dauphin*, un vaisseau espagnol apprend aux Français l'arrivée au Chili de leur camarade perdu dès le départ et de quelques autres navires de leurs compatriotes.

Le 26 mars, le navire met à la voile en montant vers l'ouest, pour repasser l'Équateur, en direction de la Chine. Le 22 juin, arrivée à l'île Marianne, le 25, appareillage pour la Chine. Les vents sont favorables, mais les orages fréquents et violents. Le soir du même jour, passage du cap Engano [Engaño, Philippines], mais la navigation est rendue difficile par l'absence de repères, faute de récits de voyages antérieurs dans ces parages. Le 15 juillet, le navire est en vue des îles Ladrones [Larrones], et au tout début du mois d'août, arrive à Canton, où le capitaine meurt le 4. La date du départ n'est pas précisée, mais l'absence de vents favorables bloque le vaisseau à l'embouchure de la rivière des Perles jusqu'au 27 janvier 1713, où il peut enfin faire route vers Macao.

Sont réservées, aux Français, en Chine, la surprise du décalage horaire, et au lecteur actuel, celle de l'explication simpliste qui en est donnée :

Nous trouvâmes une journée de différence par la route que nous avons fait [sic] depuis notre départ. Nous devions arriver le dimanche à la Chine, et c'était le lundi. Nous ne fûmes pas étonnés de cette différence parce que nos pilotes savaient, par règles mathématiques, cette différence, parce que la Chine est l'antipode du lieu de notre départ<sup>[7]</sup>.

Le 10 février, le bateau longe Bornéo sans voir la terre, et le 20 mars, il est à proximité de l'île de La Réunion. Les Français voient le piton de la Fournaise en éruption pendant la nuit, et les vaisseaux ancrent à Saint-Denis, à 6h du soir. L'escale dure jusqu'au 3 avril, date de l'appareillage accéléré, afin de profiter de la protection de deux navires de guerre français en partance pour la France.

Le 13 avril, à la hauteur du détroit du Mozambique, une tempête d'une extrême violence sépare le vaisseau de Desbois de son escorte. Après avoir renoncé à se maintenir dans la bonne direction dans la tourmente, le *Grand Dauphin* se dirige à nouveau, la mer apaisée, vers le cap de Bonne Espérance, lieu de rendez-vous fixé en cas de séparation.

Le 1er mai, il est à l'entrée du Banc des Éguilles<sup>[8]</sup> et le 2, en vue de la Pointe du cap de Bonne Espérance, aux abords duquel il croise pendant huit jours, dans l'espoir - déçu - de revoir les deux vaisseaux de guerre. Le 7 mai, l'île de Sainte-Hélène est en vue. Le 12 juin, le navire est à proximité des côtes du Brésil, à hauteur de l'île Fernando de Noronho [actuellement Noronha]<sup>[9]</sup>. Les 22-23 juillet, il est à l'embouchure de la Manche et, le 27 juillet, à six heures du matin, il mouille au cap Fréhel.

\*\*\*

La mention des **conditions climatiques** permet au narrateur non seulement de mettre en avant des conditions de navigation éminemment favorables - mais surtout d'attribuer celles-ci à la protection divine, et ce, dès le départ :

Un moment après, il nous manqua arriver un accident dont nous fûmes préservés par la science du pilote qui commandait au gouvernail. Ce fut là où nous commençâmes à connaître que le Seigneur qui est si bon et si miséricordieux commençait à bénir notre navigation comme nous l'avons expérimenté plusieurs fois dans le cours de notre voyage.

L'évocation des moments agréables est donc un témoignage indispensable de cette protection, implicitement valorisante pour tout l'équipage. Ainsi, au départ du Chili pour l'Ouest, l'absence de vent fait que ne sont pas tempérées les chaleurs extrêmes. Mais cet inconfort n'est pas durable ; le narrateur écrit en effet :

Lorsque nous eûmes une fois atteint ces vents alisés [sic], nous en jouîmes sans discontinuation jusqu'à la Chine. Et nous fûmes de quinze jours entiers sans remuer nos voiles. [...] Enfin l'on ne peut pas jouir d'un temps plus favorable que celui qui nous dura pendant toute notre traversée.

Plus loin, il note encore :

Il est très difficile de faire de longues traversées dans ces mers si l'on ne prend la mousson, c'est-à-dire la saison favorable. Et au contraire, si on la prend dans son temps, c'est la plus aimable navigation du monde, comme l'on peut voir par celle que nous y avons fait [sic] jusqu'aux îles Ladrões qui sont à l'embouchure de la rivière de Canton.<sup>[10]</sup>

Après Bornéo, le vaisseau bénéficie des vents alizés « qui règnent dans cette région-là, qui sont les mêmes que ceux que nous avons eus du Pérou à la Chine et qui ne nous furent pas moins favorables jusqu'à Mascarin ou Île Bourbon »<sup>[11]</sup>.

Enfin, à l'embouchure de la Manche, à quatre cents lieues des côtes françaises, après quelques jours d'alternance de vent et de calmes qui retardent le retour dans la patrie, « le vent recommença à resouffler [sic] agréablement. Et il semblait que tous les zéphirs [sic] se joignaient ensemble pour nous approcher de notre chère patrie que nous cherchions depuis longtemps avec tant d'empressement. »

\*\*\*

Mais, tout autant que l'effet d'annonce initial sur la faveur divine dont n'a cesse de bénéficier le *Grand Dauphin*, ces éléments heureux pour la navigation sont assurément fâcheux pour l'intérêt du récit. Ce dernier exige en effet la dramatisation, par l'évocation de périls majeurs dont on ne se sort qu'au terme de beaucoup d'angoisses, et avec le soulagement d'avoir pour cette fois-là échappé à l'engloutissement et à une mort cruelle. Les tempêtes et les combats navals remplissent au mieux cette fonction et constituent le morceau de bravoure attendu de toute relation qui se respecte. Malgré sa « naïveté », Desbois n'ignore pas cette règle ; en témoigne la description d'une tempête aux îles Larrones, description dans laquelle les nombreuses références temporelles produisent un étirement du temps qui traduit bien l'état d'âme des hommes confrontés au double danger de l'obscurité et de l'impétuosité du vent, et qui leur a fait paraître interminables ces deux journées et cette nuit :

Le temps était obscur et nous ne pûmes pas connaître la véritable entrée. Le vent était assez violent et tout le jour nous louvoyâmes pour doubler une de ces îles que nous croyions être l'entrée [de l'embouchure de la

rivière des Perles, qui forme, entre Hong-Kong et Macau, un delta remontant à l'intérieur des terres jusqu'à Canton, actuellement Guangzhou]. Au commencement de la nuit, le vent augmenta. Et il faisait extrêmement noir. Nous fûmes obligés de mouiller une ancre pour être plus en sûreté pendant la nuit. Mais nous ne jouîmes pas longtemps de cette prétendue sécurité, car les vents qui soufflaient avec impétuosité et la mer qui s'élevait comme les montagnes, [sic] notre câble ne tarda pas longtemps à casser, et nous fumes obligés de louvoyer pendant la nuit comme nous avons fait pendant le jour et éviter le plus qu'il était possible de s'abattre sur les îles que nous avons vues pendant le jour, et dont nous étions environnés, joint au orage[sic] qui venait pendant la nuit qui nous cassèrent nos quatre voiles major - toutes ces choses nous faisaient craindre de n'en pas sortir si heureusement que nous fîmes. Enfin l'on mit d'autres voiles en vergue, et toute la nuit, ce fut un travail continuel. Le lendemain, sur les 8 heures du matin, le temps s'obscurcit de nouveau, avec un tonnerre et des éclairs perpétuels. Enfin, le temps se préparait à un orage bien violent. Nous fûmes obligés de serrer nos huniers<sup>[12]</sup> et, pendant tout le fort de la tempête, nous arrivâmes vent arrière sur une île qui n'était pas à plus de deux lieues de nous, où la mer paraissait briser les rochers qui l'environnaient, qui nous faisait paraître le péril ouvert de toutes parts. Et chacun croyait sa perte inévitable. Mais le Seigneur qui nous tenait sous sa Sainte garde fit que nous fumes préservés du naufrage où chacun paraissait résigné, et fit par sa toute puissance que cette tempête ne fût pas si longue qu'elle paraissait être et que nous eûmes lieu de nous élever [enlever ?] de cette île qui était sous le vent. Celui-là ne fut pas le seul [orage] qui arriva jusqu'à midi, mais les autres furent moins violents. Et à midi, le soleil parut, qui dissipa par ces [sic] rayons ardents cette obscurité et calma un peu la violence du vent. Enfin le soir, nous étions à 4 heures du soir dans le passage pour entrer [...]<sup>[13]</sup>

Après la gradation de périls qui semblaient ne devoir prendre fin que dans la mort, l'intervention divine par laquelle la situation rentre très rapidement dans l'ordre, comme miraculeusement, s'apparente à un coup de théâtre qui montre que Desbois ne se départit jamais d'un souci de mise en scène.

## Stratégies narratives

Loin d'être un récit linéaire continu, le *Recueil* sait ménager l'intérêt du lecteur en recourant à divers procédés éprouvés. Parmi ceux-ci et notamment celui qui vient d'être relevé, Desbois ne néglige pas, à l'occasion, le récit dans le récit, insertion très en faveur dans le roman durant tout le XVIIe siècle, qui permet d'inscrire l'action ponctuelle de ce voyage dans une durée continue, comme extérieure, et d'appréhender le présent à la lumière du passé. Ainsi, de l'île de Feu, le narrateur - qui n'y a pas débarqué - précise qu'elle est habitée par des Sauvages qui vivent de poisson et du gibier qu'ils tuent, et c'est sous la forme du discours indirect libre qu'il prend la précaution de justifier, selon l'usage, cette information indirecte :

« J'ai appris cela d'un de nos charpentiers qui dans un autre voyage a mouillé à cette île, pour chercher quelque bois dont on avait besoin dans le navire. »

Ce charpentier se trouvant, à la nuit, isolé dans le bois, il trouva des sauvages auprès d'un grand feu où ils faisaient rôtir leur gibier, du poisson et des racines que cette terre produit, enfin ce qu'ils avaient pour vivre. Loin de lui faire du mal, comme il est ordinaire à ces sortes de gens-là de faire<sup>[14]</sup>, ils le firent manger et coucher avec eux. Et le lendemain, il y en eut quelques-uns qui furent à bord du vaisseau où on leur fit un aussi bon traitement qu'ils avaient fait à cet homme-là<sup>[15]</sup>.

Un autre procédé est celui du **jeu constant entre le réel et la fiction**, qui fait sortir la relation du domaine du réalisé et l'apparente à une œuvre romanesque, malgré le souci abondamment formulé par tous les narrateurs du XVIIe siècle de nier cette parenté. L'évocation de ce qui, pour un Français sédentaire, apparaît comme « merveille » de la nature est l'une des composantes de cette confusion entretenue avec complaisance, qu'il s'agisse du décalage d'une journée en Chine, des baleines qui « s'élèvent quelquefois si haut hors de l'eau qu'on les prendrait pour être des chaloupes à la voile » ou des loups marins qui doivent leur nom au fait qu'ils hurlent comme des loups :

Lorsque ces animaux viennent à paraître la tête sur l'eau, l'on les prendrait plutôt pour être des dogues que des animaux marins. Ils ont la tête fort grosse, les oreilles courtes, le museau fort court et les dents fort dangereuses.<sup>[16]</sup>

Par les métamorphoses opérées - d'animés à inanimés, de poissons à animaux terrestres - à la réalité familière se superpose une autre, inattendue, difficilement imaginable jusqu'alors, qui remet en cause les représentations les plus assurées, y compris lorsqu'elles concernent les humains. Ainsi, l'inconcevable cruauté des pirates de Macao est doublement soulignée, par leur

indifférence à leur propre douleur ou à celle de leurs compagnons massacrés devant eux, et par celle que leur attribuent les habitants de Marasquin « qui nous dirent que [...] lorsqu'ils étaient vainqueurs, ils ne donnaient point de quartier, et qu'ils mangeaient les Blancs, et que, quand ils se voient vaincus, ils aiment mieux se donner la mort eux-mêmes que de se rendre à leurs ennemis. »<sup>[17]</sup>

Merveille d'une autre sorte, et attirante cette fois, telle apparaît au voyageur la ville de la Conception, présentée comme un autre Jardin d'Éden miraculeusement maintenu à l'insouciance et heureuse période de l'Âge d'or. Non seulement elle bénéficie d'un climat particulièrement tempéré et clément : « Ceux qui ne sont jamais sortis du Pérou ne savent ce que c'est que tonnerre, pluie, grêle, neige ni glace, enfin pas le moindre petit orage », mais elle regorge de blé, de bœufs.

Il y a aussi beaucoup de moutons qui sont d'un merveilleux goût. Les vignes leur [aux habitants] fournissent une assez grosse quantité de vin, et qui ne leur coûte presque point de travaux. Ils ne font simplement que les tailler dans la saison ; et, sans leur donner aucun soin, elle leur donne du raisin en abondance. Ils ne font simplement que de gratter la terre et y jeter le blé. Il leur jette [produit ?] une fort grosse récolte. Il y a aussi beaucoup de légumes et de fruits, comme poire, pomme, pêche, et une infinité d'autres fruits. Enfin, cette province est fertile en toutes sortes de choses<sup>[18]</sup>.

La peinture idéalisée des conditions de vie présentées comme particulièrement faciles des habitants de ces terres si généreuses assimile ces régions du bout du monde à des lieux mythiques et porteurs de rêves, car, par l'implicite comparaison à celles, besogneuses, des paysans français - et européens - s'y établit un rapport insoupçonné jusque là au réel, qui s'apparente à une récréation du monde. Et le narrateur, auquel l'écriture a conféré le pouvoir d'un démiurge, devient ainsi par là lui-même objet d'une métamorphose valorisante.

L'imbrication du réel et de la fiction est favorisée aussi par les lacunes des cartes marines qui ignorent des îles que le navire jalonne cependant, et qui transforment en lieux inconnus des parages cependant fréquentés. De difficiles conditions climatiques rendent également incertaine l'appréhension d'un monde sans repères assurés, où se confondent les éléments terrestres, aquatiques et parfois même peut-être les animaux marins<sup>[19]</sup>. Le narrateur note ainsi, alors que le navire est dans l'océan Indien :

À la pointe du jour, il parut quelque chose devant nous qui avait la figure d'une barque mais, quand nous en fûmes assez près, nous vîmes que c'était une grande motte de terre sur laquelle il y avait de grandes herbes assez semblables aux palmiers et qui, de loin, semblait fort à une barque à la voile. Il y eut plusieurs de nos gens qui dirent avoir vu un crocodile dessus, mais je ne l'assure pas parce que je ne le vis pas.<sup>[20]</sup>

Déjà, au détroit de Magellan, l'intensité du brouillard avait fait croire à des îles là où n'étaient qu'effets de lumière, ce qui implique que les pilotes ne sont pas parvenus à déterminer avec précision la position du bateau. Malgré l'absence de conséquences matérielles fâcheuses, la mention de cette frayeur infondée est doublement utile : facteur de dramatisation du récit, elle contribue également à produire un « effet de réel », en mentionnant certains des pièges de la navigation, qui ont pu être redoutables à des prédécesseurs<sup>[21]</sup>. Peu de temps avant le retour en France encore, le brouillard trouble une juste perception de la réalité par les Français :

Le 15ème juillet, à la pointe du jour, nous vîmes un navire fort près de nous. Le temps était extrêmement couvert. [...] Il nous paraissait être de 18 à 20 canons, au brouillard qui rendait le jour fort obscur et qui font [sic] ordinairement paraître les objets plus gros qu'ils ne sont<sup>[22]</sup>.

En outre, les longues périodes de navigation sans escales font que les voyageurs maritimes ignorent tout des évolutions de la politique internationale. Parti en pleine guerre de Succession d'Espagne, le Grand Dauphin n'entend parler de paix qu'à l'extrême fin du voyage, et encore les Français soupçonnent-ils une fausse information de la part du capitaine d'un vaisseau anglais dont ils veulent faire leur prise. La nouvelle réalité politique ne semble pas crédible, et se maintiennent des certitudes sur un ancien état de fait, depuis peu il est vrai modifié. Le capitaine et les officiers se placent ainsi dans un monde devenu virtuel, en croyant être au plus près de la réalité, grâce à de nombreux signes, ou ce qui leur semble tel, sur lesquels Desbois ne manque pas d'insister. Il les introduit par l'expression « faire croire », ou par « paraître », verbes dont l'emploi, dans ce type de récits, annonce toujours une interprétation que démentira l'expérience. À proximité de la Manche, divers bateaux sont successivement en vue, qui s'éloignent aussi vite qu'ils le peuvent.

Toutes ces marques-là nous faisaient croire que la guerre continuait. Mais, à onze heures du soir, nous vîmes paraître un gros feu ; cela nous fit croire que c'était une escadre, et nous ne pouvions plus douter de la guerre. Nous serrâmes nos menues voiles, et tinrent [sic le plus près du vent, afin de nous éloigner de ce feu que nous voyions assez près de nous. Lorsque nous nous crûmes assez éloignés, nous mîmes en panne<sup>[23]</sup>.

De deux vaisseaux assez proches, le grand faisait continuellement des feintes qui nous paraissaient être d'un corsaire. De temps en temps, il arrivait, d'autres temps, il carguait ses voiles et semblait nous attendre. Enfin, à neuf heures, l'on se prépara au combat que l'on croyait plus rude qu'il ne fut effectivement. S'il avait été corsaire comme il le paraissait être, nous ne l'aurions pas eu à si bon marché.

Les deux vaisseaux s'étant rendus au premier coup de canon, [Les deux capitaines, qui reviennent de la Jamaïque] nous dirent qu'avant leur départ d'Angleterre, il y avait cession d'armes, et qu'ils croyaient la paix faite, mais ils ne pouvaient en donner de preuve<sup>[24]</sup>.

À proximité des côtes de France, ce n'est que la présence de plusieurs vaisseaux épars (et donc nullement dans une attitude méfiante ou offensive) qui fait naître sérieusement le doute, quant à la poursuite de la guerre, si bien que Monsieur du Portail se décide à aller en arraisonner un, dont le capitaine apprend aux Français la paix avec les Portugais, Anglais et Hollandais. Loin d'être anecdotique, cet épisode sur les incertitudes quant à l'état de paix ou de guerre constitue un élément narratif important, car il contribue au ralentissement du rythme précédemment signalé, et maintient habilement la tension narrative jusqu'à la fin du récit.

\*\*\*

La confusion entre réel et fiction est entretenue également par le fait que l'univers maritime est bien souvent celui du leurre qui fait paraître autre que ce que l'on est, délibérément ou non<sup>[25]</sup>. Ainsi, est-il prudent, et donc usuel, pour un navire d'arborer d'abord un pavillon autre que celui de son pays, afin de tromper la méfiance des capitaines avec lesquels on parle, avant un possible arraisonnement. Ce n'est qu'au moment des hostilités que l'on hisse le « vrai » drapeau, selon les exigences des codes maritimes. Bien entendu, Desbois mentionne cette pratique, à deux reprises. Du gouverneur de Macao, il indique que ce dernier crut toujours avoir affaire à des Anglais, du fait que les Français avaient toujours porté le pavillon et flamme anglais. Plus tard, en plein Atlantique, pour tromper la méfiance du capitaine d'un vaisseau abordé, Monsieur du Portail commence par arborer un pavillon anglais. À l'annonce de l'autre navire qu'il est anglais, le capitaine s'empresse de hisser le pavillon français, ce qui incite immédiatement le premier à se soumettre sans combat [ce n'est qu'un navire marchand, fort peu armé]. C'est donc l'illusion initiale délibérément créée par les Français qui a permis cette facile victoire. La méfiance est tellement de mise en permanence que ceux-ci croient faux le passeport français que leur montre le capitaine anglais qui, de son côté, avait pris le *Grand Dauphin* pour le navire avec lequel il faisait route depuis la Virginie et dont il s'était trouvé séparé.

En mer, donc, toute interprétation est toujours possible, en dehors de tout fondement avéré, et c'est l'illusion de la réalité qui, le plus souvent, seule triomphe. Ainsi, à proximité des côtes de France et afin d'éviter de toujours possibles convoitises, est-il prudent d'effacer les signes d'une longue navigation. Le narrateur n'omet donc pas d'indiquer que, mettant à profit quelques jours de calme, trois ou quatre hommes s'emploient à nettoyer la coque, le dessous du navire étant couvert de limon et de coquillages « qui faisaient connaître que nous venions d'un long voyage ; et nous faisons tout notre possible pour paraître autrement »<sup>[26]</sup>.

\*\*\*

Parallèlement aux diverses incertitudes de l'élément maritime, le narrateur ne se fait pas faute d'induire lui-même le lecteur en erreur, en ménageant de fausses pistes narratives. Un procédé largement répandu dans tous les récits est le recours à des solutions autres que celle qui s'est réalisée : « Si ... ». Ces hypothèses envisagées comme si elles se fussent effectivement produites superposent au réel, qu'elles nient d'une certaine manière, d'autres possibles qui font sortir la fiction du cadre de l'hypothétique et lui confèrent un statut identique à celui de faits qui se sont effectivement déroulés. Ainsi, relatant la collision avec un autre vaisseau évitée « par la science du pilote qui commandait au gouvernail », le narrateur commente :

Il sauva la vie à tout ce qu'il y avait de monde dans les deux vaisseaux. Car s'il eût arrivé comme on lui disait de le faire, la perte de l'un et de l'autre était inévitable, puisque notre mât de beaupré manqua à toucher ses haubans d'artimon<sup>[27]</sup>.

Autre élément de leurre, par lequel le narrateur innove : plusieurs pages sont consacrées à de longs développements qui évoquent les préliminaires d'une péripétie présentée comme inévitable et finalement évitée. Il s'agit du détail des préparatifs d'un

combat naval auquel le capitaine choisit finalement de renoncer. Une telle solution offre deux avantages. D'une part, est maintenue la tension dramatique ; de l'autre, est évitée la possible lassitude du lecteur, une attaque de pirates dans les parages de Macao ayant déjà été rapportée.

## Les épisodes obligatoires

Toute relation de voyage maritime inclut systématiquement deux types de composantes, sortes de « passages obligés » dont l'un soutient la tension dramatique du récit et l'autre lui confère une valeur documentaire que le témoignage direct du narrateur, ou certifié par lui, prétend rendre totalement fiable.

Il a déjà été mentionné que la tension dramatique est assurée par deux épisodes-clés, les combats navals et les tempêtes, dont le traitement plus ou moins long, qui relève d'un choix délibéré et semble dicté par le souci de l'équilibre du récit, apparaît toujours comme un élément majeur de la narration. En effet, alors que tout navire a évidemment essuyé plusieurs tempêtes et subi plusieurs menaces ou attaques de pirates ou de corsaires, durant des navigations fort longues, les narrateurs sélectionnent d'ordinaire un épisode particulier, voire deux, dont ils rendent compte de façon très détaillée et avec un grand souci d'expressivité, se contentant de mentionner brièvement les autres cas. Desbois respecte cet usage, tout en jouant habilement avec lui ; en témoigne l'élément narratif non abouti qui vient d'être signalé. Car il a eu précédemment l'occasion de détailler une attaque de pirates malaisiens fort longuement - sur environ quatre pages, et avec le protocole usuel : indication de l'heure du début des péripéties, détail minutieux de celles-ci, dénouement de l'action, bilan de l'affrontement et butin. À titre d'exemple, voici un bref extrait de cet affrontement, chargé de mettre en évidence la cruauté des Malaisiens, cruauté dont l'évocation est si récurrente qu'elle s'apparente à un *topos*.

Les Français, venant d'arraisonner un petit navire sur l'identité duquel ils s'interrogent<sup>[28]</sup>, font monter à son bord une douzaine d'hommes non armés, dont le capitaine en second Monsieur du Pontieux. Malgré les signes inquiétants, non perçus cependant comme tels dans le temps de l'action, que sont le physique des marins à la peau « d'un noir tirant sur le rouge, avec de grosses chevelures, et fort robustes », leur nombre important et les baïonnettes dont chacun est pourvu (certains en ont même deux), ils se rendent sans la moindre méfiance, ce qui veut dire sans armes, dans ce petit bâtiment. À peine la délégation est-elle montée à bord et les Français se sont-ils dispersés que les pirates « se jetèrent sur eux avec leurs armes » [la répétition avec le début de la citation suivante est dans le texte].

Ils se jetèrent avec tant de violence sur nos gens que M. du Pontieux fut obligé de se jeter à la mer quoiqu'il sût peu nager et étant sans arme. C'était le plus sûr parti qu'il eût à prendre. Il y eut un officier, quoique blessé, en fit la même chose [sic]. Ceux qui étaient les plus avancés parmi eux furent tués. [nom des trois tués et d'un blessé grave]

Sitôt qu'ils eurent fait leurs meurtres, ils hissèrent leurs voiles et tâchaient à gagner la terre. Nous ne leur donnâmes pas le loisir de s'éloigner trop loin de nous. Et pendant que l'on préparait les canons, on lui fit quelques décharges de mousqueterie, on lui coupa la drisse d'une de ses voiles.

Après que les Français furent parvenus à tuer d'un coup de canon un pirate qui ne cessait de les braver en se promenant, sans la moindre précaution, sur le pont, tous ses compagnons se jetèrent à l'eau.

Ils nageaient dans le vent avec une vitesse incroyable, et l'on aurait dit que ces gens-là tenaient de poisson, à voir la force qu'ils avaient à l'eau, si bien que leurs adversaires, pourtant animés par le désir de venger leurs morts, mirent beaucoup de temps à en attraper le plus grand nombre, afin d'empêcher les pirates de retourner à terre et de s'attirer des mesures de représailles, une fois propagée la nouvelle de cet assaut manqué. Même quasiment réduits à merci, les Malaisiens résistent longuement. Parmi les quatre derniers qui se maintenaient encore sur l'eau et qui furent faits prisonniers, il y en eut un qui avait un coup de fusil qui lui perçait tout à travers le corps, et sans être pansé ni sans prendre aucun aliment, il vécut encore trois jours. Il est presque incroyable la constance avec laquelle ces malheureux souffraient la mort sans demander quartier. Ils voyaient mettre leurs camarades en pièce sans en faire paraître nulle émotion<sup>[29]</sup>.

Même si cette péripétie a duré de 9 heures du matin à 6 heures de soir, moment où le vaisseau français reprend sa route, en se gardant cette fois, à la faveur de la nuit, de plusieurs petits bâtiments semblables à celui qui leur avait causé tant d'ennuis et de pertes, dont ils craignent une possible vengeance, le traitement très long dont elle est l'objet s'explique par plusieurs raisons. Outre le temps fort que constitue cet élément de dramatisation, l'insistance sur l'extrême endurance des Malaisiens et sur leur insensibilité relève du souci de garantir la véracité du récit, tant les commentaires de Desbois témoignent que l'une et l'autre sont difficilement concevables pour un Européen ; de tels détails ne sauraient donc s'inventer. De plus, si « À vaincre sans péril, on triomphe sans gloire », la victoire des Français, surpris et luttant d'abord à armes inégales, voire sans armes, atteste de leur bravoure, de leur propre résistance et du bien-fondé de la stratégie adoptée dès le début de l'attaque. Cette victoire chèrement acquise fait oublier

l'inexplicable (et sans doute condamnable) imprévoyance initiale, malgré l'abondance des signes qui auraient dû au contraire alerter le capitaine et les officiers, outre les parages dans lesquels ils naviguaient, réputés pour ce type de danger.

\*\*\*

Quant aux tempêtes, Desbois a choisi d'en décrire deux, à grand renfort de lexique d'intensité maximale, comme il se doit. En voici une, la plus brièvement - mais efficacement - évoquée :

Nous fîmes vent arrière sous la misaine. La mer devint si impétueuse et les coups de mer tombaient avec tant de violence sur le pont qu'il semblait à tout moment qu'il défonçait le navire. L'on était dans l'eau jusqu'aux genoux, et on ne pouvait quitter la pompe.

Le vent devint si violent que l'on fut obligé de carguer la misaine<sup>[30]</sup> et mettre côtés sans pouvoir soutenir de voiles. Et nous fûmes pendant toute la nuit à mât et à corde<sup>[31]</sup>. Nous mîmes des canaux au bout des vergues et dans nos hunes, de crainte que les autres vaisseaux ne nous abordassent pendant la nuit qui était si obscure que l'on ne pouvait pas voir ceux qui étaient devant soi.

Le vent devint si violent qu'à peine pouvait-on se soutenir sur le pont, et la mer de plus en plus agitée. L'on prépara une deuxième pompe, mais la première se trouva suffisante. Nous fûmes dans cet état-là jusqu'au samedi midi que le vent se modéra un peu, mais la mer était toujours horrible. Et on ne la pouvait regarder sans frayeur. Elle paraissait souvent nous vouloir engloutir dans ces profondes abîmes. Aussi me paraît-il difficile de pouvoir résister à une si violente tempête sans y périr. Aussi avons-nous sujet de remercier Dieu de la bonté de notre vaisseau, et l'on en aurait trouvé peu qu'eût [sic] résisté aux violents coups de mer que nous reçûmes pendant deux jours.<sup>[32]</sup>

L'insistance quasi épique<sup>[33]</sup> sur l'obscurité, sur la violence croissante du vent, et sur l'agitation de la mer, et la mention de la durée dans laquelle s'inscrivent ces dangers extrêmes constituent un assez bon exemple des procédés habituellement mis en œuvre par les narrateurs, lorsqu'ils relatent une tempête qu'ils présentent comme particulièrement redoutable.

\*\*\*

Le second « passage obligé » de toute relation de voyage, le contenu documentaire, doit sa nécessité aux mentalités du temps. En effet, à une époque où il reste suspect d'écrire et où peut être condamnée comme futile, si ce n'est pernicieuse, la lecture d'œuvres profanes, la seule justification possible du fait de lire réside dans l'utilité de cette lecture, ce qui implique que, pour le narrateur, un lecteur à séduire est toujours tapi dans l'arrière-plan du texte, même si ce dernier est destiné à rester manuscrit. Les témoignages des voyageurs, notamment maritimes, incluent donc nécessairement des informations variées, concernant aussi bien la géologie d'un pays, ses diverses ressources agricoles, artisanales, le physique, les vêtements, l'organisation politique et sociale, la religion et/ou les superstitions des habitants, leurs coutumes, leur nourriture, souvent, - mais pas nécessairement, selon l'habileté du narrateur ou les aides extérieures dont il a pu bénéficier -, avec le concours de plans, croquis ou dessins plus élaborés qui contribuent à la juste représentation par le lecteur des éléments décrits. Le récit du voyage devient donc un documentaire, dont le narrateur proteste toujours qu'il est parfaitement autorisé, car il prend soin de dire qu'il a vu de ses yeux. Sinon, soit il indique ses sources, ainsi Desbois a-t-il mentionné que c'est du charpentier qu'il tient ce qu'il a appris à propos des Sauvages du cap Horn, soit il met à distance une information non confirmée : la présence d'un crocodile sur une île de l'océan Indien, selon certains matelots.

Le mode d'insertion de ces éléments documentaires pose évidemment problème, car la narration est brutalement interrompue pour un temps plus ou moins long, et elle laisse place à une sorte de greffon d'une tout autre nature, enté avec plus ou moins de bonheur sur la « tige maîtresse » du récit. Desbois, visiblement soucieux de la pertinence de son récit, s'efforce de justifier de façon plausible et diversifiée chaque rupture narrative.

Lors de l'escale à Canton, le narrateur introduit en ces termes toutes les informations obtenues sur la Chine : « Laissons travailler les ouvriers, et au marchand le soin de visiter les marchandises pendant que je dirai ce que j'ai appris du gouvernement, des vie et mœurs, religion, de la Chine »<sup>[34]</sup>. S'ensuit un vaste panorama de la civilisation chinoise, sur vingt pages, soit le cinquième du texte qui en comporte cent deux, signe qu'il s'agit là, pour le narrateur, d'un élément essentiel et indispensable pour ses potentiels lecteurs. De même, à Saint-Paul de La Réunion, ménage-t-il dans sa relation une pause « éducative » : « Nous mîmes nos futail [sic] à terre et, pendant qu'ils[les matelots] les rempliront d'eau, parlons d'autre chose », notamment des produits locaux, au premier rang desquels les bananes, incomparablement les meilleures de toutes celles consommées jusque-là.



Si donc, comme on vient de le voir, le narrateur se conforme pour l'essentiel aux lois non écrites d'un genre non catégorisé comme tel, il est aussi capable de laisser entendre des accents plus personnels qui confèrent au récit un surcroît d'humanité.

## Présence du narrateur

Avec la diffusion de l'*honnêteté* et le regard pessimiste généralement porté sur l'être humain, les codes sociaux de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle excluent toute mise en avant, ou même seulement toute expression, du moi. Aussi, d'ordinaire, les relations de voyage s'en tiennent-elles à tout ce qui est objectif, faits et descriptions rapportés à des fins documentaires. Il n'est donc nullement d'usage que le narrateur laisse transparaître ses émotions et ses sentiments. Pourtant, parfois, dans le *Recueil*, s'esquisse la personnalité de Desbois, au détour de remarques personnelles.

\*\*\*

Même si, à la Conception le narrateur n'échappe pas à la déconsidération traditionnelle des Espagnols : « C'est dommage que si bon pays soit habité par des gens si peu laborieux que sont les Espagnols » qui font travailler esclaves, indigènes noirs et métis, et qui vivent dans un grand relâchement des mœurs, il sait aussi porter un regard moins critique, voire positif, sur l'Autre et sur l'étrangeté. Un jour que les Noirs de Gorée dansent « au son d'une musique barbare », puis chantent à la demande de leur chef, celui-ci crache au visage de ceux qu'il a le plus appréciés.

Il nous dit qu'il savait bien que cette manière-là ne se pratiquait pas en Europe, mais que c'était parmi eux une marque d'amitié. Aussi ceux qui l'avaient reçue paraissaient fort contents et se jetaient à ses pieds pour le remercier<sup>[35]</sup>.

Bien que de telles coutumes aient en effet de quoi surprendre un Européen, le narrateur se contente de mentionner le fait, sans y adjoindre le moindre commentaire dépréciatif, et il décrit le physique de ces hommes avec des modalisations plutôt bienveillantes : « Ils sont grands et bien faits, les lèvres et le nez fort gros, les dents blanches, les cheveux courts et cotonnés, et la plupart les ont tressés fort joliment. » Desbois n'est donc pas irrémédiablement fermé à toute différence ; il le montrera plus loin dans le récit, à propos de l'accueil généreux que les Sauvages du cap Horn ont réservé au charpentier pris par la nuit.

Le non-dit, autant que le dit, permettent donc de cerner quelque peu la personnalité du narrateur, qui sait accepter l'écart. De même, fait-il preuve de compassion, à propos des femmes chinoises dont il déplore doublement le sort : elles sont non seulement enfermées chez elles, mais de plus soumises, quasiment dès la naissance, au supplice des pieds étroitement comprimés dans des bandelettes, afin qu'ils restent le plus petits et le plus étroits possible, selon les codes esthétiques en vigueur. Il écrit d'elles : « Enfin on ne peut pas naître plus malheureuse que de naître femme chinoise : l'on pourrait proprement leur donner le nom d'esclave, tant de leur père que de leur mari. » C'est de la compassion encore qui est manifestée, à propos du traitement réservé aux matelots, lors de tout abordage.

Après la prise d'un vaisseau par le Grand Dauphin, il fut défendu de piller l'équipage, et les ordres furent ponctuellement exécutés, et l'on n'ôta pas la valeur d'une épingle à ces gens, ce qui n'est cependant guère ordinaire au matelot qui, quand ils font [sic] quelque prise, rarement laissent aux malheureux prisonniers de quoi couvrir ce que la bienséance ne permet pas de nommer ; et non contents de leurs dépouilles, [ils] les battent cruellement. Et à moins que d'avoir fait le métier de corsaire ou d'avoir [sic] tombé entre les mains des ennemis qui ne traitent pas avec plus de douceur, l'on n'en saurait être spectateur sans en avoir beaucoup de compassion.<sup>[36]</sup>

Si se défendre de tout acte de pillage constitue un *topos* auquel tous les narrateurs ont systématiquement recours, à plus ou moins juste titre d'ailleurs, rarissime est l'apitoiement sur le traitement infligé aux matelots que l'issue du combat a rendus prisonniers ; Desbois fait donc entendre ici un accent personnel qui confirme sa capacité à s'émouvoir du malheur d'autrui et à le partager.

Cette même vive sensibilité fait qu'à diverses reprises le texte fait entendre des accents lyriques, même s'il s'agit d'un lyrisme très retenu, bien loin de ce que seront les envolées romantiques. Le spectacle de la nature est l'une des occasions d'une telle tonalité, sans que soit négligée, ici, la prise en compte du triste sort des faibles :

Nous jouissons depuis longtemps du plaisir de voir des poissons volants. [...] Lorsqu'ils s'élèvent hors de l'eau, on les prendrait pour de grosses volées d'alouettes comme on les voit dans nos campagnes de France. Ces pauvres petits animaux sont chassés par d'autres poissons que l'on appelle bonites qui les poursuivent continuellement.

Et plus loin :

Enfin le soir, que la chaleur qui était excessive pendant le haut du jour venait à se modérer, nous jouissions d'un plaisir charmant à la vue de cette guerre des poissons joint à celui de ces petits vents alisés [sic] qui nous étaient toujours favorables. L'on en voit d'un tropique à l'autre, c'est-à-dire que pendant plus de mille lieues, nous jouissions de ces plaisirs sans égal, mais qui étai[en]t quelquefois interrompu[s] par quelque orage de tonnerre, éclair, pluie, grêle, mais nous n'en trouvâmes pas qui fût violent.

La description de la tempête précédemment rapportée a fait entendre l'horreur qu'a inspirée au narrateur la mer déchaînée. Elle « était toujours horrible. Et on ne la pouvait regarder sans frayeur. Elle paraissait souvent nous vouloir engloutir dans ces profondes abîmes [sic] »<sup>[37]</sup>.

Enfin, jointe à une piété exprimée à diverses reprises, l'amour de la patrie s'exprime à la vue des côtes de France, « notre patrie que l'on découvrit dans le moment que nous cherchions depuis si longtemps, et que nous demandions avec tant d'empressement », outre de « grandes acclamations de joie qui était pour lors inexprimable. Et la crainte des vaisseaux que nous voyions n'était pas assez forte pour la modérer»<sup>[38]</sup>.

La nouvelle de la paix nous ôtait le chagrin de ce vent contraire, puisque nous n'avions plus d'ennemis à craindre. Cependant, l'ardeur de revoir notre chère patrie nous consommait [sic]. [...]

Enfin, le vent devint variable. Et nous approchions peu à peu de notre asile, où nous arrivâmes le vingt et sept du mois de juillet, à 6 heures du matin que nous mouillâmes sous le cap Fréhel où nous trouvâmes que la prise qui nous avait quittés était arrivée avant nous. Et nous voyions aussi la Vierge de Grâce et la Marie-Angélique que nous avons laissées au Pérou lorsque nous en sortîmes par la Chine. Nous couchâmes sous le cap ; et le lendemain, nous entrâmes dans la rade de Saint-Malo, où le Seigneur nous a conduits heureusement après toute nos traversées, où il nous a, par sa Divine miséricorde, répandu sa sainte Bénédiction.

## Amen<sup>[39]</sup>

À ce qui équivaut à un tomber de rideau, on constate que, comme dans les pièces de théâtre, sont finalement et heureusement réunis tous les actants, même mineurs, de l'action qui s'est jouée au fil des pages, à notre regard mais surtout sous le regard de Dieu, garant irréfutable de l'authenticité du voyage et du texte.

\*\*\*

Malgré ses maladresses, voire ses négligences et erreurs d'expression, le *Recueil* de Desbois est représentatif d'un ensemble qui a eu, plusieurs décennies durant, les faveurs du public. De ses devanciers, le narrateur respecte les codes tacites qui lui font juxtaposer éléments narratifs et éléments informatifs disparates<sup>[40]</sup>, ces derniers rendant toutefois accessible au lecteur toute la diversité du monde et ayant pour fonction de susciter le rêve. Comme ses devanciers encore, il recourt à la forte dramatisation qui est censée donner à ces récits une part non négligeable de leur intérêt. Mais on a vu qu'il sait aussi innover en renouvelant l'agencement du récit ou en n'exploitant pas une piste narrative pourtant déjà bien mise en place. Pour avoir suivi des « modèles », le narrateur n'en est pas resté prisonnier. Il a su faire entendre sa voix singulière, et ce sont les accents depuis longtemps éteints de cette voix que ces pages se sont efforcées de ranimer et de faire entendre à nouveau.

**Geneviève Le Motheux**

1. ^ Vaisseau armé par Jean Rouzier, commandé par Sébastien du Fresne des Saudrais (né à Saint-Malo en 1683), puis, à sa mort à Canton, le 25 août 1712, par Michel Collet du Portail, qui ramena le navire à bon port, le 29 juillet 1713. Il est d'usage de mentionner le nombre de canons d'un vaisseau, même quand il est marchand. Le manuscrit est d'un accès réservé, à la bibliothèque de l'Institut.

2. ^ Sans doute peut-on imputer ces nouveautés en partie à la date, tardive par rapport à l'essentiel de la production des relations de voyages maritimes, de ce tour du monde effectué à la toute fin du règne de Louis XIV, et de l'écriture à laquelle il a donné lieu, peut-être après la mort du monarque.
3. ^ La France est toujours en pleine guerre de Succession d'Espagne, depuis mai 1702. Cette guerre, qui ne s'achèvera qu'en 1713, avec le traité d'Utrecht, a une origine complexe. D'une part, Louis XIV conserve au duc d'Anjou, son petit-fils devenu roi d'Espagne sous le nom de Philippe V, ses droits au trône de France, au cas où la branche aînée viendrait à s'éteindre, malgré une clause du testament du défunt roi d'Espagne Charles II. D'autre part, il soutient les prétentions de l'ancien roi d'Angleterre Jacques II Stuart contre Guillaume III d'Orange, devenu roi d'Angleterre tout en restant gouverneur des Provinces-Unies (les Pays-Bas actuels), après avoir fait fuir en France son beau-père avec toute sa famille. Enfin, il fait occuper les Pays-Bas espagnols (l'actuelle Belgique) par ses troupes. Par ailleurs, l'irruption de la flotte française dans le domaine colonial espagnol achève de convaincre l'Angleterre et les Provinces-Unies de la nécessité de contrecarrer les ambitions françaises. Guillaume III suscite alors à La Haye une *Grande Alliance* qui réunit contre Louis XIV, outre l'Angleterre et les Provinces-Unies, la Prusse et l'Autriche auxquelles se joindront plus tard le Danemark puis le Portugal et la Savoie, alors que la France ne bénéficie que du soutien de l'Espagne et de celui des souverains de Bavière et de Cologne.
4. ^ Il s'agit en fait du Chili actuel.
5. ^ Le texte porte 5 avril, ce qui est évidemment une erreur, dans ce contexte.
6. ^ P. 41
7. ^ P. 53.
8. ^ Ce banc des Aiguilles fait face au cap du même nom, à la pointe la plus méridionale de l'Afrique, à l'est du cap de Bonne-Espérance.
9. ^ P. 94
10. ^ Extraits précédents respectivement P. 6 et 43. Il s'agit de la rivière des Perles.
11. ^ Desbois nomme ainsi, selon l'usage de son temps, l'île que nous appelons depuis La Réunion.
12. ^ Il s'agit de voiles intermédiaires, soit fixes, soit « volantes », et d'une assez grande surface.
13. ^ P. 50
14. ^ Selon les dires des voyageurs, bien entendu, dont on sait qu'ils sont loin d'être véridiques, et qui pensent sortir grandis, en exagérant les dangers auxquels ils ont échappé !
15. ^ P. 23.
16. ^ P. 32.
17. ^ P. 12-13, et 80. On note par ailleurs qu'est inévitablement imputé à ces Malaisiens l'affreux crime d'anthropophagie, fascination-répulsion morbide des Européens, par laquelle ils nient l'humanité des êtres qui sont censés s'y livrer.
18. ^ P. 26.
19. ^ « Nous vîmes plusieurs îles dont le nom n'est pas marqué sur les cartes marines, en quittant Canton vers l'Ouest », d'où la nécessité d'être guidé par un pilote pour « passer les détroits qui ne nous étaient point connus », p. 76.
20. ^ P. 81. Depuis le XVI<sup>e</sup> siècle, la barque est une embarcation assez longue qui compte deux mâts évidemment pourvus de voiles et qui peut accueillir une dizaine d'hommes. Par ailleurs, le fait que la présence du crocodile ne soit pas garantie par le narrateur incite à se demander si l'animal a réellement existé, ou s'il ne s'agit pas d'un nouvel effet d'optique.
21. ^ Desbois cite en effet divers navires qui, soit ont fait naufrage, soit « ont beaucoup souffert », et tout récemment encore, un vaisseau de Saint-Malo.
22. ^ P. 94.
23. ^ P. 98. C'est nous qui soulignons.
24. ^ P. 98-100.
25. ^ Très nombreuses du reste sont les occurrences du verbe « paraître », dans tous les récits de voyage maritime, qui témoignent de l'incertitude constante dans laquelle on se trouve sur un bateau. À propos de l'évaluation d'un navire en vue, Desbois insiste sur la difficulté d'appréciation juste par temps de brouillard qui fait « ordinairement paraître les objets plus gros qu'ils ne sont », p. 94.
26. ^ P. 97.
27. ^ P. 3.
28. ^ En fait, malgré un signe de mauvais augure tels que sont présentés les serpents, les Français, prenant leurs désirs pour des réalités, tant est grand leur désir de trouver un pilote qui les guide dans ces passages inconnus d'eux, veulent prendre ce petit vaisseau inconnu comme portugais, ce qui endort leur méfiance.
29. ^ P. 76-80.
30. ^ La *misaine* est la **voile** basse du mât du même nom, situé le plus en avant du vaisseau.
31. ^ « Naviguer à mâts et à cordes » signifie naviguer vent arrière avec toutes les voiles serrées.
32. ^ P. 89-90.
33. ^ Que l'on pense aux répétitions de la *Chanson de Roland*, par exemple, même si Desbois ne l'a sans doute jamais lue.
34. ^ P. 55
35. ^ P. 12.
36. ^ P. 96
37. ^ Respectivement p. 17 et 89.

38. ^ Les dires des Anglais quant à la paix n'ont nullement convaincu les Français qui voient là une manœuvre pour se tirer d'affaire à bon compte. C'est pourquoi ces derniers se défient autant de tous les vaisseaux qu'ils voient dans la Manche, ce qui, joint à un vent à la fois faible et contraire, retarde leur rentrée au port.
39. ^ P. 102.
40. ^ Nous n'avons pas rendu compte de la description traditionnelle du rituel de passage de l'Équateur, désigné comme « Baptême de l'Équateur ».

### **Pour citer cet article:**

#### **Référence électronique**

Geneviève LE MOTHEUX, « UN VOYAGE AUTOUR DU MONDE », *Astrolabe* [En ligne], *Mars / Avril 2009*, mis en ligne le 06/08/2018, URL : <http://astrolabe.uca.fr/mars-avril-2009/dossier/un-voyage-autour-du-monde>