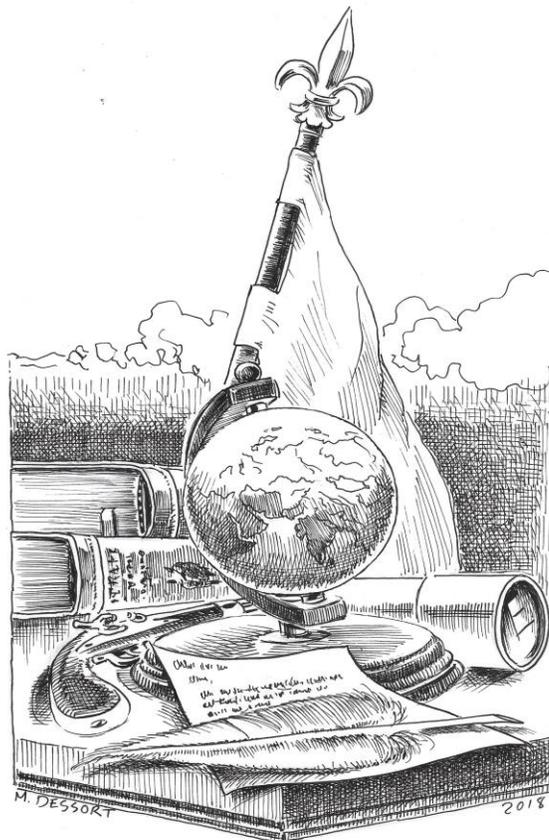


Le récit de voyage et la construction du savoir à l'époque Moderne

Le monde Indien dans l'*Histoire générale des Voyages* de l'Abbé Prévost.



Sous la direction de
Gilles BERTRAND

Théophile DESSORT dit LORAISON

Année universitaire 2017-2018

Master 2 Histoire
Parcours Histoire culturelle, politique et des échanges internationaux

Remerciements

Je commencerai par remercier ma famille et mes amis qui m'ont soutenu tout au long de la rédaction de ce mémoire et m'ont empêché de lâcher prise. Tout particulièrement mes parents, Corinne pour son aide précieuse et sa confiance et Manuel, pour ce magnifique dessin qui orne mon Mémoire. Je remercie aussi M. Gilles Bertrand pour son soutien et sa gentillesse, et pour avoir accepté d'être mon professeur référent tout au long de ces deux années de Master. Je formule aussi une pensée pour toutes les personnes souvent anonymes qui de près ou de loin ont participé à la mise en ligne des documents que j'ai utilisés pour effectuer mes recherches.

SOMMAIRE

Introduction	p.5
I. Le monde indien et l'Europe	
1- Un joyau convoité	p .8
1.a) Des richesses spectaculaires	
1.b) Un rayonnement commercial immense	
1.c) Des conflits récurrents	
2- Navigateurs et commerçants européens	p.17
2.a) Débuts et prise de contacts aux Indes	
2.b) L'essor des Compagnies Anglaise et Hollandaise	
2.c) Émergence de l'influence française aux Indes Orientales	
3- Le voyageur et l'information	p.28
3.a) Acteurs des échanges d'informations cruciales	
3.b) Une communication parfois difficile	
3.c) Les conseil de l'abbé Prévost	
II. <i>L'Histoire générale des Voyages</i> , source de connaissances au XVIIIe siècle	
4- Un auteur particulier	p.42
4.a) L'écrivain reconnu	
4.b) La plume d'un voyageur	
4.c) Prévost et <i>l'Histoire générale des Voyages</i>	
5- Une œuvre européenne	p.50
5.a) Le contexte de création	
5.b) Contenus et ambitions	
5.c) Une méthode augmentée qui fait débat	
6- Un pari réussi ?	p.61
6.a) Les preuves d'un succès	
6.b) Limites du genre	
6.c) Entre Sciences et Littératures	

Conclusion	p.68
Annexes	p.70
Bibliographie	p.80
Résumé et Mots clé	p.85

Introduction

‘Entrez sans guide dans une Forêt spacieuse, où les routes se multiplient sans cesse avec autant de variété que d’abondance, vous courez risque à chaque pas de vous égarez ; ou du moins vous ne rapporterez d’une course incertaine que des idées confuses, qui ne vous représenteront rien fidèlement.’¹

Cette métaphore imagée du travail que représente l’*Histoire générale des Voyages* écrite par Prévost en guise de premières lignes de son *Avertissement du Traducteur* est très juste à plus d’un titre. Si la « Forêt spacieuse » représente le *Système complet d’histoire et de géographie moderne qui représentera l’état actuel de toutes les Nations*, c’est à dire le but même de l’ouvrage que nous nous proposons d’étudier, la diversité des routes serait quant à elle l’hétérogénéité des voyageurs, de leurs relations et des sujets qu’elles contiennent. Les guides seraient les travaux des auteurs qui ont déjà éclairés certains passages de la réflexion. Et sans eux, sans utiliser leurs connaissances et leurs efforts, vos recherches risquent d’être stériles et vos conclusions risqueront de manquer de véracité. Prévost livre ici un avertissement, placé judicieusement, qui possède une résonance particulière quand on écrit une étude historique. Une recherche sur l’Abbé Prévost et sur l’*Histoire générale des Voyages* est difficilement envisageable sans le secours d’autres auteurs et de leurs lumières. Jean Sgard pour l’étude de Prévost d’*Exiles* est incontournable, de même les travaux de Michèle Duchet sur l’anthropologie de l’Histoire au siècle des Lumières et ceux de Florence D’Souza apportent un éclairage bienvenu sur l’Inde Moderne.

Le XVIIIe siècle, est une époque qui a marqué durablement les sociétés de cette période et nous frappe aujourd’hui encore par l’apparition de nouvelles idées, les évolutions des manières de pensées et les œuvres exceptionnelles qui ont vu le jour à cette époque. Pour l’espace européen, c’est une période secouée entre croyances, préjugés, ignorance, curiosité et raison, et pour

¹ Prévost, *Histoire générale des Voyages, ou nouvelle collection de toutes les relations de voyages par mers et par terre, Qui ont été publiées jusqu’à présent dans les différentes Langues de toutes les Nations connues : contenant ce qu’il y a de plus remarquable, de plus utile et de mieux avéré dans les Pays où les Voyageurs ont pénétré, Touchant leur situation, leur étendue, leurs Limites, leurs Divisions, leur Climat, leur Terroir, leurs Productions, leurs Lacs, leurs Rivières, leurs Montagnes, leurs Mines, leurs Cités & leurs principales Villes, leurs Ports, leurs Rades, leurs Edifices, etc. Avec les mœurs et les usages des habitants, leur Religion, leur Gouvernement, leurs Arts et leurs Sciences leur Commerce et leurs Manufactures ; pour former un système complet d’histoire et de géographie moderne, qui représentera l’état actuel de toutes les Nations : enrichi de cartes géographiques Nouvellement composées sur les observations les plus authentiques, de Plans et de Perspectives ; de Figures d’Animaux, de Végétaux, Habits, Antiquités, etc.*, t. I, Paris, Didot, 1746, *Avertissement* p. x.

certain penseurs les observations ne suffisent plus totalement à assouvir une curiosité intellectuelle, elles apparaissent comme limitées dans leur utilité à la construction de savoirs. C'est dans ce besoin d'écrits rigoureux, de connaissances vérifiées que l'on peut trouver des raisons, des causes aux impulsions scientifiques et aux transformations idéologiques qui apparurent en Europe à l'époque Moderne. On peut parler d'un désir de comprendre pleinement et plus profondément le Monde et les cultures lointaines qui se généralise peu à peu et pousse les auteurs à fournir des travaux de plus en plus 'scientifiques', en vérifiant leurs informations et en commentant les travaux de leur communauté en vue de les augmenter. Ce désir n'est pas propre à l'esprit des Lumières et dans le sens de ces impulsions intellectuelles postérieures aux bouleversements des manières de voir le monde causé par les Grandes Découvertes, on peut voir un parallèle intéressant avec l'actualité, le présent. En effet, notre époque est concernée par de nombreuses et quelques fois inédites questions et réflexions éthiques, politiques, sociétales, planétaires et communautaires, ce qui, à l'image du XVIIIe siècle pourrait amener des transformations dans nos façons de penser le monde, des évolutions des sociétés sous l'impulsion de courants de pensées novateurs, puissants et justifiés.

Ainsi, pour étudier ces transformations d'états d'esprit et l'avènement de la raison à une échelle la plus globale possible il nous faut chercher des sources qui ne sont pas uniquement l'œuvre d'un cercle restreint d'intellectuels ou destinées à une élite littéraire. De plus, il faut trouver des thèmes de réflexion qui permettent de développer à la fois une vision générale de l'état du savoir disponible à l'époque et en même temps de pouvoir comprendre les évolutions de ces savoirs, dans le temps, dans les thématiques abordées, dans l'écriture et la réception de ces écrits. C'est pourquoi nous nous focalisons dans cette étude sur les voyageurs européens, et les relations qu'ils ont transmises car ils permettent d'observer et potentiellement de comprendre les changements qui s'opèrent dans l'état d'esprit occidental face aux nouveautés et aux curiosités lointaines. Au-delà de l'élargissement de l'œcoumène² et des questions de domination militaire et technologique secouant l'espace européen entre le XVe et le XVIIIe siècle, il faut réfléchir aux évolutions qui apparaissent dans les visions transmises des cultures rencontrées. Les observations de ces sociétés étrangères, les comparaisons et les impulsions intellectuelles liées aux contacts, à l'altérité et à la compréhension de nouveaux modes de pensées, en bref aux interconnexions entre cultures méritent notre intérêt. Pour ce faire, la principale source de cette étude est une compilation de nombreuses relations de voyages parue entre 1746 et 1759, réalisée par l'Abbé Prévost. Cette œuvre imposante et ambitieuse dans ses objectifs s'inscrit dans la prolongation d'un travail de John Green publié entre 1745 et 1747. Prévost endosse des rôles de compilateur, de traducteur, d'historien et bien sûr d'écrivain dans cette somme ahurissante de connaissances, d'événements, de lieux, de voyageurs et d'aventures. Les idées de révolution scientifique, d'essor de la raison ou d'avancée technologique à cette époque ne sont pas nouvelles pour les historiens, de même que les relations de voyages précoloniales, scientifiques ou militaires sont des sujets d'études assez connus.

Le but de cette recherche est de comprendre l'utilisation de ces relations, le regard critique porté par les compilateurs-traducteurs et de saisir les nouveautés, les limites, le recul, les objectifs et les méthodes employées pour transmettre un savoir en somme assez nouveau et inédit dans les thèmes développés.

² Portion du monde connu par une société, voir à ce sujet J.M. Besse, *Les grandeurs de la terre : aspects du savoir géographique à la Renaissance*, ENS Edition, 2003.

C'est donc avec l'objectif de saisir les évolutions des mentalités européennes vis à vis de l'Orient Indien que nous nous sommes plongés dans *l'Histoire générale des Voyages*, car sans opérer une sélection géographique et chronologique des sujets traités, l'étude serait trop vaste et les informations diluées de par la diversité des voyageurs et des peuples rencontrés.

Plusieurs raisons ont dirigé ma recherche vers le monde indien. La curiosité tout d'abord de découvrir cet espace qui est le foyer de tant de cultures, de religions et de langues différentes qui ont tant fait rêver les voyageurs, les écrivains et les poètes de nombreuses époques. Mais au fil de mes lectures d'historiens contemporains, concernant les voyageurs du XVIIe et du XVIIIe siècle et Antoine-François Prévost d'Exiles, il m'est apparu que trop souvent les historiens délaissent le sous-continent Indien, voire l'Orient tout entier pour se focaliser sur les Amériques, les conquêtes, les guerres, les religions ou les révoltes d'esclaves au-delà de l'Océan Atlantique. Pourquoi le Monde Indien apparaît-il moins digne d'intérêts ? L'effervescence qui suivit la découverte du Nouveau Monde qui eut lieu en Europe est compréhensible à cette époque, sur le plan intellectuel, politique et commercial, mais cela ne suffit pas à expliquer l'absence ou du moins la faible présence des Indes Orientales dans de nombreux ouvrages historiques.

C'est pour assouvir une curiosité personnelle face à cet espace riche sous bien des aspects et découvrir son histoire, sa diversité, sa rencontre avec l'Europe et ses évolutions au tournant du XVIIIe siècle.

Chronologiquement, cette étude sera bornée de plusieurs manières. Tout d'abord, l'œuvre de Prévost, qui nous intéresse, fût rédigée entre 1746 et 1759, avec les écrits qui inspirent Prévost et ceux de ces continuateurs, le temps de l'écriture de ces recueils et donc de la vie des acteurs de cette aventure littéraire sont compris entre les années 1740 et 1760. Le véritable choix chronologique opéré fût dans les axes de recherche, car dans ces ouvrages, à vocation historique et pédagogique, il ne faut pas se perdre dans une montagne de connaissances plus ou moins vérifiées qui s'étale sur plusieurs siècles. Ainsi nous nous concentrerons sur la deuxième moitié du XVIIe siècle pour étudier les implantations européennes, tout en puisant dans *l'Histoire Générale des Voyages* des informations antérieures. C'est dans cette période que les Français intensifient leurs échanges en Inde, ce qui marque l'arrivée d'une nouvelle nation européenne dans le commerce des Indes. Ainsi nous avons un point de départ et un point de rupture moins floue, et même si nous serons amenés à dépasser ces bornes au cours de cette recherche, elles sont très utiles pour cadrer l'essentiel de notre travail.

A travers l'étude du Monde Indien, à quel point *l'Histoire générale des Voyages* de l'Abbé Prévost participe à la connaissance en Europe au XVIIIe siècle ?

Pour répondre à cette question, nous commencerons par étudier le Monde Indien et les attraits qu'il représente pour certaines Nations européennes. Nous verrons ensuite le développement des relations et des établissements européens en Inde, puis l'importance des voyageurs en tant

que créateurs et transmetteurs d'informations. Nous poursuivrons par un exposé sur *L'Histoire générale des Voyages* et son rôle en tant que sources d'informations en Europe. Pour cela nous étudierons son auteur, Antoine François Prévost d'Exiles, sa méthode et son rayonnement.

I. Le monde Indien et l'Europe

Si l'Océan Indien et les côtes maritimes en général sont de mieux en mieux connus et cartographiés tout au long de l'époque Moderne, en repoussant les limites de l'Ancien-Monde, les déplacements restent dangereux et sujets aux aléas climatiques durant toute cette période. Les limites technologiques et la coordination entre les acteurs de ces expéditions sont aussi un frein à la mobilité des Européens au XVIIe. Mais les motivations et les rêves liés au nouveau monde poussent toujours des hommes vers le large malgré les risques de la navigation et les inconnus des espaces abordés. Nous aborderons les différentes raisons qui amènent de nombreux équipages dans l'espace indien et nous montrerons également toutes les richesses et la diversité des cultures qui forment cette vaste péninsule.

1. Un joyau convoité

Comment expliquer l'abondance des produits et des richesses qui s'échangent en Inde et qui attirent des européens risquant leur vie sur des navires ou dans des caravanes traversant déserts et montagnes ? Nous verrons dans cette partie l'origine et l'hétérogénéité des richesses qui s'échangent en Inde à cette époque, puis la place centrale du sous-continent indien en tant que carrefour de marchandises et enfin nous montrerons la régularité des conflits qui secouent la péninsule pour s'accaparer et contrôler cet espace si riche.

I.1.a. Des richesses spectaculaires

L'Inde, de par sa position géographique, son histoire et la diversité des produits rares de son sol, occupe depuis des millénaires une place centrale dans les échanges commerciaux entre l'Asie et le Moyen Orient. De nombreux voyageurs sont frappés par la qualité et la quantité des marchandises que l'on peut trouver en Inde, mais aussi par la très grande richesse des princes. Ce n'est donc pas sans raisons que les voyageurs s'embarquent pour ces voyages périlleux pendant de longs mois.

Pour rendre compte de la diversité des produits rares présents sur les côtes indiennes à cette époque, on peut se référer à de nombreuses relations de voyages car en ce qui concerne les richesses, tous les européens trouvent dans les ports de l'Inde et le négoce de ces produits un moyen de s'enrichir conséquemment. Cela participe à la création d'une vision des Indes plutôt commerçantes et porteuses de rêves de grandeurs à la fois chez les voyageurs mais aussi pour leurs employeurs et leurs gouvernements. C'est pour cela, comme nous le développerons plus tardivement dans cette étude, que les européens vont organiser des expéditions et des établissements vers ces territoires à partir de la fin du XVe siècle jusqu'au XVIIIe siècle.

L'Inde, grâce à sa Culture, ses traditions et sa démographie possède une industrie parmi les plus développées du monde au début de l'époque Moderne et cela est d'autant plus vrai pendant les siècles du Moyen-Age. Il y a de très nombreux artisans dans les villes et les villages, et il existe des castes formées par différents groupes de métiers depuis des siècles. A l'intérieur de ces groupes, l'hérédité du métier de ces ancêtres et de leur condition sociale assure une transmission de l'expérience, des techniques et des procédés de fabrication vieille de plusieurs siècles. C'est une forme de tradition familiale et ethnique qui s'exprime par le travail et la condition de l'individu à la naissance. Ces savoirs faire anciens permettent la création de produits d'une qualité reconnue dans tous les Etats qui ont un accès à ces marchandises.

Le meilleur exemple que l'on puisse donner est l'industrie du coton qui permet la fabrication de vêtements et d'étoffes en tissus appelés cotonnades. Avec l'exportation des techniques d'imprimerie venant de Chine, les artisans indiens fixent des couleurs sur les cotonnades et ils élaborent des tissus imprimés uniques au monde et très recherchés. Pour se rendre compte de l'importance que peut revêtir une telle industrie à l'époque, on peut par exemple s'arrêter sur les événements et les conséquences produits par le déplacement de beaucoup de ces artisans et d'une grande partie de l'industrie cotonnière. Leur départ de la région du Gujarat, au Nord-Ouest du sous-continent en direction du Bengale et de la côte de Coromandel à l'Est de l'Inde à cause d'une terrible famine au début des années 1630 a bouleversé l'économie de la région et l'équilibre des puissances, de l'influence des villes concernées. Ce contexte est terrible pour cette région commerciale dynamique à l'embouchure du fleuve Indus, mais pour les régions qui bénéficient de l'arrivée de cette industrie et de son développement c'est une source d'enrichissement importante et l'occasion d'acquérir un rayonnement commercial et politique décuplé. Pour preuve, on peut lire dans un grand nombre de récits européens à partir du XVIIe siècle que le nouveau cœur économique de l'Inde et les régions qui permettent les plus grands bénéfices sont désormais sur la côte de Coromandel et au Bengale. Cela montre un peu l'engouement européen pour ces tissus et ce qu'ils peuvent représenter et apporter en termes de produits commercialisés.

L'Inde possède aussi des industries performantes dans le travail du cuir et des pierres précieuses, qui sont très variées et utilisées dans la confection de bijoux, d'armes, de soieries et dans l'ornement des palais. Il existe aussi un artisanat de l'ivoire qui s'explique avec la présence d'un grand nombre d'éléphants en Inde, et de la soie. On peut ajouter la fabrication de tapis qui est un savoir-faire venu avec l'influence musulmane au fil du temps dans certaines régions frontalières ou conquises par des peuples et des Souverains venants du Nord-Ouest. Le salpêtre,

sel minéral proche de la moisissure qui apparaît sur des bâtiments anciens et humides, qui est très recherché pour la confection de la poudre à canons et aussi un produit synonyme de richesse qui permet d'augmenter le potentiel militaire via les différentes armes à feu et leur approvisionnement en poudre de qualité. On peut lire aussi dans les récits l'exportation presque systématique du poivre, de l'indigo et de l'opium, en dehors des marchandises déjà énumérées. Cette liste, loin d'être complète, montre quand même l'hétérogénéité des richesses présentes et la diversité des provenances de ces marchandises.

Mais la richesse de l'Inde est aussi visible par la puissance de ces princes. Des Grands Moghols aux administrateurs de jâgîrs, qui sont des domaines plus ou moins étendus, attribués et administrés par la noblesse mogol pour le compte des Grands Moghols depuis leurs capitales. La richesse ostentatoire de ces derniers apparaît clairement dans beaucoup de récits tant elle frappe les envoyés européens par le faste décoratoire des palais et des jardins, mais aussi par la beauté et le luxe des immenses cours qui suivent les souverains même en temps de guerres. Ces milliers d'éléphants, de chevaux, de tentes, de danseuses et d'autres accompagnateurs transportent avec eux les richesses du Moghol et ébahissent toujours les voyageurs rencontrés jusqu'à la fin du XVIIe siècle³. Parmi ce qui impressionne dans les richesses des Empereurs Indiens, un certain trône occupe une place importante car il est à la fois reconnu pour son luxe et son raffinement par-delà les frontières, qu'il accompagne régulièrement l'Empereur et qu'il fût réalisé par un étranger. En effet, dans la première moitié du XVIIe siècle, un Français originaire de Bordeaux est admis dans l'entourage de Jehangir, Empereur Moghol de 1605 à 1627, et ses capacités en tant que joaillier et ingénieur de guerre sont reconnues et louées par la cour⁴. Cet homme, Augustin Hiriart, a donc composé le trône du Paon qui est sans conteste un ouvrage infiniment riche, en or massif incrusté de plusieurs milliers de pierres précieuses et de perles, avec entre autres des diamants, des rubis, des émeraudes qui symbolisent le pouvoir et la grandeur de l'Empereur. Ce symbole de la dynastie Moghol fût emmené en Iran, en Perse après la conquête de Delhi par Nadir Shah en 1738 avec beaucoup d'autres richesses. Pour Tavernier, qui livre une relation de ces voyages⁵, ce trône posséderait une valeur de cent

³ Voir Annexe 1 p.

⁴ F. Pierre de Saint-André, *Voyage d'Orient du R.P. Philippe de la très-sainte Trinité Carmes d'Echaussé, où il décrit les divers succès de son voyage, plusieurs régions d'Orient, leurs montagnes, leurs mers et leurs fleuves, la chronologie des Princes qui y ont dominé, leurs habitants tant Chrétiens qu'infidèles. Les animaux, les arbres et les plantes, et les fruits qui s'y trouvent, et enfin les missions des religieux qui y ont été fondées, et les divers évènements qui y arrivèrent. Composé, revu et augmenté par lui-même, et traduit du latin par un religieux du même ordre.* Lyon, A. Lullieron, 1669, 592p., p. 115.

⁵ Jean-Baptiste Tavernier, *Les six voyages de Jean-Baptiste Tavernier, Chevalier Baron d'Aubonne, qu'il a fait en Turquie, en Perse, et aux Indes, Pendant l'espace de quarante ans, et par toutes les routes que l'on peut tenir, accompagnés d'observations particulières sur la qualité, la religion, le gouvernement, les coutumes et le commerce de chaque pays ; avec les figures, le poids, et la valeur des monnaies qui y ont cours. Seconde Partie, où il est parlé des Indes, et des îles voisines. Nouvelle Edition, revue, corrigée, et augmentée de diverses choses curieuses.*, Paris, G. Clouzier, 1681, 4 vol. in-4°, 481p., p. 218-221. A la page 211 du tome treize de l'édition hollandaise de *l'Histoire Générale des Voyages*, il est précisé que la

soixante millions de livres européens, ce qui est tout bonnement impressionnant quand on sait que les Grandes Compagnies possédaient, à leurs débuts, seulement quelques millions de réserves pour organiser, construire et maintenir des flottes de navires et des établissements commerciaux.

Dans l'*Histoire Générale des Voyages*, de nombreux signes et observations de la richesse de l'Inde sont présents. Ils sont souvent associés à la cour, au faste et aux richesses ostentatoires des Princes, mais aussi régulièrement observés à travers la taille et l'entretien des immenses armées mogholes. Voici ce qui est dit au début d'un chapitre du tome treize de l'*Histoire Générale des Voyages*, intitulé *Forces et Richesses des Grands Moghols*⁶ : « Le prodigieux nombre de Troupes, que ces Monarques ne cessent point d'entretenir à leur solde, en fait, sans comparaison, les plus redoutable Souverains des Indes. » On voit ici que leur suprématie vient du fait qu'ils peuvent entretenir des armées immenses, ce qui nécessite des frais incroyablement élevés pour équiper ces hommes en armes et en montures, pour la nourriture, son achat et son transport qui doit prendre en compte des centaines de milliers d'hommes et de femmes ainsi que des milliers de chevaux et des centaines d'éléphants. On comprend alors facilement qu'un des signes de richesse les plus évident et les plus marquant soit le maintien d'une telle armée, avec le nombre de paysans, d'artistes et d'artisans nécessaires, payés aussi par le Trésor Impérial⁷.

L'Inde Moghole est donc à cette époque marquée par la richesse et la puissance des souverains, qui sont aux yeux de nombreux voyageurs très impressionnantes et sources de multiples intérêts commerciaux, politiques et militaires. Ils rendent compte dès lors de leurs observations sur le commerce et la provenance de ces richesses ainsi que sur le thème central de la puissance militaire présente en Inde. De nombreux autres aspects de la convoitise que peut engendrer l'Inde restent à développer.

I.1.b. Un rayonnement commercial immense

Avant l'arrivée des Portugais et des Compagnies Commerciales sur les côtes indiennes, de multiples échanges existaient déjà depuis des millénaires entre le monde Indien et un grand nombre d'autres nations. La diversité des routes empruntées et des peuples concernés par le

première édition de Tavernier fût imprimée à Paris en 1679 en deux volumes in-4°, et que ces deux éditions furent aussitôt « contrefaites » en Hollande in-12°.

⁶ Prévost, *H.G.V., op. cit.*, t. XIII, la Haye, de Hondt, 1755, p. 333.

⁷ *Ibid.*, p. 344. L'Abbé Prévost ajoute les principales sources dans lesquelles il a puisé pour rédiger ce chapitre, à savoir les voyages de Bernier, de Tavernier, de Carré, de Thévenot, du *Recueil des Voyages de la Compagnie Hollandaise*, et des *Lettres édifiantes*.

commerce de l'Inde montre clairement l'importance de cet espace et son rayonnement commercial.

Par voie de mer, les échanges commerciaux avec l'Inde ont été pendant longtemps dépourvus de présence européenne. Ils étaient orchestrés par des musulmans dans leurs espaces de navigation privilégiés, à savoir la Mer Rouge, le Mer d'Oman, le Canal du Mozambique, le golfe Persique, et donc toute cette partie Ouest de l'Océan Indien. Ces ports sont rattachés par d'autres voies commerciales à d'autres marchandises venant de l'Est. Des épices des Moluques ou de la porcelaine de Chine, par exemple, peuvent transiter jusqu'en Egypte sans quitter les ports, et l'Inde apparaît comme un arrêt obligatoire tant le négoce y est bénéfique. Le long de la côte occidentale indienne, des commerçants musulmans font depuis longtemps du commerce entre l'Afrique orientale, l'Egypte, la péninsule arabique et les ports indiens. Cette position de négoce favorable est permise par l'ancienneté des contacts entre ces cultures, par la technologie maritime des Arabes et par le faible développement du commerce par bateaux chez les Indiens. A la fois par tradition, par manque de motivation et devant d'autres formes de priorités, la plupart des souverains Indiens n'accordent que peu d'importance au développement des ports. Il faut aussi ajouter qu'ils s'enrichissent néanmoins sur tous ces échanges grâce à des taxes et des traités qu'ils imposent dans les villes qu'ils font administrer pour eux et nous verrons plus tard des exemples de ces contrats. Vers l'Est, le commerce maritime avec l'Asie du Sud-Est et la Chine est aussi attesté depuis plusieurs siècles avant l'arrivée des Européens. L'apparition des premières caravelles portugaises dans cette partie du globe marque le développement du commerce avec l'Europe et une évolution des rapports de force entre les nombreux états et peuples de l'Inde.

Pour rendre compte des diverses provenances des produits rares présents sur les côtes indiennes à cette époque on peut se référer aux relations de l'un des nombreux voyageurs qui séjourna en Inde. Prenons l'exemple du médecin français, Charles Dellon, qui passa plusieurs années dans les différents comptoirs des Indes. La majeure partie de son livre relate son expérience des Indes ; cette lecture apporte des informations sur l'état des connaissances disponibles à son époque car Dellon vécut au cœur des essais français pour s'établir dans l'Océan Indien durant son long périple. Ses multiples rencontres, sa curiosité intellectuelle qui le pousse à décrire beaucoup de pratiques et de lieux étrangers et son expérience de médecin rendent la lecture de ce récit profitable pour élargir la compréhension des défis que représente la construction d'établissements durables en terres lointaines. Cet homme navigua donc beaucoup depuis son départ du port du Havre le 20 Mars 1668 jusqu'à son retour en France le 16 Aout 1677. Il croisa la route de nombreux envoyés de la Compagnie et fut témoin de beaucoup d'événements pendant ces neuf années. Quelques parties de ce récit sont présentes dans *l'Histoire Générale des Voyages*, à peine vingt pages alors que les différentes éditions en possèdent plus de quatre cents⁸. Voici ce qu'il dit du commerce qu'il découvre à Surate, ville portuaire au Nord-Ouest de l'Inde dans la région du Gujarat :

⁸ Prévost, *H.G.V., op. cit.*, T.XIII, la Haye, De Hondt, 1755, p.1-19.

Le négoce y est fort considérable ; on y trouve quantité de diamants [...], des perles [...], de l'ambre gris que les côtes qui sont au-delà du cap de Bonne-Esperance produisent abondamment ; du musc qui vient de la Chine, & de la civette que l'on recueille de l'animal qui porte ce nom : Il y a de toute sorte d'étoffes de soye & d'or, des toiles de coton de la plus grande beauté du monde, de l'indigo, & quantité de drogues pour la Médecine qui croissent dans le pays, ou viennent d'Arabie ; les épices se trouvent aux Indes, la muscade à Malaca, le girofle à Macasar, la cannelle dans l'Isle de Ceilen⁹, & le poivre par toute la côte du Malabar, ainsi il n'y a rien de si rare, que les Magazins de Surate ne puissent fournir.¹⁰

Par voie terrestre, il existe de multiples échanges commerciaux à l'intérieur de l'Inde comme il existe des liaisons avec d'autres Pays plus ou moins lointains. Ces échanges et ces déplacements de marchandises prennent diverses formes. Les célèbres caravanes de la route de la soie qui parcouraient le Moyen-Orient, l'Asie Centrale et la Chine sont l'exemple le plus connu de commerce terrestre à grande échelle, et pendant longtemps les produits de l'Orient transitaient par ces caravanes pour atterrir en Europe, souvent par le biais des Vénitiens. L'espace Indien connaît lui aussi ce type d'organisation commerciale pour couvrir les grandes distances qui séparent certaines de ces régions et pour subvenir à des besoins nécessaires. C'est avec les invasions des peuples d'Asie Centrale aux XVe et XVIe siècle, pendant la période dite du Sultanat de Delhi, que le commerce par caravane entre l'Inde et l'Orient prend son essor¹¹. Des trésors de monnaies des Sultans de Delhi sont retrouvés en Perse et jusque sur la Volga en Russie. Les conquêtes Mongoles du début XVIe siècle et la destruction de nombreuses villes en Iran et en Asie-Centrale rendent le passage des caravanes presque impossible. Il faut attendre des années avant que l'Empire Moghol soit capable d'assurer une stabilité politique dans l'Inde du Nord. De plus, les établissements Portugais se renforcent et conquièrent de nouvelles places fortes auparavant aux mains de marchands Musulmans, et Hindous dans une moindre mesure, ce qui rend le commerce maritime plus difficile et perturbe le commerce en général. Ces deux raisons vont amener le commerce par caravanes à se redévelopper à l'intérieur de l'Inde et vers la Perse. Au fil des années, avec la création des monopoles commerciaux des grande Compagnies européennes le commerce caravanier indien se tourne vers le Nord et atteint par la Perse la Mer Caspienne vers 1640¹². C'est à Astrakan¹³ que des marchands Indiens s'implantent

⁹ Dellon parle ici de l'île de Ceylan qui est actuellement le Sri Lanka, Pays situé à l'extrême Sud de la péninsule indienne.

¹⁰ Charles Dellon, *Relation d'un voyage des Indes Orientales*, Paris, Claude Barbin, 1685, 518 p., p. 81-82. Cet ouvrage en deux tomes fût imprimé pour la première fois le 23 décembre 1684, le premier tome raconte la traversée puis les observations de l'auteur lors de ses passages sur l'île Bourbon (aujourd'hui La Réunion) et Madagascar puis son voyage aux Indes. Le second est axé sur la suite de son voyage en Indes et son passage au Brésil, cet ouvrage contient dans ces dernières pages un *Traité des Maladies particulières aux païs Orientaux et dans la Route et de leurs Remèdes*, de cinquante-sept pages.

¹¹ K. Antonova, G. Bongard-Lévine et G. Kotovski, *Histoire de l'Inde*, Moscou (U.R.S.S.), éd. du Progrès, 1979, p. 242. Ouvrage traduit du Russe par C. Emery et M.-A. Parra, l'original de 1973 fût imprimé à Moscou aux éditions 'Mysl'.

¹² *Ibid.*, p. 309-310.

¹³ Prévost, *H.G.V., op. cit.*, t. I, Paris, Didot, p. 28.

et, c'est dans cette ville portuaire située dans l'estuaire de la Volga au Nord-Ouest de la Mer Caspienne qu'une cour indienne est fondée en 1690. Cette place occupe une position importante dans le commerce entre la Russie et l'Orient car des marchandises indiennes sont négociées jusqu'à Moscou et Nijni-Novgorod. Les marchands d'Astrakhan fondent au XVIIIe siècle la Compagnie indienne en Russie, elle possède un rayonnement commercial assez vaste, qui s'explique en partie par les multiples difficultés que rencontrent les Russes pour atteindre l'Inde à cause de l'insécurité, des coûts et de la complexité du trajet. Peu à peu ces négociants indiens sont assimilés à la population locale et cette compagnie marchande disparaît dans les années 1840.

Enfin, un commerce qui revêt une importance cruciale pour l'Inde et ses Princes, ses Sultans ou ses Nababs est celui des chevaux. Beaucoup de terres sont impropres à l'élevage des chevaux en Inde, par l'aridité des sols ou le relief trop montagneux par exemple, et par conséquent l'importation de chevaux est massive. La valeur du cheval en Inde s'explique par le potentiel militaire qu'il représente : en effet, les cavaleries armées sont une des forces les plus puissantes et redoutées que possèdent les Moghols et les principaux chefs d'armées. Utilisés aussi bien pour le transport de vivres et de matériels que pour des raids, des pillages et lors des grandes batailles, les chevaux apportent de la mobilité aux troupes ce qui est un avantage tactique certain. Les armées des différents Grands Moghols possédaient des cavaleries gigantesques de quelques milliers d'hommes à plus de cent cinquante mille. Cette tradition importée d'Asie Centrale et du souvenir encore présent de Genghis Khan a donné aux moghols maintes victoires et beaucoup de prestige militaire qui font craindre leurs armées dans toute l'Inde. C'est pourquoi au XVIIe et au XVIIIe siècle il y a entre dix mille et seize mille chevaux environ qui sont importés chaque année de Perse, d'Arabie et d'Asie Centrale. De plus, c'est aussi une marque de respect et un moyen d'obtenir des privilèges et des passe-droit de la part d'un Prince que de lui offrir de bons chevaux¹⁴. On peut ajouter que c'est souvent les régions montagneuses qui stoppèrent les conquêtes Mogholes en Indes, vers le Sud par exemple, car les cavaleries perdent de leur efficacité sur des terrains escarpés.

Voilà un aperçu du rayonnement commercial de la péninsule indienne, qui s'étend de l'Europe à la Chine et qui permet aux marchands et surtout à l'Empereur et ses proches de s'enrichir considérablement. Cela permet aussi à l'Inde tout entière de jouir d'une réputation synonyme de richesses, de raffinement et de profusion. Mais cette position, ce prestige possèdent un revers. La convoitise générée par l'opulence a pour conséquence une suite sans fin de conflits, d'invasions et de pillages qui ravagent le monde Indien et marquent son histoire et sa culture.

¹⁴ Parmi de nombreux exemples, Tavernier fait de nombreux présents à l'Empereur Aureng-Zeb (1658-1707) lors d'une entrevue le 12 Septembre 1665, notamment deux selles de cheval, l'une « brodée de petits rubis, de perles et d'émeraudes qui avait coûté 2892 livres » et l'autre « couverte d'une broderie d'or et d'argent, et du prix de 1730 livres ». Prévost ajoute que ces dons lui apportèrent un passeport délivré par le Nanab Giafer-Khan, oncle du Grand Moghol, qui lui assure « la qualité de Gentilhomme de sa Maison ; faveur qui lui assure divers privilèges, dans tous les Etats du Grand Moghol. » Prévost, *H.G.V., op. cit.*, t.XIII, la Haye, de Hondt, 1755, p. 247-248.

I.1 .c. Des conflits récurrents

L'Histoire de l'Inde est marquée, comme nombre d'autres nations voire comme l'histoire humaine en générale, par une récurrence des conflits assez extraordinaire. Le rêve de contrôler cet immense espace et ses richesses fût à de nombreuses occasions le but principal de conquêtes et d'invasions par le Nord-Ouest, des peuples Perses, Turc, Ouzbek et Mongols. Au fil des dynasties qui s'enchainent, des métissages culturels qui surviennent avec la fluctuation des espaces administrés et l'évolution des pouvoirs politiques et économiques des différents Pays qui forment l'Inde actuelle, c'est une histoire qui est rarement sevrée de guerres.

Si notre étude met l'accent sur l'histoire des relations indo-européennes au XVIIe et XVIIIe siècle, il est toutefois intéressant et judicieux d'observer aussi les événements antérieurs qui aboutirent à la situation géopolitique de l'Inde des siècles étudiés. Pour commencer il est utile de se renseigner sur les connaissances liées à la politique de l'Inde que possédaient les écrivains grâce aux informations relayées par certains voyageurs. Cela est rendu possible en se focalisant sur les premières données que donne Prévost sur la situation de l'Inde¹⁵. Le chapitre qui nous intéresse ici est intitulé « Etat de L'Inde à l'arrivée de Gama [il aborde à Calicut] », il est placé au début du premier tome qui relate les expéditions Portugaises dans les Indes. Voici les « quelques observations générales » qui servent à planter le décor dans lequel les récits compilés par la suite se déroulent, et qui apporte au lecteur d'aujourd'hui et à l'historien des informations concernant la vision globale du sous-continent à l'époque. Ces renseignements, loin d'être exhaustifs et de montrer l'étendue des connaissances de l'Inde de l'époque, sont utiles pour se rendre compte de ce qui est jugé nécessaire pour améliorer la compréhension des lecteurs. Comme un résumé des connaissances admises qui dressent un rapide tableau de l'Inde. Prévost décrit donc « cette vaste Région » en la subdivisant en trois grands ensembles : l'Inde proprement dite ou « Indostan » bornée par l'Indus à l'Ouest, le Gange à l'Est, le Tibet au Nord et au Sud par la péninsule du Gujarat et la baie du Bengale. Viennent ensuite « deux Péninsules »¹⁶, l'une formant la partie Sud de l'Inde et l'autre comprenant les royaumes à l'Est du Gange, soit presque toute l'Asie du Sud-Est.

Ce qui est vraiment intéressant, c'est la subdivision de ces grands ensembles géographiques en différents Royaumes, eux-mêmes divisés « en plusieurs Etats souverains ». Il poursuit rapidement en citant les principaux Royaumes présents à l'époque, mais nous pouvons voir que le morcellement de l'Inde à l'arrivée des Portugais est avéré et relativement connu.

¹⁵ Prévost, *H.G.V., op. cit.*, t. I, la Haye, de Hondt, 1747, p. 38-40.

¹⁶ *Ibid.* L'édition hollandaise précise leurs noms, la presqu'île Citérienne et la presqu'île Ultérieure des Indes.

Cette mosaïque d'Etats, de taille et d'influence variables, est au cœur de l'histoire indienne car elle permet de saisir les rivalités et les luttes que se livrent ces nombreux Royaumes pour acquérir une place dominante, augmenter leur pouvoir sur de vastes territoires ou simplement défendre leur indépendance et leur existence.

Ces innombrables conflits sont observables par le biais des voyageurs Portugais qui, en arrivant sur les côtes indiennes, sont intégrés à ces luttes. Parfois utilisés en tant qu'alliés contre d'autres Royaumes en échange de terres pour s'implanter ou de droits commerciaux, ou en guerre ouverte contre des souverains et certaines villes, ils sont, au moins, pour toute la première moitié du XVIe siècle, en conflits permanents et violents contre divers ennemis.

Ces ennemis sont pour la plupart des Musulmans, souvent appelés « Mahométans » à l'époque et Prévost ajoute que les voyageurs les appellent « ou plutôt les confondent, sous le nom général de Mores. »¹⁷. Il y a aussi des exemples de rivalités avec des Souverains Hindous et ceux qui embrassent cette religion sont souvent appelés des « Idolâtres ». Pour Prévost, cette population forme « les anciens Indiens » et leur religion proviendrait du Tibet, et malgré quelques différences dans les mœurs et les usages elle serait selon lui « au fond la même ». Dans ce premier tome on peut suivre des dizaines de voyageurs et d'équipages portugais, leurs navigations et les choix opérés pour les routes et les mouillages, mais surtout de multiples combats, des sièges, des massacres et des pillages qui sont parfois insoutenables. Des villes incendiées, des milliers de blessés et de cadavres sont décrits à tel point que parfois on imagine fort bien l'image de ces charniers, l'odeur de la bouche fumante des canons et les cris d'agonie des mutilés¹⁸. Les exemples d'atrocités sont légions, on voit tour à tour dans ces centaines de pages des massacres et des tortures de prisonniers désarmés, des salves de canons tirées sur des villes, des trahisons et des sièges meurtriers, si bien que les exemples d'ententes cordiales et de civilités se font rares dans cette partie de l'œuvre. Quelquefois des louanges sur le courage et la résistance de certains ennemis apparaissent ou sur des alliances et des paroles tenues, mais les exemples de violences prennent le pas en nombre et en intensité dans la majorité de ces récits.

Enfin, si la guerre est commune en Inde avec l'arrivée des Portugais et les conflits entre les multiples Etats qui sont en compétition permanente, le XVIe et le XVIIe siècle voient aussi l'apparition des armées mogholes sur la scène indienne. Les Moghols, appelés ainsi pour leurs liens avec la Culture et l'espace Mongol mais aussi pour les différencier géographiquement et culturellement avec ces derniers, sont issus de peuples nomades d'Asie Centrale, turcophones et convertis à l'Islam. Traditionnellement éleveurs de troupeaux et vivant de l'exploitation et du pillage des populations sédentarisées dans des oasis et des villages, ils se sont construits dans toute l'Asie une solide réputation guerrière au XIIIe et XIVE siècles, avec notamment les conquêtes sanglantes de Tamerlan¹⁹. L'Empire Moghol, dominant en Inde de 1527 à 1707 et

¹⁷ *Ibid.*

¹⁸ Prévost, *H.G.V., op. cit.*, t. I, la Haye, de Hondt, 1747, p. 232. « [...], après avoir perdu une jambe, continua de combattre à genoux jusqu'à ce qu'il eut reçu le coup mortel. », « Alors les Portugais entrèrent pèle mêle avec les Turcs, et le carnage devint beaucoup plus sanglant. »

¹⁹ Jacques Dupuis, *Histoire de L'Inde*, Pondichéry, éd. Kailash, 1996, 413p., p. 216.

subsistant encore au XVIIIe siècle, s'impose au fil des victoires et des conquêtes sur une grande portion de l'espace Indien, et seul l'extrémité Sud de la péninsule échappe à l'annexion et à l'administration des Moghols²⁰. La suprématie militaire de ces conquérants, loin d'endiguer la récurrence des conflits qui secouent la péninsule, est un facteur de coalition entre Etats pour se défendre, d'accroissement des pillages et des raids pour lutter contre ce pouvoir central et pousse la construction de nombreuses forteresses dites imprenables pour résister aux immenses armées Moghols. La force militaire est donc une composante essentielle pour les Royaumes de l'Inde à cette période car elle permet de lutter contre les dévastations et les annexions commises par de plus grandes puissances, mais aussi d'acquérir de nouveaux territoires, des esclaves et des revenus conséquents.

C'est donc un contexte indien assez chaotique que les européens découvrent : des guerres pour s'accaparer richesses et territoires, des conflits entre différents peuples, religions et Royaumes entremêlés, des combats à mort pour s'imposer ou subsister à toutes les échelles de l'espace Indien. Et l'arrivée de différentes Nations européennes en Orient allonge la liste des belligérants, car ces voyageurs sont eux aussi habitués à la guerre depuis longtemps, aux conflits religieux, dynastiques et commerciaux, ils importent donc leurs armes, leurs expériences et leurs tactiques militaires dans cet espace convoité. Ils lutteront aussi bien côte à côte qu'entre eux, ce qui ajoute encore plus de tensions et d'instabilité dans certaines régions, ainsi que de nouvelles possibilités d'évolutions des hiérarchies et de la balance des pouvoirs à travers les alliances et les progrès militaires des différents Etats et peuples de l'Inde.

Avec ces différents constats sur l'opulence et la diversité des richesses et du commerce de la péninsule indienne, on a pu voir une situation géopolitique complexe marquée par des conflits entre de nombreuses puissances hétérogènes. Telle est en résumé la situation du Monde Indien lorsque des navires venant d'Europe, chargés de rêves et motivés par de nombreux objectifs vont accoster sur les côtes de l'Inde pour y développer leurs établissements. Apportons maintenant quelques éclaircissements sur ces voyageurs, ces commerçants, ces européens qui apportent tant de changements et de transformations aux Indes mais aussi dans les sociétés européennes.

2. Navigateurs et commerçants européens

L'Histoire Générale des Voyages propose une compilation et une somme des connaissances sur les espaces découverts et parcourus par des voyageurs. Dans cette partie nous nous pencherons sur le profil de ces voyageurs, qui grâce à leurs aventures participent grandement à l'écriture et à la compréhension du monde en Europe. Nous verrons leurs motivations, les moyens à leur disposition, et certains de leurs choix et de leurs actes, qui font d'eux des acteurs de l'histoire des Indes sous la plume d'écrivains de toutes sortes. Ces thèmes

²⁰ Voir l'Annexe 2, carte de l'Empire Moghol.

seront abordés à la fois chronologiquement et culturellement car l’histoire des différents Royaumes européens qui prirent part à l’aventure Orientale est assez clairement découpée dans le temps. Cela permet une vision d’ensemble de ces mouvements plutôt cohérents et simplifie la compréhension des étapes marquantes qui jalonnent ces grands projets internationaux tout en assurant l’observation des singularités et des caractéristiques propres aux principales Nations engagées dans l’Océan Indien.

I.2.a) Débuts et prises de contacts aux Indes

Pendant des siècles, on a pu le voir, le commerce des Indes en Europe était le domaine des Vénitiens et des Génois via l’Egypte, la côte orientale de la Méditerranée et la Turquie. Puis par les caravanes qui traversaient les déserts et les montagnes quelques fois par an. C’est à partir de la fin du XVe siècle que les Portugais, profitant de leur science de la navigation, commencent à découvrir des voies navigables pour concurrencer le commerce avec l’Orient alors aux mains des musulmans dans le golfe Persique et l’Ouest de l’Océan Indien en général avec le Malabar, l’Afrique orientale et la péninsule Arabique. Ils essayèrent par voie terrestre dans les années 1480 mais « n’ayant aucune connaissance de la langue arabe, ce religieux²¹ était revenu, avec les compagnons de son voyage, sans avoir été plus loin que Jérusalem. »²² Puis en 1487 Bartholomé Diaz double le cap de Bonne Espérance et en Mai 1498 Vasco de Gama atteint le port de Calicut sur la côte Ouest de l’Inde. Les voyages et les expéditions s’enchaînent pour s’établir plus solidement et en 1502, après la ruine de la base de Calicut, Vasco de Gama fonde, lors de son second voyage, un comptoir appelé parfois factorerie à Cochin. Les Portugais développent dès lors leurs relations commerciales dans l’Océan Indien, mais aussi le prosélytisme religieux et l’installation de voyageurs sur de nombreuses côtes.

Ainsi, les premiers européens véritablement implantés solidement en Inde furent les Portugais. Selon l’Abbé Prévost, les Portugais possédaient, pendant l’apogée de leur puissance dans l’Océan Indien, des possessions très nombreuses et dans un vaste espace géographique. Ils divisent ainsi leurs possessions²³ :

- Du Cap de Bonne Espérance jusqu’à la Mer Rouge, avec les forts de Sofala et de Monbassa ainsi que la ville et le fort de Mozambique.
- De la Mer Rouge jusqu’au golfe Persique, avec le fort de Maskan, perdu au profit des Arabes en 1650.

²¹ Jean de Lisboa, franciscain envoyé par le roi du Portugal.

²² Prévost, *H.G.V., op. cit.*, t. I, Paris, Didot, 1746, p.17.

²³ Prévost, *H.G.V., op. cit.*, t.I, Paris, Didot, 1746, p. 140-141.

- Du golfe Persique jusqu'en Inde, avec les royaumes d'Ormuz, de Guadel et du Sind, et les forts de Bandel et de l'île de Diu.
- Du fleuve Indus jusqu'au Cap Comorin, à la pointe Sud de l'Inde, les Portugais possèdent dans ces territoires beaucoup de forts et quelques villes, mais surtout Goa. C'est « le centre de tous leurs domaines orientaux », siège du Primat de l'Orient et d'un Archevêché, résidence du Vice-Roi, cette ville fortifiée protégée par plusieurs places-fortes abritent aussi les tribunaux de l'Inquisition, de la Justice civile et de la Chancellerie, ainsi que d'importants édifices pour l'Arsenal, la Douane et le Magasin. Vers le Sud ils possèdent encore des villes telles Cochin, Cananor ou Coulan, prises par les Hollandais dans les années 1660.
- Du Cap Comorin jusqu'au Gange, les forts de Negapatam, de Masulipatam et l'Archevêché de Saint-Thomas.
- Du Gange jusqu'au cap de Singapara, appelé plus tard Singapour, ils sont implantés dans un certain nombre de royaumes de diverses tailles, les plus importants sont le Bengale et le Pegu, ils possèdent aussi la ville de Malacca.
- De l'actuel Singapour jusqu'à la côte Chinoise, ils possèdent des établissements au Siam et en Cochinchine ainsi qu'à Macao dans la baie de Canton, qui est l'unique établissement Portugais en Chine.

L'auteur ajoute que les Portugais étaient établis aussi sur l'île de Ceylan et à Timor, places perdues au XVIIe siècle au profit des Hollandais. Prévost comptabilise le nombre de villes occupées à vingt, avec de nombreux villages dépendants et il écrit que le nombre de forts surpasse soixante. Selon l'auteur anglais²⁴, ce nombre est vu légèrement à la baisse pour atteindre cinquante. On peut ainsi avoir un aperçu des possessions Portugaises sur tout le pourtour des côtes de l'Océan Indien et de l'Asie. Leur supériorité militaire leur permet des victoires et le développement d'une renommée prestigieuse en tant que combattants dont ils se servent pour imposer des conditions lors des négociations avec des Princes locaux, comme le roi de Cochin par exemple au début du XVIe siècle.²⁵ Il est donc clair aujourd'hui, comme à l'époque, que les Portugais sont les premiers européens à posséder un Empire dans les Indes Orientales, mais aussi les premiers à le perdre au profit d'autres nations pour plusieurs raisons. Parmi les explications de ce déclin on peut citer le faible nombre de Portugais en comparaison au nombre de villes et de territoires contrôlés, une insuffisance numérique que les métissages avec les femmes de ces pays ne suffisent pas à contrebalancer. L'intolérance religieuse et l'utilisation de la force et de la fourberie par certains capitaines ou commandants militaires rendent difficile la pérennité des établissements. Les exemples en ce sens sont plutôt nombreux mais ne sont pas l'apanage des Portugais, sauf peut-être si l'on se réfère à l'inquisition dans l'Océan Indien. Ensuite, entre 1580 et le milieu du XVIIe siècle, le Portugal est annexé par la Couronne d'Espagne qui se concentre sur ces positions outre-Atlantique et qui juge les établissements Portugais un peu moins dignes d'intérêt. Dans ce contexte, avec l'émergence de la puissance navale hollandaise, les possessions portugaises en Orient sont de plus en plus mal défendues et tombent aux mains d'autres Etats.

²⁴ Dans l'édition Hollandaise, revue et corrigée avec l'édition originale anglaise, Prévost, *H.G.V.*, t. I, La Haye, de Hondt, 1747, p. 153-154.

²⁵ Prévost, *H.G.V.*, t. I, la Haye, de Hondt, 1747, p. 66-67.

Si nous avons déjà développé un peu la récurrence des conflits dans lesquels les Portugais sont engagés en Inde et les effets néfastes sur l'entente avec les populations et Royaumes locaux qu'ils impliquent, Prévost apporte d'autres explications grâce à ses lectures. Selon lui c'est « Le grand Alfonse d'Albuquerque », militaire, navigateur et explorateur portugais qui fût Gouverneur des Indes de 1509 jusqu'à sa mort à Goa en 1515 à l'âge de soixante-deux ans, qui porta l'Empire des Indes portugaises à son plus haut niveau. Il a notamment pris Goa, ville portuaire fortifiée dynamique et riche située sur la côte Malabar, au Sultan de Bijapur en 1510. Prévost d'Exiles ajoute qu'à peine cet homme emporté par la mort, « par l'orgueil et l'avarice de ses successeurs, on vit son ouvrage décliner de jour en jour. Il ne fût plus question de faire des conquêtes. On eut de l'embarras à se défendre. » Et « rien ne fait tant d'honneur à la mémoire d'Albuquerque que la décadence immédiate des Portugais après sa mort. »²⁶ Pour appuyer de telles allégations, Prévost utilise les propos « d'un Historien de cette Nation »²⁷ :

Jusqu'alors, les Généraux n'avaient écouté que les inspirations du véritable honneur, et n'avaient donné le nom de richesses qu'à ces armes victorieuses, qui les rendaient supérieurs à l'or même qu'elles leur faisaient acquérir ; mais dans la suite ils se livrèrent si entièrement au commerce, que tous les Officiers militaires ne furent plus qu'une troupe de Marchands. Ainsi la gloire du commandement devint une honte, l'honneur un scandale, et la réputation un sujet de reproche.

Ces commentaires sur la puissance et le déclin de l'Empire Portugais des Indes sont très intéressants à plus d'un titre car ils mettent l'accent sur des raisons de cette décadence rapide à la fois originales et réalistes. Tout d'abord sur l'importance de l'homme à la tête des établissements et de la conduite des colonies, qui apparaît comme primordiale dans le maintien de l'ordre et l'efficacité des opérations. Cela traduit une certaine incapacité du Gouvernement à administrer dans le temps des opérations menées loin du Royaume, et donc une faiblesse illustrée par la nécessité de nommer un Gouverneur fiable, loyal et respecté par l'ensemble des envoyés. Par le paradoxe entre la puissance militaire et les richesses commerciales qui semble être le point de rupture entre la bonne tenue des ordres et du développement de l'influence de la Couronne Portugaise en Orient et les volontés d'enrichissements personnels qui semblent enrayer la dynamique et l'efficacité de l'ensemble des établissements. Ces constats soulèvent des questions existentielles sur les motifs et les réalités de ces voyages, entre des expéditions armées et ordonnées par un Royaume Catholique d'Europe qui doit assoir ses positions et sa religion dans des territoires Orientaux et le quotidien, les rêves et les initiatives des individus qui sont embarqués dans ces aventures. Les possibilités de s'enrichir, de s'installer et se marier sur ces nouvelles terres et de ne plus avoir à guerroyer sont autant de questionnements qui doivent s'agiter dans la tête de beaucoup de voyageurs. L'historien d'aujourd'hui doit donc essayer de ne pas juger si le bon droit est du côté des expéditions qui imposent une domination étrangère par les armes en terres lointaines ou du côté des individus qui, par « avarice » peut-être, vont chercher à s'enrichir au détriment des ordres de leurs gouvernements.

²⁶ *Ibid.*, p. 133.

²⁷ Qu'il ne cite pas, mais qu'une note des auteurs Hollandais permet d'identifier comme étant Manuel de Faria e Sousa (1590-1649), historien et poète Portugais.

Les expéditions portugaises sur les côtes de l'Océan Indien occupent une place à part dans l'histoire des voyages européens aux Indes. Non seulement elles exposent les réussites militaires des premiers voyageurs occidentaux mais elles montrent aussi des formes de limites et des difficultés dans le maintien d'un Empire en Orient. De plus, le caractère brutal et religieux de cette implantation européenne d'envergure dans les Indes est en rupture avec les projets d'établissements d'autres Nations européennes. Cela peut s'expliquer en partie par l'importance de la Religion chez les voyageurs Portugais, qui cherchent à convertir en masse les populations et à lutter farouchement contre l'ennemi « Turc », « More », les ennemis de la chrétienté.

Les européens qui suivirent les portugais dans les Indes sont les Hollandais et les Anglais. En effet, ces deux Etats furent à partir du XVIe siècle attirés par les richesses et le prestige que les voyages de long cours dans les Indes Occidentales et Orientales procuraient aux Espagnoles et aux Portugais. Des expéditions sont montées mais c'est à partir du début du XVIIe siècle que cet engouement prit une nouvelle impulsion avec la création de grandes Compagnies commerciales possédant des droits et des libertés exceptionnelles sur les territoires et les places occupés.

I.2.b) L'essor des Compagnies anglaises et hollandaises

Après les découvertes et les premières implantations en Inde du XVIe siècle, qui se poursuivent au XVIIe siècle, on assiste à une évolution des possessions européennes et de l'équilibre des forces. Une évolution sans fin qui se traduit par des périodes d'apogée, de puissance et de succès politiques et commerciaux, mais aussi par des déclin, des faillites et des échecs. Avec l'arrivée des Anglais et des Hollandais dans les Indes Orientales, les implantations européennes prennent un nouvel essor, acquièrent de nouveaux statuts et cela se traduit par un développement du commerce sous plusieurs formes. Les débuts des expéditions Hollandaises et Anglaises dans les Mers Orientales au cours du XVIe siècle sont laborieux et régulièrement mis en échec. Les navires de ces deux Nations Protestantes sont en effet harcelés régulièrement par l'Espagne, alors dans une position de force sur l'Océan Atlantique. Cette différence de puissance couplée aux manques d'informations sur les voies navigables qui ouvrent les portes de l'Orient empêchent les navires anglais et hollandais de venir concurrencer le commerce des établissements espagnoles et portugais jusqu'au début du XVIIe siècle. Mais ces difficultés ne suffisent pas à décourager certains voyageurs, armateurs et marchands de ces deux Pays qui veulent à tout prix profiter de la manne exceptionnelle de richesses que procure le négoce de produits Orientaux comme les épices et les soieries.

Plusieurs raisons expliquent la réussite croissante des convois hollandais et anglais dans ce commerce au XVIIe siècle. Tout d'abord, l'accroissement des connaissances liées aux routes des Indes qui peu à peu se généralise en Europe et nous verrons par la suite plusieurs aspects des enjeux et des nécessités que revêtent ces informations cruciales.

A la fin du XVIe siècle, de nombreuses cartes portugaises qui étaient jusque-là tenues secrètes sont publiées. Cela offre de nouvelles perspectives aux marins des autres Etats car des cartes marines de qualité réduisent les risques de la traversée, la longueur du voyage et indiquent certains points de ravitaillement, comme certains écueils à éviter, comme les bancs de sable et les brisants. Ces nouvelles indications et l'expérience acquise par quelques voyageurs, qui s'embarquent sur des navires portugais ou espagnoles et rapportent leurs connaissances, permettent à de nouvelles puissances européennes de prétendre briser les monopoles commerciaux ibériques. Mais cela ne suffit pas à garantir la réussite de ces longs voyages périlleux et coûteux, car un navire livré à lui-même sur ces routes est une proie facile pour les pirates et les grandes flottes armées des Nations ennemies. Pour pallier à cela les Etats concernés vont participer à la création de structures puissantes, dotées d'une organisation solide et possédant les fonds nécessaires pour la construction et l'armement de nombreux navires. On leur octroie aussi d'importants privilèges pour garantir la rentabilité de leurs cargaisons à leur retour et l'absence de concurrence dans leur patrie. Ainsi, les premières années du XVIIe siècle voient apparaître des Compagnies Commerciales exclusivement tournées vers le commerce des Indes et leur développement aura de grandes conséquences sur les échanges indo-européens.

En 1601 la première flotte anglaise armée par la Compagnie des Indes Orientales, l'*East India Company*, prend la Mer sous la direction de James Lancaster, pilotée par Davis²⁸. C'est selon Prévost d'Exiles, la publication de la relation du voyage de Davis aux Indes en 1591 sur un navire Hollandais qui apporta les dernières connaissances nécessaires à cette entreprise en Angleterre et qui acheva de motiver la formation d'une « Puissante Société de Marchands » et d'une Compagnie Royale. Cette dernière bénéficiait de l'appui de la Cour et d'importants pouvoirs, à la hauteur des espérances que de futurs succès feraient jaillir des retombées économiques et augmenteraient le prestige de la couronne d'Angleterre. Ainsi la Reine Elisabeth Ière, après avoir donné l'autorisation par Lettres Patentes à la Compagnie de commercer dans toutes les Indes Orientales, revêtit Lancaster de l'autorité absolue sur la flotte « sans en excepter le droit de vie et de mort. » Dans l'édition hollandaise de l'*Histoire Générale des Voyages* il est ajouté que la Reine donne aussi à James Lancaster des « Lettres de recommandation pour divers Princes des Indes, à qui elle offre de contracter alliance avec eux. »²⁹ A partir de ce moment l'*East India Company* ne cessa de croître et d'augmenter son influence sur les côtes indiennes, elle fonda des factoreries d'abord sur la côte occidentale, les principales étant à Surate en 1612, à Masulipatam en 1616 et à Bombay, ville acquise à titre de dot lors du mariage entre Charles II, Roi d'Angleterre de 1630 à 1685, et la princesse portugaise

²⁸ Prévost, *H.G.V.*, t. I, Paris, Didot, 1746, p. 380-381.

²⁹ Prévost, *H.G.V.*, t. II, la Haye, de Hondt, 1747, p.2.

Catherine de Bragançe en 1661. Puis, suite à la famine et à la ruine qui frappèrent Surate dans les années 1630 la Compagnie anglaise s'établie sur la côte orientale en 1639 et fonda le Fort Saint-George en 1640 qui devint la grande ville de Madras, siège de la puissance anglaise dans les Indes. Le Bengale aussi voit l'apparition d'un établissement anglais en 1650 sur les bords du Gange et en 1690 un comptoir est formé ; ce dernier en annexant peu à peu les villages alentours deviendra la ville de Calcutta. Nous verrons plus tardivement ce qu'il advient de cette entreprise anglaise au XVIIIe siècle, mais voici l'avis d'Antoine-François Prévost sur les débuts anglais dans le commerce des Indes :

[...] les Marchands Anglais, dans l'origine de leur commerce, étaient conduits par l'unique espoir du gain, sans aucune vue de curiosité ou de plaisir, et, j'ose dire, avec aussi peu de lumières que de goût. L'avidité des richesses a fait entreprendre aux Anglais les voyages de commerce ; et le succès du commerce, qui a produit avec les richesses le goût des sciences et du plaisir, les a fait penser ensuite à tirer de leurs voyages autant d'agrément que d'utilité.³⁰

La deuxième Grande Compagnie Commerciale à voir le jour est hollandaise. Avant de devenir un Empire commercial très puissant redouté par tous les navigateurs dans les Mers orientales et possédant des monopoles hautement bénéfiques sur le commerce des épices, les navigateurs hollandais ont subis de lourdes pertes en tentant de briser la domination portugaise sur le commerce aux Indes. Ils ont été victimes de persécutions par l'Inquisition, des navires furent coulés ou confisqués et certains de leurs marchand furent enlevés, c'est pourquoi ils cherchèrent à commercer et à se lier avec des « Peuples barbares » pour trouver du soutien et du secours³¹. Pour éviter les Portugais Catholiques, nous dit Prévost, les navigateurs hollandais cherchèrent d'abord une route pour aller aux Indes par le Nord-Est, en passant au-dessus de la Russie. Mais peu à peu de plus en plus de marins protestants acquirent les savoirs et l'expérience nécessaire pour réussir des allers-retours en Orient par le Sud et le Cap de Bonne Espérance, et la route du Nord fût abandonnée sans être couronnée de succès. Ainsi, de multiples expéditions vers les Indes partirent des ports hollandais à la fin du XVIe siècle. Mais des problèmes comme l'insécurité des convois et le grand nombre de compagnies qui se formèrent pour participer à cette aventure commerciale et qui se concurrençaient entre elles empêchèrent quelques temps le développement d'établissements solides. Voici le récit de la création de la *Compagnie hollandaise des Indes Orientales*, la *Vereenigde Oost-Indische Compagnie* ou V.O.C., tel qu'il est écrit dans *La Vie des Gouverneurs Généraux* :

Les Etats Généraux ayant pris connaissances de ce désordre [la multiplication des compagnies qui entraîne de la concurrence et une baisse du prix des marchandises], assemblèrent, à la Haye, les Directeurs des différentes Compagnies, et les firent consentir à ne former désormais qu'un seul Corps. On fit un Traité, qui fût confirmé par l'autorité des Souverains pour vingt et un ans, à compter de la date, qui était le 20 de Mars 1602.³²

³⁰ *Ibid.*, p. 300.

³¹ Prévost, *H.G.V., op. cit.*, t. X, la Haye, de Hondt, 1753, p. 72.

³² J.P.I. Du Bois, *Vie des Gouverneurs Généraux, avec l'abrégé de l'Histoire des Etablissements hollandais aux Indes Orientales ; Ouvrage où l'on trouve l'Origine de la*

A compter de ce jour et pendant toute la durée du XVIII^e siècle, les navigateurs hollandais seront considérés parmi les meilleurs du monde, la V.O.C. s'emparera d'un grand nombre de comptoirs portugais et s'établira dans quasiment tout l'Orient. A Masulipatam en 1606, Pulicat en 1610, à Cochin, à Surate, sur l'île de Ceylan à Trincomali en 1639, Colombo en 1656 et Jaffna en 1658. Mais le fleuron de l'Empire commercial hollandais se trouve en Malaisie, ils fondent Batavia en 1619 et occupent Malacca en 1641. Batavia, l'actuelle ville de Jakarta, était la capitale des établissements hollandais et le centre décisionnel de la V.O.C. dans lequel les archives de la Compagnie étaient entreposées. Prévost en fait une longue description accompagnée de représentations de la ville à l'époque Moderne³³. Elle était fortifiée de pas moins de vingt-deux bastions, d'un château muni d'une lourde artillerie et de différents fortins protégeant les cultures qui l'entouraient. On apprend aussi la diversité des peuples présents à Batavia : des Chinois, des Malais, des Javanais, des Macassars, des Portugais, des Français, des Hollandais, etc. Le commerce y était aussi naturellement très développé, avec des voyages vers les Moluques, le Bengale, la Chine, le Japon et Amsterdam.

Ces Compagnies Commerciales possèdent donc une puissance tant militaire qu'économique élevée et bénéficient d'une organisation solide basée sur des pouvoirs presque absolus sur tout ce qui concerne la gestion de leurs affaires touchant au commerce en Orient. Elles disposent donc de moyens juridiques leur permettant de signer des traités et de conclure des alliances avec des Princes étrangers. Voici par exemple quelques termes d'un traité signé par l'Amiral hollandais Westerwoldt et le Roi de Candy, Royaume situé sur l'île de Ceylan en 1638, suite à une victoire de ces derniers sur un fort portugais³⁴. Le Prince doit accepter les Hollandais en tant qu'amis, alliés et protecteurs de son Royaume contre leur ennemi commun les Portugais. Le Roi s'engage aussi à payer la solde des troupes hollandaises en garnisons dans son Royaume, et le traité accorde aux hollandais le libre commerce dans les Etats du Roi tout en étant exemptés de taxes.

*COMPAGNIE des PROVINCES UNIES, ses premiers Traités de Commerce, la Fondation de BATAVIA, les deux Sièges mémorables de cette Ville, les Conquêtes des Hollandois aux MOLUQUES, à AMBOINE, BANDA, MACASSAR, CEYLAN, MALABAR etc. leurs Guerres, leurs Alliances, leurs Progrès, leurs Désastres, la Perte de FORMORE, les Rebellions des Insulaires d'Amboine, de Macassar et de Java, les Différents de la Compagnie avec d'autres Nations Européenes [sic], le SOULEVEMENT et le MASSACRE des CHINOIS à Batavia, et en général tous les Evènements, publics ou particuliers, dignes de remarque, relatifs aux Affaires des Indes, arrivés depuis un Siècle et demi, jusqu'à nos jours, et rapportés, année par année, sous l'Administration de chacun des CHEFS de la NATION HOLLANDOISE en ASIE ; orné de leurs portraits en vignettes au naturel, Enrichi de plusieurs CARTES, PLANS & FIGURES nécessaires, et suivi des CONSIDERATIONS SUR L'ETAT PRESENT DE LA COMPAGNIE par Monsieur le Baron d'IMHOFF, ci-devant son GOUVERNEUR GENERAL AUX INDES ORIENTALES (Amsterdam, Novembre 1741, 48 p.). Par J. P. I. DU BOIS, Secrétaire Privé d'Ambassade de S[a] M[ajesté] le Roi de Pologne, Electeur de Saxe, en Hollande., la Haye, Pierre de Hondt, 1763, 351 p., p. 8. Cet ouvrage, comme le précise son auteur dans l'Avertissement, est la réunion de divers morceaux de l'édition hollandaise de l'*Histoire générale des Voyages*.*

³³ Prévost, *H.G.V.*, *op. cit.*, t. X, la Haye, de Hondt, 1753, p. 570-585. Se référer à l'Annexe 3 pour voir un exemple de représentation.

³⁴ Du Bois, *Vie des Gouverneurs*, *op. cit.*, p. 123-125.

Au XVII^e siècle, les Mers orientales sont donc marquées par l'influence et le poids de ces deux organisations qui possèdent des capacités militaires, politiques et commerciales très étendues. La seconde moitié de ce siècle voit l'apparition d'une nouvelle Compagnie qui veut doter son Pays des mêmes avantages que procurent le commerce et les possessions dans les Indes de l'Angleterre et des Provinces-Unies. C'est la Compagnie des Indes Orientales du Royaume de France.

I.2.c) Emergence de l'influence française aux Indes Orientales.

Pour clore ce chapitre consacré aux principales nations européennes qui développent un commerce régulier avec l'Orient et particulièrement avec l'Inde, il nous reste à présenter une partie de l'histoire du développement de l'influence française dans l'Océan Indien. La création d'établissements français liés au commerce sur les côtes indiennes et le prestige que cela représente pour la Couronne et le Royaume de France sont plus tardifs que chez ces voisins Anglais et Hollandais. Néanmoins, accusant ce temps de latence, la France parvint à se doter des outils et des moyens nécessaires pour participer à cette grande aventure orientale.

Les Français, malgré un certain nombre d'expéditions dans cet Océan au début de XVII^e siècle n'ont pas les capacités matérielles et logistiques nécessaires pour concurrencer leurs rivaux. Plusieurs raisons peuvent apporter des explications à la faiblesse française dans la grande aventure colonialo-commerciale qui rythme cette époque. Comme par exemple le retard de développement des ports et des arsenaux de la marine royale, le manque de moyens et d'organisation des différentes compagnies commerciales, ou encore des raisons liées au contexte historique. Avec par exemple la déchirure politique relative aux guerres de religions jusqu'en 1598 jusqu'à la promulgation de l'Edit de Nantes, et les possessions espagnoles sur la côte occidentale françaises qui sont une épine dans le pied des navigateurs et des commerçants, elles sont rendues le 2 Mai 1598, date de la paix de Vervins. Mais les enjeux sont trop importants pour que les efforts du royaume de France dans la construction d'une puissance commerciale et maritime s'arrêtent là. La montée en puissance fulgurante des Hollandais basée sur leurs relations commerciales, leurs monopoles et les bénéfices associés à ces derniers sont des facteurs décisifs pour l'accroissement de la puissance d'une Nation, et cela est reconnu par Richelieu qui souhaite appliquer ce modèle au Royaume de France. De même que l'expansion territoriale anglaise rendue possible par son organisation commerciale est une des raisons qui poussent le pouvoir royal et les riches marchands français à entreprendre et à développer des moyens permettant de concurrencer leurs rivaux européens en Orient. Ainsi, la réussite de l'*East India Company* et de la *V.O.C.*, qui ont victorieusement brisé le monopole Portugais et planté leurs drapeaux sur un certain nombre de territoires orientaux, apparaît pour le Gouvernement français et les commerçants navigateurs à la fois comme un exemple à suivre et comme un accroissement de la force de ses Etats voisins qu'il convient de contrebalancer. Car les voyages, les corps expéditionnaires dans les contrées lointaines ont le potentiel de créer de nouvelles relations, de nouveaux échanges, de faire jaillir le neuf et par là de potentiellement redistribuer

les cartes, de bouleverser l'équilibre des puissances européennes. A cette époque, l'équilibre des pouvoirs en Europe est plus qu'une simple image, il motive parfois à lui seul des guerres ou des réactions de coalitions contre un voisin qui tendrait vers l'hégémonie et la domination. On peut trouver dans l'*Histoire Générale des Voyages* le point de vue de Prévost d'Exiles sur les prétentions orientales de la France, qui résume assez bien le contexte qui régnait dans le Royaume vis-à-vis de ce commerce :

Ils [les navigateurs français] se bornaient encore à quelques Navigations [« quelques voyages particuliers, entrepris sans commissions et sans autorité »] vers les Côtes d'Afrique, où l'on a vû dans les premiers Tomes de ce Recueil, qu'ils avaient établi divers Comptoirs ; à quelques Voyages dans la Mer-rouge, et à de faibles entreprises du côté de l'Amérique ; et soit que les guerres civiles, qui les avaient tristement occupés sous plusieurs règnes, eussent trop partagé leur attention et leurs forces ; soit que se renfermant dans les avantages naturels [du Royaume de France], ils n'eussent pas encore assez compris quelle utilité ils pouvaient tirer des grandes Indes, on est surpris de les voir comme obstinés dans l'indifférence et l'inaction, tandis que la plupart des autres Nations de l'Europe marchaient à grands pas dans une si belle carrière. Il fallait un Colbert pour réveiller leur langueur. Cependant le Cardinal de Richelieu lui en aurait dérobé la gloire, si les troubles de son administration n'eussent interrompu ses projets.³⁵

Les efforts déployés par le pouvoir royal et les associations de marchands pour créer des expéditions rentables furent redoublés, tant par les moyens financiers mis à disposition que par le recrutement d'étrangers possédant l'expérience des traversées et du commerce des Indes. On peut tout d'abord noter la présence d'un certain nombre de marins et de marchands hollandais qui sont recrutés par les Compagnies pour augmenter les chances de succès des traversées, cela montre que ces expéditions sont assez importantes pour que la vie des passagers et les rêves et ambitions des différents actionnaires soient confiés à des étrangers. Dans une Europe fréquemment en proie aux conflits et assez instable politiquement les richesses et les possessions orientales apparaissent comme un avantage certain sur les autres nations. Il y a par exemple dans l'expédition de François de Lopès Marquis de Mondevergues, partis de France en 1666, deux directeurs de la Compagnie, dont un qui est hollandais, tout comme quatre marchands sur les huit envoyés. Ils doivent s'implanter aux Indes et créer des comptoirs pour le compte de la Compagnie et apporter leur expérience aux envoyés français pour préparer le futur des établissements et la réussite du développement de ce projet commercial.

Au XVIIe siècle, on assiste en France à de nombreux essais de création de Compagnies sur le modèle hollandais et anglais, mais ces premières impulsions manquaient de moyens et d'efficacité, de par le nombre trop faible d'actionnaires et de marchands assez entreprenants pour placer leurs fortunes sur ces voyages incertains. Mais peu à peu les efforts fournis par pour doter les expéditions maritimes de moyens suffisants et réels pouvoirs finirent par porter leurs fruits. Dans l'Océan Indien, c'est d'abord sur l'île de Madagascar que le regard des intéressés se tourna, pour créer une base d'opérations stable, qui permettrait d'entreposer des marchandises destinées aux négoce avec l'Inde et de ravitailler les équipages en eau et en vivres, de même que réparer et entretenir les navires.

³⁵ Prévost, *H.G.V.*, t. XI, la Haye, de Hondt, 1755, p. 177-178.

La première grande Compagnie française pour commercer en Orient possédait depuis sa création en 1642, sous les auspices du Cardinal de Richelieu, et pour une durée de dix ans, les privilèges associés à Madagascar et aux îles voisines. Cela comprend le droit de commercer et de s'établir comme on l'entend ainsi que la liberté d'organisation et de gouvernement sur cette île. Ces établissements possédaient donc une organisation politique assez proche des institutions françaises, les formalités et le respect dû aux rangs des différents officiers sont respectés à la lettre par la plupart des voyageurs et surtout par les écrivains qui doivent par leurs récits rendre compte de la situation découverte et des décisions prises par la suite. Le pouvoir des gouverneurs et des directeurs commerciaux sur les envoyés et sur la conduite de l'établissement était donc loin d'être négligeable

Plus tard, avec la création de la deuxième Grande Compagnie en 1664 par le Gouvernement de Jean-Baptiste Colbert, on assiste à l'envoi de véritables flottes vers Madagascar et vers les Indes, le gouvernement et la politique française en Orient se renforcent, de même que l'autorité et le prestige des différents commandants français. Un récit de voyage est écrit par Souchu de Rennefort, secrétaire « de l'Etat de la France Orientale ³⁶ » et historiographe de la première expédition de la *Compagnie Française des Indes Orientales* récemment créée. Il prend la mer dans le *Saint Paul*, vaisseau amiral de la première flotte affrétée par la Compagnie avec l'appui du roi de France Louis XIV le 7 Mars 1665. Il est suivi par le *Taureau*, la *Vierge de Bon-Port* et par le plus petit *Aigle Blanc*, qui emmènent en tout, nous dit Souchu de Rennefort au début de sa relation, « cinq cent vingt hommes, équipés moitié en guerre, moitié en marchandise » partant pour Madagascar. Ces derniers devaient être rejoints rapidement par une seconde flotte pour renforcer durablement les établissements de la Compagnie et travailler à augmenter son influence sur cette partie du globe. C'est donc bel et bien la première grande expédition française dans l'Océan Indien devant participer à la gloire de la couronne française en Orient et faire fructifier les grandes sommes d'argent investies dans sa création. Cet auteur-voyageur raconte par ailleurs le déroulement de la prise d'autorité sur l'île par la Compagnie des Indes Orientales et les réactions et formalités qui sont engendrées par ce transfert de responsabilités ³⁷. Peu après son départ, la flotte de l'Amiral de Mondevergues arrive sur l'île. Ce dernier occupe la position de « Lieutenant Général pour le Roy à Madagascar » ³⁸ ou « Vice-Roy, ou Gouverneur de l'Isle et Fort Dauphin » ³⁹. Ce haut gradé commande les Français sur l'île depuis son arrivée en 1667 jusqu'à l'envoi de la seconde flotte dirigée par De La Haye qui débarque à la fin de l'année 1670 avec de longs mois de retard et des avaries multiples, ce qui était très préjudiciable à l'époque pour l'ensemble de l'établissement et la conduite du projet commercial tout entier. De La Haye est nommé

³⁶ Urbain Souchu de Rennefort, *Relation du premier voyage de la compagnie des indes orientales en l'isle de madagascar ou dauphine*, Paris, Pierre Auboüin, 1668. Cet auteur reste environ un an à Madagascar en tant que conseiller et secrétaire du gouvernement en l'île de Madagascar. Ce n'est pas son seul écrit concernant l'histoire française de l'Océan Indien mais le plus proche de son expérience et de l'île qui nous intéresse.

³⁷ U. Souchu de Rennefort, *op. cit.*, p. 58-69.

³⁸ C. Dellon, *op. cit.*, p. 28.

³⁹ Du Bois, *op. cit.*, p. 47.

« Gouverneur et Lieutenant Général pour le Roy dans toute l'étendue des Mers & Pays Orientaux de son obéissance »⁴⁰, et les pouvoirs qui sont associés à cette position sont multiples :

[...] lui donnant sa Majesté pouvoir de commander en toutes choses, régir, gouverner, faire et ordonner tout ainsi que ledit Sieur de la Haye le jugerait à propos, pour le bien et avantage de sa Majesté ; même pouvoir d'exercer la Justice Souverainement dans lesdits Pays obéissants, tant sur les Ecclésiastiques, que sur toutes autres personnes en général.⁴¹

On peut voir à travers les nouveaux titres et pouvoirs de cet amiral que la *Compagnie Française des Indes Orientales* donne à ses Gouverneurs des responsabilités et des pouvoirs plus importants qu'auparavant, semblables aux Gouverneurs des Indes anglais et hollandais. On apprend aussi que la Compagnie se décharge de la gestion de Madagascar au profit d'un homme choisi par le Roi, ladite Compagnie se concentrera désormais exclusivement sur le commerce en Inde car le développement de ses affaires sur cette île est difficile et coûteux en vies humaines et financièrement.

En définitif, les Français s'installèrent peu à peu en Inde dans la seconde moitié du XVIIe siècle, avec entre autres des établissements à Pondichéry en 1674, à Chandernagor au Bengale dans les années 1680, puis dans de nombreuses autres villes commerçantes à partir du XVIIIe siècle. On peut saluer aussi la réussite de l'établissement sur l'île Bourbon, l'actuelle île de la Réunion, qui est toujours un territoire français de l'Océan Indien après toutes ces années.

Après ce tour d'horizon des objectifs, des réussites et des histoires des établissements européens aux Indes aux XVI et XVIIe siècles, interrogeons-nous maintenant sur le rôle des voyageurs dans la création de connaissances, ou plutôt dans la transmission d'informations qui précède l'écriture de l'histoire, de la géographie ou de la science en Europe. Nous étudierons donc différentes facettes de la nécessité des informations pour les voyageurs, sur différents enjeux liés à celles-ci et sur la diversité des acteurs qui participent à leur création et leur partage.

3. Le voyageur et l'information

Dans ce chapitre il est question des relations entretenues entre certains voyageurs, ceux qui, de par leur mission et leur statut, sont amenés à communiquer des renseignements internationaux avec des personnages plus ou moins haut-placés sur l'échiquier indien. Cela regroupe les marchands influents, les chefs locaux et différents princes jusqu'au Grand Moghol. Il est aussi question des échanges oraux nécessaires entre les émissaires européens et des interprètes, des guides qui sont au cœur des relations entre ces voyageurs et la vie en Inde. Nous apercevrons aussi l'écriture de ces relations, leurs récits, qui forment l'information

⁴⁰ *Ibid.* p. 67.

⁴¹ Du Bois, *op. cit.*, p. 69.

relayée en Europe par le biais de l'œil des voyageurs avant d'être compilée et éditée après leur retour. Et pour cela, certains volumes de *L'Histoire générale des Voyages* permettent d'avoir un large éclairage sur différentes facettes de cette littérature particulièrement foisonnante d'informations sur une époque riche en transformations.

I.3.a) Acteurs des échanges d'informations cruciales

Presque tous les voyageurs sont amenés à échanger avec les populations locales rencontrées. Si les matelots, les soldats et les commis avec peu de responsabilités sont cantonnés dans des rôles cadrés par l'obéissance et précis dans les charges à assumer, ils sont acteurs de ces rencontres interculturelles mais possèdent moins d'importance dans les décisions prises et dans les récits de ces aventures. Au contraire des chefs de toutes sortes, des missionnaires, de certains marchands et des guides interprètes qui sont au cœur du dialogue entre des cultures éloignées par la distance et le passé. Dans tous les voyages il y a des exemples d'échanges interculturels, qu'ils soient amicaux ou violents, par l'intermédiaire d'un interprète pour dépasser la barrière de la langue ou dus au fait de simples rencontres hasardeuses : la nécessité de dialoguer pour se renseigner est compréhensible. Surtout lorsqu'on ignore les coutumes et les usages locaux, les hiérarchies en vigueur et jusqu'à l'endroit dans lequel on se trouve.

Les raisons qui poussent ces voyageurs à décrire les populations sont assez claires : la connaissance des systèmes politiques permet de comprendre les statuts, les hiérarchies et certaines interrelations entre ethnies, ce qui s'avère fort utile en vue d'une cohabitation, d'une domination, du choix de ses alliés ou de l'utilisation de certaines tensions pour son propre intérêt.

De plus, les habitudes et les coutumes des peuples lointains sont une source quasi-inépuisable de nouveautés inconnues de la majorité des lecteurs, un terreau fertile pour écrire des informations attrayantes. Dans les comptoirs de l'Inde ou dans les suites de différents chefs les descriptions et le récit des rencontres acquièrent de nouvelles importances.

Dans ces conditions, n'importe quel voyageur et n'importe quel indien peuvent être amenés à devenir importants pour échanger des informations. Les exemples de rencontres hasardeuses, d'échanges culturels imprévus et pourtant bénéfiques sont très nombreux dans beaucoup de relations, elles font partie intégrante des aventures en terres lointaines et procurent des surprises et de l'agrément aux lecteurs. Car les rencontres et les échanges fortuits sont une forme de la magie des voyages à l'étranger.

Lors du premier voyage de Vasco de Gama⁴² en tant qu'Ambassadeur du Roi du Portugal, on trouve un exemple très représentatif de la diversité des acteurs qui participent aux échanges interculturels et de l'importance qu'ils peuvent revêtir. Le célèbre voyageur portugais arriva à Calicut en 1498 avec l'intention de rencontrer le « Samorin », souverain de cette région, pour signer une alliance et une entente commerciale. Il est conduit tout à fait par hasard chez des

⁴² Prévost, *H.G.V., op. cit.*, t. I, Paris, Didot, 1746, p. 33-52.

« Mores » et il s'en trouve un qui parle Portugais et qui porte cette Nation dans son cœur⁴³. Gama y voit un signe de la Providence divine, qui place cet homme sur sa route pour servir de « précurseur et de ministre aux Portugais » et il le questionne sur la personnalité du Roi de Calicut. Déjà, Bentaybo apporte des informations importantes à cet ambassadeur étranger et surtout lui facilite grandement la découverte et la marche à suivre dans ce Pays. Lors de la rencontre avec le Souverain des lieux, on découvre un autre personnage clef de ces échanges, le « Kutwal » du Samorin, « principal Officier pour les affaires étrangères » de ce dernier selon Prévost et pour les auteurs hollandais ce titre est associé au Gouverneur d'un Château ou au « Scherif » de la ville suivant les lieux où cette fonction s'exerce, ils ajoutent que ce mot vient de l'Arabe.⁴⁴ Plus tard, un entretien est organisé entre l'Amiral portugais et le Souverain de Calicut, et chacun d'entre eux amena un interprète. Le Samorin demande des informations sur l'origine et la raison de la venue des Portugais, puis sur les forces du Roi du Portugal, sur la distance qui sépare les deux Royaumes et sur le temps qu'a duré le voyage. Il charge ensuite un « Facteur More » de « pourvoir au logement et à toutes les commodités des Portugais ».⁴⁵ Enfin, lorsque Gama veut offrir des présents au Samorin, le « Facteur »⁴⁶ l'en dissuade en lui expliquant que l'usage est d'offrir au Roi des cadeaux en or ou en matières aussi précieuses. Grace à cet épisode, l'on aperçoit un peu la diversité des personnes qui permettent le dialogue entre des étrangers opposés par la langue et la culture, de l'utilité de ces derniers et de quelques sujets qui intéressent les différents partis, comme les coutumes que l'on doit respecter ou la curiosité vis-à-vis des dirigeants et de la force d'un Royaume. Ce sont des centres d'intérêts en somme banal car ils représentent des connaissances à forts enjeux stratégiques.

Il y a quantité d'informations qui acquièrent une grande importance lorsque l'on voyage dans des territoires étrangers, les relations fournies par certains voyageurs le prouvent lorsqu'ils notent scrupuleusement certaines observations. Connaître les mœurs et les usages locaux permet de faciliter les prises de contacts, les alliances et la confiance des populations côtoyées, et être informé de la puissance militaire d'un Royaume permet de prendre des dispositions pour se défendre ou de mettre au point des stratégies en connaissant les faiblesses de l'ennemi. Mais le meilleur exemple de connaissances à forts enjeux stratégiques reste les informations relatives aux routes maritimes, autrement dit les cartes nautiques. En effet, lorsque la vie de dizaines de marins, les rêves et les espoirs des colons, des actionnaires et des rois dépendent de la justesse des calculs de position et de la précision des trajectoires de navires, on peut commencer à saisir l'importance de la cartographie à cette époque. La qualité des cartes (entre autres outils de mesures) était un critère de réussite ou non des projets, des traversées et plus généralement des voyages à long terme. Car, en mer, plus les distances et les éléments cartographiés sont exacts plus les chances d'éviter les écueils et les mauvais courants augmentent. Sur la terre les zones

⁴³ *Ibid.*, p. 35-36. Cet homme est appelé Monzaydo par Faria et Bentaybo par Castaneda, et nous l'appellerons comme Prévost, qui fait le choix de croire le second historien, Bentaybo.

⁴⁴ Prévost, *H.G.V., op. cit.*, t. I, la Haye, de Hondt, 1747, p. 42.

⁴⁵ Dans l'édition de Paris, Prévost atteste que cette charge échoue à Bentaybo mais les auteurs hollandais le contredisent en s'appuyant sur « l'original ».

⁴⁶ Bentaybo et le Kutwal selon Prévost.

montagneuses ou les frontières des territoires autochtones sont des connaissances très utiles pouvant influencer les stratégies, la réussite et la sécurité des habitants. Enfin, généralement, la représentation d'un trajet avec une grande précision des distances à parcourir et des éléments rencontrés permet une évaluation de la durée et des dangers de l'expédition et de s'organiser au préalable. C'est donc un atout inestimable pour les puissances européennes, à la fois pour acquérir des routes plus efficaces, plus sûres et donc un avantage certain sur ses rivaux, et aussi pour coloniser sur des territoires en connaissant les alentours (le relief, les tribus, les côtes, ...). Ce qui permet une meilleure prise en compte de l'espace environnant, des risques et des bénéfices relatifs à ces voyages, et donc des chances de succès. C'est aussi un atout pour l'historien car l'étude des cartes permet de révéler, par comparaisons chronologiques, les lieux connus par les voyageurs, ceux qui possèdent des noms et des repères, cela instruit sur le développement de la représentation de cet espace. De plus elles servent aussi à voir quelles zones sont délaissées, mal référencés, ou bien totalement inconnues du cartographe et donc sûrement de ses prédécesseurs et de nombreux de ses contemporains. Les cartographes utilisaient tous les moyens à leur disposition pour créer ces outils, les cartes anciennes et récentes qu'ils avaient pu consulter, leurs propres observations et les notes ou les histoires d'autres voyageurs. Seule compte la création d'une carte la plus précise et la plus complète possible pour des raisons d'utilité et de durabilité. En effet, une carte possède l'avantage de renseigner spatialement le lecteur sur les endroits où se déroulent les aventures et d'informer les voyageurs suivants sur la localisation des différentes frontières (naturelles ou anthropiques), des lieux habités, et leurs positions, de leurs distances les uns par rapport aux autres et enfin sur la présence de récifs, des bancs de sable et autres écueils présents sur les routes navigables. Nous fournirons plus tard une réflexion sur la présence de cartes dans l'*Histoire générale des Voyages*, et sur les différents enjeux de ces représentations cartographiques dans les éditions européennes cette œuvre importante.

Nous avons aperçu dans les chapitres précédents l'embarra causé à certains navigateurs européens par le maintien du secret entourant les cartes et les routes des Indes portugaises. En effet, pour protéger leur monopole du commerce et de la navigation dans les

Mers orientales de leurs avides voisins, les Portugais cherchent à tout prix à empêcher ces informations d'être divulguées et utilisées par d'autres Nations. Dans la relation de François Pyrard de Laval, il est dit que « les Portugais sont si jaloux de tout ce qui appartient à leurs établissements, que s'ils eussent put le soupçonner d'y porter un œil trop curieux, il devait s'attendre à périr misérablement dans les horreurs d'une éternelle prison. »⁴⁷ Il ajoute un exemple qui lui sert de leçon, à savoir la mort d'un Matelot anglais qui fût surpris par des Portugais « la sonde à la main », ce qui signifie qu'il était en train de faire des relevés sur la profondeur du fond à cet endroit de la côte et que cela lui a coûté la vie. Dans cette période de concurrence entre Nations européennes pour la suprématie sur le commerce des produits de l'Inde, l'information est réellement cruciale, elle est tout simplement au cœur des enjeux de cette course au développement des établissements.

⁴⁷ Prévost, *H.G.V., op. cit.*, t. X, La Haye, de Hont, 17, p. 271.

Enfin, il faut parler de certains voyageurs qui possèdent une importance toute particulière pour les Compagnies Commerciales et les Etats ayant des prétentions au-delà des Océans. Ce sont les professionnels de la navigation, les marins d'expérience et les hommes qui occupèrent des fonctions et des responsabilités dans des espaces lointains pendant longtemps. Avoir à son bord un Pilote ou un Capitaine qui connaît parfaitement les routes les plus sûres et les dangers du voyage est un atout formidable pour toute expédition. Dans de nombreuses relations il est décrit l'efficacité de certains marins, leurs qualités en tant que navigateurs et les périls qu'ils ont pu éviter aux équipages embarqués avec eux. Ces hommes et surtout leurs capacités sont décrits et considérés à bord avec respect, ils ont de l'avis de tous de la bouteille quand il s'agit de naviguer dans des eaux dangereuses. Et, s'ils leur arrive de mal se comporter une fois à terre en abusant de l'alcool la plupart du temps les Capitaines sont bien conscients de leurs valeurs et de la chance de les compter parmi eux quand le temps se gâte. Il s'agit souvent de marins hollandais qui sont engagés par des Compagnies étrangères pour augmenter les chances de succès de leurs convois de marchandises et qui font profiter tout l'équipage de leur expérience, ce qui est profitable pour l'avenir des projets commerciaux. Si l'expérience de tels marins et les informations en leur possession ont de la valeur, alors la *Compagnie Française des Indes Orientales* a pu profiter d'un véritable trésor en la personne de François Caron, hollandais d'origine française ou belge qui fit une longue carrière au sein de la *V.O.C.* dans beaucoup de ses possessions orientales avant d'entrer au service de la France en 1664. Il apparaît dans beaucoup de récits de voyage de cette époque car il était l'un des Directeurs Général de la Compagnie et il fût à l'origine de l'établissement Français de Surate, qui pendant des années était le point d'attache principal des commerçants français aux Indes. De plus, c'est lui qui conseille à la Compagnie Française de s'établir à Ceylan car c'est un lieu stratégique qu'il connaît bien et qui pourrait devenir un établissement commercial de premier ordre. Dans le journal de l'Amiral de la Haye, il est décrit sommairement⁴⁸, mais une note des éditeurs hollandais fait l'état de sa carrière et un commentaire intéressant sur son utilisation au sein de la Compagnie Française :

Il paraît par le Rapport que le Sieur Caron fit aux Etats Généraux en 1642, qu'il avait déjà servi vingt-trois ans la Compagnie [hollandaise] aux Indes. En 1639, il fut fait Chef du Comptoir Hollandais de *Firando* au Japon, où il se trouvait depuis vingt ans. Au bout de deux ans ayant quitté ce poste, il se rendit à Batavia, et de-là en Hollande. A son retour aux Indes, l'année suivante, avec le caractère de Conseiller ordinaire, et de Directeur-Général du commerce des Indes, il prit la Forteresse de *Negombo* sur les Portugais de Ceylan, en 1644, et fut envoyé la même année en qualité de Gouverneur à *Tayovan*, dans l'Ile de *Formose*. Deux ans après, le Sieur. Caron n'était plus qu'un simple particulier sans emplois. Il revint en Hollande l'année 1651, en compagnie de son Ami, le Sieur *Corneille van der Lyn*, Gouverneur-Général des Indes, qui avait lui aussi obtenu son rappel. Le premier, pour satisfaire à la fois son ressentiment⁴⁹ et son ambition, prit ensuite le parti de passer au service de la France, qui aurait

⁴⁸ Prévost, *H.G.V., op. cit.*, t. XI, la Haye, de Hondt, 1755, p. 265.

⁴⁹ Il est fort probable que la raison de ce ressentiment soit une accusation de commerce privé, faute courante à l'époque parmi les voyageurs et qui fait partie des raisons de la décadence de la *Compagnie Hollandaise des Indes Orientales*, et suite à cela il quitte son Pays pour s'engager en France.

pu retirer les plus grands avantages de ses vastes connaissances sur les affaires des Indes Orientales, si on l'eut mis seul à la tête de ce Commerce.

Il apporta quand même de « grands avantages » à la France quoiqu'en dise ces auteurs, même s'il est fort probable que « ses vastes connaissances » n'aient pas été exploitées au maximum. Les voyageurs sont donc au cœur des échanges d'informations, informations qui revêtent parfois des enjeux considérables au plus haut niveau décisionnel.

Voyons maintenant diverses raisons qui compliquent le partage, la transmission de connaissances entre voyageurs, Directeurs et lecteurs de relations ou de compilations de voyages.

I.3.b) Une communication parfois difficile

Si par l'intermédiaire des voyageurs un grand nombre d'informations acquiert de l'importance et de l'intérêt au vu de la nouveauté, de l'histoire et des expériences de ces expéditions dans des contrées lointaines et méconnues, la transmission de ces connaissances prend parfois l'allure de véritables défis. Dans un premier temps par la diversité, le nombre et le style littéraire que possèdent les différentes observations à l'intérieur des récits, puis par les problèmes causés par la distance entre les établissements et les Métropoles, et enfin par la dureté de certaines conditions de voyage, qui font voir les dangers et les risques encourus par les équipages.

De même que Prévost modifie les transcriptions des récits qu'il utilise, comme nous le verrons en étudiant la méthode qu'il emploie, les éditions de récits de voyages sont souvent compartimentées pour séparer des étapes du voyage, des événements et des sujets de nature différentes. Car la somme de renseignements contenue et transmise par les relations de voyage est ahurissante, on y trouve régulièrement des informations attendant à la géographie, la botanique ou à la description des habitants et des mœurs des Etats visités. Toutes ces observations et ces commentaires légués à la postérité rendent parfois la lecture des récits fastidieuse, répétitive voire ennuyante. Les relations de voyages contiennent différentes parties ou thèmes qui obéissent à des particularités littéraires, des redondances et des passages obligés. Au même titre que les récits de traversées, autrement dit les journaux de bord, on observe des parties consacrées à l'histoire des conflits, des guerres ou des batailles qui possèdent une façon d'être racontée et des informations qui apparaissent nécessaires par leur récurrence. Mais aussi de longues descriptions qui touchent par exemple aux habitants, aux religions, à la géologie et à la faune et la flore relatives aux espaces parcourus. On peut donc trouver dans les premières pages de ces récits la date du départ, le nom du ou des navires participant à l'expédition, le nom du capitaine et le port dans lequel l'ancre est levée. Moins systématique, le détail des équipages qui comprend le nombre de personnes à bord, avec la proportion de marins, de personnel de la Compagnie, de soldats, de religieux, etc...

Quand on découvre les différentes histoires de ces traversées on peut trouver que le quotidien à bord d'un navire n'est pas très rempli ou mal renseigné comparé à la longueur du voyage en mer. Elles racontent plutôt assidûment les premiers jours du voyage puis deviennent de plus en plus lacunaires au fil des mois. Cela s'explique par le désir des auteurs de satisfaire la curiosité de leurs futurs lecteurs et la répétition journalière de la position du navire et des vents qui soufflent peut vite s'avérer encombrante. A partir d'un certain point de la traversée les dates sont plus espacées et l'équipage résumé à « nous », le récit reste concentré sur l'avancée du voyage et d'autres éléments qui sont souvent de l'ordre de la curiosité scientifique ou bien traditionnelle. Ils nous livrent donc peu d'informations sur leur situation au quotidien mais beaucoup sur ce qu'ils jugent digne de raconter d'une route déjà empruntée par des milliers de personnes à cette époque. Il y a par exemple dans chacun de ces récits une importante partie consacrée aux ravitaillements effectués le long de la côte occidentale de l'Afrique car les observations et les relations tissées en ces lieux peuvent servir les intérêts de la Compagnie. Ou alors toutes sortes d'observations sur la faune et la géographie maritime car cela permet de partager des informations et des témoignages utiles et nouveaux aux lecteurs. En même temps les différents auteurs montrent leur érudition avec des comparaisons entre leur expérience et le savoir de l'époque. L'importance accordée à ces données géographiques est loin d'être négligeable, mais on peut là aussi différencier les récits de voyages par rapport aux volontés des auteurs d'apporter des nouvelles connaissances ou de critiquer d'anciens savoirs. Les différences sont aussi marquées dans les choix littéraires adoptés lors de telles observations, les styles et les organisations des récits diffèrent beaucoup dans ces domaines, ce qui rompt un peu avec les histoires de traversées souvent monotones qui possèdent des points communs assez nombreux.

La densité des observations, leur récurrence ou les répétitions dans la forme de certains passages des relations de voyages apparaissent comme autant de raisons qui compliquent la lecture et donc la communication entre les expériences des voyageurs et le contenu littéraire qui parvient aux lecteurs. Mais dans le cas de l'œuvre dont nous proposons l'étude, les récits sont nombreux et ont donc nécessité un travail colossal et une méthode rigoureuse pour que l'ouvrage reste lisible et intéressant. Ces questions sur l'ampleur du travail d'écriture nécessaire à l'édition de ces relations seront développées plus tard avec les réflexions sur le style de l'Abbé Prévost et les choix qu'il a opérés pour cette œuvre démesurée.

Ensuite, en lisant ces récits, on peut se rendre compte de l'importance que revêt la communication entre les voyageurs et leur pays d'origine. Que ce soit des nouvelles du contexte politique et géopolitique et des renseignements relatifs aux projets de la Compagnie comme les futures expéditions et les moyens mis à disposition des établissements lointains. Ce sont autant de renseignements qui peuvent parfois manquer cruellement aux voyageurs et surtout aux preneurs de décisions, comme les Directeurs Généraux ou les Ambassadeurs, pendant toute la durée de leurs missions en Orient. Et si la durée de cet isolement, du sevrage d'informations actuelles est trop longue, les voyageurs peuvent perdre peu à peu espoir dans le futur de l'établissement et se sentent abandonnés par les Directeurs commerciaux et le gouvernement métropolitain. La difficulté du transit des informations est ici liée aux grandes distances séparant les destinataires et au caractère aléatoire de l'arrivée des courriers. Dans cette optique, on peut

voir de courageuses tentatives pour prendre et donner des nouvelles de son Pays d'origine ou s'échapper à bord d'un bateau étranger. On apprend aussi certaines techniques de communication assez archaïques mais plutôt bien adaptées à ces espaces parcourus la plupart du temps à bord d'un navire. Les plus courantes sont liées à des lieux de passage fréquentés assez régulièrement et connus d'un certain nombre de voyageurs⁵⁰. Dans lesquels les voyageurs désirant laisser un message pouvaient l'inscrire sur un tronc d'arbre ou une pierre, en le datant et en renseignant les destinataires. Mais plus couramment ils laissaient un message dans une bouteille visible, au pied d'un arbre par exemple et si quelques navires passant près des côtes l'aperçoivent ils l'embarquent et peuvent parfois laisser des informations à l'adresse des hommes ignorant les nouvelles du monde, par solidarité entre voyageurs lointains et surtout pour toucher une prime à la remise du message que le destinataire doit payer pour réceptionner. Il paye ainsi les frais de port du message. La baie de Saint Augustin au Sud-Ouest de Madagascar est l'un de ces lieux puisqu'à plusieurs reprises des colons en état d'abandon s'y rendent dans l'espoir d'avoir quelques contacts avec d'autres Européens, c'est donc que les chances de voir arriver un navire sont assez élevées dans ce lieu. On peut citer aussi, dans cette région, le Mozambique qui est un lieu assez fréquenté par les Européens entre le XVIe et le XVIIIe siècle. Pour illustrer ces différents enjeux liés à la communication on peut lire une lettre de Flacourt⁵¹ qui est très expressive sur les souffrances que le manque de renseignements fait subir à son établissement :

Au fort-dauphin, sous le 25° degré 6 minutes de latitude australe vers la bande de l'est, ce 8^e Juillet 1654 :

Monsieur, la peine en laquelle je suis ici de recevoir des nouvelles de France (y ayant cinq ans qu'il ne nous est venu de navire de, quoique Messieurs de la Compagnie m'aient promis d'en envoyer un ici tous les ans) m'a fait avoir recours aux choses les plus difficiles, afin de pouvoir, par quelque moyen que ce soit, à faire tenir des lettres en France pour faire savoir des nouvelles certaines de nous qui sommes ici comme gens abandonnés, d'autant que, possible, notre navire ayant été perdu à son retour en l'année 1650, l'on croit que nous soyons aussi massacrés par cette nation de laquelle Dieu nous a fait la grâce d'avoir le dessus.

Je vous conjure, Monsieur, comme chrétien, de nous prêter quelque assistance comme

à des chrétiens que nous sommes en nous favorisant tant que au moins de faire tenir la lettre ci-enclose à M. de Loynes, conseiller du Roi en ses conseils et secrétaire général de la Marine. Je vous supplie aussi, Monsieur, de me faire part des nouvelles de paix ou de guerre de l'Europe... Ce sera une grande charité que vous ferez et une obligation que je vous aurai, avec soixante-six Français qui sommes ici, qui serons obligés de prier Dieu pour votre prospérité et santé, laquelle je le prie de vous conserver, et, ce faisant, je resterai,

Monsieur,

Votre très humble et très obligé serviteur,

E. de Flacourt.⁵²

⁵⁰ A. Girault-Fruet, *Les Voyageurs d'îles sur la route des Indes aux XVIIe et XVIIIe siècles*, Paris, Classiques Garnier, 2010.

⁵¹

⁵² R. Barquissau, *Les Isles*, Paris, Grasset, 1941, p. 81-82.

On a ici un témoignage d'un cas extrême de sevrage d'information et de désespoir que l'ignorance des affaires du Monde et des décisions prises dans sa Patrie peut provoquer chez les voyageurs. Il est aussi intéressant d'observer que dans cette situation critique et si loin de chez eux, « les nouvelles de paix ou de guerre de l'Europe » apparaissent encore nécessaires pour ces personnes alors en marge des dynamiques européennes en Orient. On peut voir dans un grand nombre de récits, et donc naturellement dans une compilation telle que l'*Histoire générale des Voyages*, que la communication relative aux décisions diplomatiques prises en Europe est de première importance pour les voyageurs. Ils sont amenés en effet à cohabiter avec d'autres européens en Orient et donc savoir l'état des relations entre leurs Pays d'origines pour déterminer s'ils font face à des ennemis, à des alliés ou simplement à d'autres voyageurs.

Enfin, c'est parfois la description et le récit des dangers qui frappent les expéditions qui sont une source de complications pour la transmission des expériences des voyageurs. En effet, mis-à-part l'exposition à ces pièges mortels des écrivains voyageurs eux-mêmes, la dureté de certains témoignages peut décourager des lecteurs de s'engager dans des expéditions ou certains hommes de participer financièrement à ces efforts. Ce sont essentiellement les risques de la traversée qui sont les plus terribles, ainsi que les maladies contractées en Mer et dans les Indes. Les risques sont donc omniprésents et une traversée peut parfois s'envisager comme une histoire de survie. C'est le cas lorsque l'on découvre des expériences de marins victimes du scorbut, le mal de terre (car il ne se soigne qu'une fois à terre⁵³) ou maladie du marin. Par exemple, après environ cinq mois de voyage Dellon écrit qu'il vit « en peu de temps le scorbut attaquer les deux tiers de nos hommes » : cette maladie contagieuse touche de nombreux navires de long cours à cette période et peut dévaster un équipage. Les causes les plus connues à l'époque sont liées majoritairement à une mauvaise alimentation, à la surconsommation d'ingrédients salés et à une mauvaise hygiène. Une description précise des symptômes est fournie dans une relation⁵⁴, elle est terrifiante de réalisme. Ce mal est de mieux en mieux connu au fil des années mais il est encore mortel dans de tels voyages pendant longtemps. Certains moyens de se prévenir sont aussi connus et quelques conseils présents dans ces ouvrages ont toujours été utilisés depuis. C'est le cas du jus de citron, de l'eau de vie et du rinçage de bouche régulier.

Ensuite, ces voyages sont bien sûr rendus très dangereux à cause des tempêtes qui secouent les navires, pouvant déchirer leurs voiles et mettre tout l'équipage à la dérive, ou encore fracasser le bateau sur des rochers ou des bancs de sable. La tempête est probablement ce qui effraie le plus les marins dans son imprévisibilité et sa force, et celles qui sévissent au niveau du Cap de Bonne Espérance et du Cap des Aiguilles (un peu plus à l'Est, c'est le point le plus au Sud du continent Africain), là où se rencontrent deux courants maritimes, l'un froid venant de l'Ouest et l'autre plus chaud venant de l'Est, sont redoutées par les voyageurs empruntant cette route commerciale. « A terre, même dans les moments les plus sombres la vie recommence toujours le lendemain. En mer, lors d'une tempête, on éprouve un sentiment de

⁵³ Cette affirmation est très répandue, on la retrouve chez Dellon, Du Bois et Flacourt.

⁵⁴ Annexe 4.

piège pour l'éternité. »⁵⁵ Cette citation est très proche de ce que vécut le sieur Du Bois en Juillet 1669, pendant plus de soixante heures de tempête dans laquelle ils n'eurent d'autres réconforts que la prière, « Nous étions de toutes parts à plus de six ou sept cens lieues de terre : et c'est dans ces moments que l'on a l'Image de la mort devant les yeux ». La tempête est donc un élément bouleversant pour ces hommes et ces femmes, l'un des dangers les plus craints sur l'Océan mais loin d'être le seul.

A contrario, les calmes plats sont aussi très redoutés par les navigateurs pour plusieurs raisons. Ils sont synonymes d'immobilité ou de dérive, ils peuvent donc engendrer un épuisement des ressources en eau et en nourriture, et fracasser un navire sur des rochers puisque celui-ci, sans l'appui du vent, ne peut contrôler sa direction. C'est ce qui faillit arriver à Charles Dellon en partant de Madagascar pour s'en aller à Surate (situé au Nord de la côte Ouest de l'Inde) :

[...] le vent nous manqua, et nous fûmes portez par les courants sur des rochers [...], nous y aurions assurément péri si le calme eût continué, mais le vent revint et nous reprîmes nôtre route sans songer aux rafraîchissements, craignant quelque accident nouveau.⁵⁶

Le voyage et son écriture sont donc sujets à de multiples difficultés qu'il faut surmonter en tant que membre d'un équipage, écrivain et historien d'une expédition ou lecteur. La grande diversité des thèmes abordés et les répétitions de certains sujets récurrents dans de nombreux récits sont des facteurs qui compliquent la lecture et l'apprentissage des apports de ces expériences. Il y a aussi des problèmes de communications liés à la distance que les voyageurs doivent surmonter pour remplir leurs missions et livrer leurs comptes rendus. Enfin, ces écrits nous renseignent sur les risques encourus et les dangers multiples qui guettent les voyageurs dans un souci de témoignage des réalités et du quotidien de ces hommes et de ces femmes qui partent loin de chez eux. On comprend donc l'absence d'autocensure qui pourrait rendre ces écrits moins violents lorsqu'ils parlent des habitants emportés par les maladies et leurs propres expériences de ces fléaux, car elles méritent d'être transmises pour informer les envoyés suivants des réalités et des dangers qui les attendent. Mais aussi pour raconter cela aux lecteurs Européens qui ainsi seront mieux renseignés sur le contexte et les difficultés inhérentes à ces fameux voyages en Orient.

L'écriture de voyage possède donc un rôle pédagogique rendu possible par la ténacité et le dépassement des difficultés de ces auteurs.

I.3.c) Les conseils de l'Abbé Prévost

⁵⁵ Olivier de Kersauson, citation tirée de B. Marie, S. Légeron, *Escales au bout du monde*, Paris, Insulae, 2016.

⁵⁶ Charles Dellon, *op. cit.*, p. 72-73.

A la manière des voyageurs qui rendent compte de leurs expériences pour développer les connaissances liées aux espaces lointains et aux modalités du voyage, Prévost dans l'*Histoire générale des Voyages* livre un certain nombre de conseils et de commentaires jugés utiles pour l'organisation et la réussite des voyages. Il est clair que l'Abbé Prévost utilise la littérature de voyage comme source pour créer son « système » d'histoire et de géographie, il sélectionne et commente des parties du récit de nombreux voyageurs pour découvrir, informer et rédiger son œuvre qui doit être utile pour ses lecteurs. Nous verrons tout d'abord la tradition des conseils destinés aux voyageurs pour rendre leurs périple plus simples et plus utiles, qui fait partie d'un genre d'ouvrage assez répandus dont le but est d'éclairer le lecteur sur les modalités du voyage, ce qui l'attend et comment se préparer. Après cet éclaircissement nous nous pencherons sur les conseils de Prévost et sur leurs informations concernant les voyages envisageables à son époque, pour finir par les limites observables et les nuances que l'on peut apporter aux conseils qu'il transmet.

Les bienfaits du voyage sur le corps et l'esprit et sa fonction créatrice de connaissances sont loués dès le XVIe et le XVIIe siècle par un certain nombre d'écrivains. Les ouvrages sur ce sujet font partie des *Ars Apodémiques*, qui regroupent des manuels et des conseils pour les voyageurs et sur la manière raisonnée de voyager pour développer les fruits, les bénéfices que l'on peut tirer de telles expériences. Car le voyage guérit l'esprit des préjugés en nous faisant juger par nous-même. Nombreux sont les ouvrages qui célèbrent les vertus du voyage. On peut citer par exemple l'ouvrage de Baudelot de Dairval intitulé *De l'utilité des voyages et de l'avantage que la recherche des antiquités procure aux sçavans*⁵⁷, dans lequel il démontre l'importance d'observer et de penser par soi-même. Il exhorte aussi ses lecteurs à sortir de leurs cabinets pour observer le monde de leurs propres yeux. Mais l'œuvre la plus représentative de ce courant est l'essai *Of Travel* de Francis Bacon qui date de 1625.⁵⁸ Pour Bacon, le voyage est une forme d'éducation qui profite à la formation de la jeunesse et procure de l'expérience aux adultes, c'est pour lui un acte bénéfique pour tout le monde. Il met l'accent sur l'importance des rencontres et des échanges qui ont lieu lors des voyages. Il conseille notamment les voyageurs à tenir un journal pour noter ses observations et ses réflexions personnelles, ainsi que de continuer à écrire et à correspondre avec les personnes rencontrées après leur retour. Les choses qu'il juge dignes d'être observées sont multiples⁵⁹, par exemple les ports, les marchés, les jardins, les monuments, les œuvres d'art, etc. Bref, tout ce qui est mémorable. Il conseille aussi avant de partir en voyage, d'apprendre quelques notions de la langue des pays visités, d'être

⁵⁷ Baudelot de Dairval, *De l'utilité des voyages et de l'avantage que la recherche des antiquités procure aux sçavans*, Paris, Aubouin et Emery, 1686. Charles César Baudelot de Dairval, (1648-1722), est un collectionneur d'antiquités et conservateur français.

⁵⁸ Cet essai est tiré de l'ouvrage à succès qui fût édité de nombreuses fois *The Essayes, or Counsels Civil and Morall*.

⁵⁹ *The things to be seen and observed are: the courts of princes, especially when they give audience to ambassadors; the courts of justice, while they sit and hear causes; and so of consistories ecclesiastic; the churches and monasteries, with the monuments which are therein extant; the walls and fortifications of cities, and towns, and so the heavens and harbors; antiquities and ruins; libraries; colleges, disputations, and lectures, where any are; shipping and navies; houses and gardens of state and pleasure, near great cities; armories; arsenals; magazines; exchanges; burses; warehouses; exercises of horsemanship, fencing, training of soldiers, and the like; comedies, such whereunto the better sort of persons do resort; treasuries of jewels and robes; cabinets and rarities; and, to conclude, whatsoever is memorable, in the places where they go.*

muni d'un guide et d'une carte, et d'avoir des lettres de recommandations pour des personnes de marque.

Ainsi, par l'observation et l'écriture, le voyageur peut se créer une place dans un tissu social, dans une société vis-à-vis de ses paires. En effet, si le voyage permet de s'instruire et de rencontrer des personnes du même corps de métier que soi, il participe aussi beaucoup à la formation du voyageur. Les voyages d'instructions sont hérités de la fin du Moyen-Age, avec par exemple le Tour de France des Compagnons pour former les artisans. Cette pratique se développe au XVIe et au XVIIe siècle, avec notamment des artistes qui voyagent pour s'instruire. Cela participe à la diversité des voyageurs et de la forme que peut prendre un voyage. Nous verrons par la suite d'autres exemples de conseils, de manières de voyager et d'objectifs associés aux voyages, en résumé l'évolution des théories et des réflexions liées à l'acte de voyager qui apparaissent au cours du XVIIIe siècle.

L'Abbé Prévost quant à lui propose un certain nombre de conseils destinés aux voyageurs qui s'inscrivent dans la tradition des objectifs classiques du voyage. Il transmet d'abord les conseils qu'il trouve dans la relation de Gemelli Careri⁶⁰, édité en 1727 à Paris selon les auteurs hollandais. Voici comment Prévost nous livre les considérations de ce voyageur :

D'ailleurs il [le voyageur] se procure un moyen naturel de converser avec toutes les Nations [par l'exercice du commerce], parce qu'il n'y en a point de si barbare, qu'elle ne voie, de bon œil, un Marchand, qui lui apporte les commodités de la vie. Mais il ne faut pas que le désir du gain prenne jamais assez de forces, pour faire oublier, au Voyageur, que le véritable objet de ses fatigues est de s'instruire.⁶¹

On apprend par la suite que la meilleure marchandise que l'on peut apporter aux Indes orientales est le tabac en poudre, car il n'est pas trop embarrassant à transporter. Il énumère ensuite les différentes routes qui mènent de l'Europe aux Indes. Un conseil apparaît comme particulièrement intéressant ;

Le meilleur conseil qu'on puisse donner à ceux qui veulent voyager dans l'Orient, sans le secours du Commerce, c'est d'apprendre un peu de Chirurgie. Avec une habileté médiocre, qui ne consiste souvent qu'à connaître, en général, les différents symptômes des maladies, à savoir faire une saignée, et composer quelques médicaments ; des simples les plus communs, on est sûr d'obtenir de l'estime et des caresses, dans toutes les parties de la Turquie, de la Perse et des Indes Orientales. Il suffit de porter, avec soi, une petite provision de drogues, dans une boîte un peu curieuse, et de ne s'arrêter, dans chaque Ville, qu'autant qu'il est nécessaire pour y répandre le bruit de son arrivée. L'ignorance des Orientaux, et la haute opinion qu'ils ont des Médecins de l'Europe, sont deux sources de richesses pour un Voyageur.⁶²

⁶⁰ Prévost, *H.G.V., op. cit.*, t. XVI, la Haye, de Hondt, 1758, p. 341-345. Giovanni Francesco Gemelli Careri (1651-1725) est un voyageur Italien qui fût l'un des premiers Européens à réaliser un tour du Monde en utilisant les transports en communs.

⁶¹ *Ibid.*

⁶² *Ibid.* p. 343.

Ce passage qui conseille aux voyageurs d'abuser de la crédulité des « simples » et à nuancer fortement quand on connaît les qualités de la médecine Arabe. De plus, on est loin de l'idéal d'honneur et de droiture, de la civilité louée par l'esprit des Lumières quand on apprend ces pratiques de charlatans, ce qui mérite de préciser que de tels conseils n'ont pas du trouver un accueil favorable chez tous les voyageurs et les penseurs Européens. Mais l'on apprend tout de même des informations sur une façon originale de voyager en Orient. Dans la suite des pages consacrées à Careri, Prévost rédige un chapitre intitulé *Conseils importants pour les Voyageurs* dans lequel il expose les règles de voyage proposées par le voyageur Italien⁶³. Le voyageur doit ainsi être « à l'épreuve des plus horribles dangers », prudent, « bien pourvu d'argent », posséder des connaissances de Géographie et « l'usage de l'Astrolabe et celui de la Boussole », « avoir lû toutes les Relations et les Histoires des Pays qu'on entreprend de parcourir, et se trouver bien fourni des meilleures Cartes⁶⁴ ». De plus, il est conseillé au voyageur de rédiger des description de chaque Pays, de savoir dessiner et d'être capable de mesurer des hauteurs et la position des étoiles, « Mais ce qui paraît digne, à Careri, d'un honneur éternel, c'est de savoir faire une Carte Géographique. » Il paraît aussi indispensable de parler plusieurs langues et surtout « celles qui servent au Commerce, telles que la François, l'Italienne, l'Espagnole, la Portugaise et l'Esclavone ». Enfin, pour Careri, le véritable but d'un Voyageur n'est pas de s'intéresser seulement aux informations liées à sa profession ou ses centre d'intérêts :

[..., le Voyageur] doit travailler pour la Postérité autant que pour soi-même, et rendre des Ecrits utiles à tout le monde. Il doit être exercé à faire une Relation, non seulement où la vérité ne manque pas, mais qui renferme, sans distinction, tous les objets de la curiosité et du savoir.⁶⁵

L'on croirait entendre l'Abbé Prévost tant ces objectifs sont proches de ceux qu'il cherche à remplir avec son *Histoire générale des Voyages*. Et c'est donc loin d'être surprenant que Prévost se sente proche de Careri et qu'il intègre les conseils de ce dernier, indépendamment du récit de ses voyages, à son ouvrage qui propose pourtant une compilation exclusivement tournée sur les relations de voyageurs.

Voilà un aperçu des principaux objectifs qui motivent les voyages et leurs retranscriptions, avec des éclaircissements sur la fonction des voyageurs dans la construction et la transmission de connaissances et quelques difficultés qu'ils sont amenées à rencontrer.

Cette partie a donc permis un éclairage sur le Monde Indien, ses multiples richesses, son rayonnement commercial et le contexte complexe de cet espace à l'arrivée des Européens. Ces derniers, attirés par l'appât du gain, se livrent une concurrence brutale et s'établissent de plus en plus solidement sur des territoires cédés ou conquis en construisant des forts garnis de soldats et de canons et des entrepôts pour servir un commerce condamné à se développer toujours plus.

⁶³ Prévost, *H.G.V., op. cit.*, t. XVI, la Haye, de Hondt, 1758, p. 433-436.

⁶⁴ « sur-tout de celles qui sont imprimées en soie blanche, parce qu'elles ne sont pas sujettes à se couper, et qu'elles tiennent peu de place dans les malles. »

⁶⁵ Il s'ensuit une liste de ces objets qui rappelle celle de F. Bacon, mais sa longueur excessive nous a fait opter pour le choix de la placer en Annexe. Voire Annexe 5.

Ils défendent farouchement leurs intérêts commerciaux au prix de nombreuses vies, et s'implantent durablement en Inde grâce à leurs puissances militaires et aux progrès de leurs connaissances des Pays et des Cultures de l'Inde, jusqu'à modeler des territoires à leur convenance en bâtissant (des ports, des rades, des arsenaux, des églises, etc.), en annexant (des villes, des villages et leurs populations) et en déracinant (toujours plus d'hommes et de femmes d'Europe, soldats, marchands, savants, médecins, historiens, architectes, etc.) . On a pu voir aussi le rôle des voyageurs dans les échanges d'informations nécessaires aux contacts entre Cultures, l'importance de certaines connaissances et des difficultés de communication. Cette somme d'informations, contenant des milliers de personnages, l'état des connaissances d'une époque et l'Histoire d'une rencontre entre divers Etats qui s'étale sur plusieurs siècles, tout cela transparait plus ou moins clairement au fil de la plume d'Antoine-François Prévost d'Exiles.

Il est donc temps désormais de se pencher sur cet homme de lettres, sa vie, ses motivations et ses talents, ainsi que sur les modalités de la création de l'*Histoire générale des Voyages*, les sources et les méthodes qui l'ont fait naître, sa réception et son succès en Europe, et sur la vision du XVIIIe siècle que cette œuvre et son auteur nous transmettent.

II. L'*Histoire générale des Voyages*, source de connaissances au XVIIIe siècle

L'*Histoire générale des Voyages* est copieuse sous plusieurs aspects et son étude est un défi pour ne pas se perdre dans l'étendue des sujets traités. C'est « [...] un Ouvrage qui mérite le nom d'immense à plusieurs titres [...] ⁶⁶». Elle est imposante d'abord dans la place qu'elle occupe dans la carrière de Prévost et par les capacités qu'il fallait avoir pour la rédiger. Elle est encore imposante dans les passions et les travaux qu'elle motiva en Europe, enfin elle est immense par ses ambitions, par la variété de sujets qu'elle aborde et par le nombre de sources qu'elle exploite. C'est aussi une œuvre composée en plein XVIIIe siècle par un auteur particulier pour beaucoup de raisons et pourtant très proche des cercles littéraires européens. Pour exploiter pleinement un tel travail dans une perspective historique il faut obligatoirement connaître son auteur et les motivations, les nécessités qui lui inspirent ces écritures. Dans un premier temps nous verrons donc quelques traits de ce personnage qui mena une vie assez trépidante et tellement prolifique en écrits. Ensuite nous nous pencherons sur le caractère européen de cette œuvre, tant dans sa réalisation que dans son contenu, enfin nous observerons l'ampleur et le succès de l'*Histoire générale des Voyages* en Europe.

4. Un auteur particulier

⁶⁶ Prévost, *H.G.V., op. cit.*, t. I, Paris, Didot, 1746, *Avertissement* p. X.

Lorsque l'on s'interroge sur la vie et la personnalité de l'auteur d'une relation de voyage, il est souvent difficile d'emmagasiner des informations vérifiées et nombreuses. Les renseignements sur beaucoup d'écrivains voyageurs en Orient sont généralement superficiels et se résument au lieu de naissance, à la fonction occupée lors du voyage et aux qualités littéraires de ces hommes. Ce que l'on sait sur eux vient souvent de l'étude de leurs relations, leurs actes et le style qu'ils emploient, et des jugements que porte sur eux la postérité, c'est-à-dire par des historiens, des lecteurs ou des compilateurs-traducteurs comme Prévost. Dans le cas de l'*Histoire générale des Voyages*, étudier son auteur est relativement plus aisé car il était assez connu en tant qu'écrivain et cela permet une réflexion sur son travail plus profonde et plus complète.

II.4.a) L'écrivain reconnu

Quand on s'intéresse à Antoine François Prévost il est difficile de n'être pas marqué par la grande diversité de ses travaux. L'homme connu aujourd'hui pour être l'auteur de *Manon Lescaut*, qui est considéré actuellement comme son chef-d'œuvre et surtout le principal ouvrage de cet écrivain dont la postérité se souvient. Pourtant, il en était autrement à son époque car Prévost a rédigé un grand nombre d'autres livres qui firent sensation, c'est un homme dont on peut dire que la vie et les écrits ont fait couler de l'encre, presque autant qu'il en a lui-même consommé.

Nous avons aujourd'hui une connaissance de la vie et de l'Œuvre de Prévost qui est assez développée, et cela grâce aux travaux d'historien(ne)s qui ont, à travers le temps, empêchés l'oubli de cet écrivain. En effet, de l'époque Moderne jusqu'à aujourd'hui les études concernant Prévost ont motivé quelques chercheurs qui ont fourni des ouvrages de qualité et des réflexions importantes sur l'écriture de l'Abbé. Un des plus grands spécialistes de Prévost, Jean Sgard, dresse le constat de l'état des connaissances qui nous sont parvenues sur l'auteur de l'*Histoire générale des Voyages*. Il faut selon lui « admettre que nous savons peu, et que le simple fait de raconter une vie pousse à chaque instant le biographe à outrepasser les droits de l'historien », que « de toutes les entreprises littéraires, celle qui consiste à raconter en quelques centaines de pages les événements d'un demi-siècle d'existence (une biographie donc), [...], cette entreprise est bien la plus arbitraire. Le simple fait d'en tirer un récit nous contraint à l'abus de pouvoir [...] »⁶⁷. Ces considérations qui servent à l'introduction de son ouvrage complet nous renseignent sur le relativement faible nombre de sources disponibles concernant Prévost et sur les dangers méthodologiques présents dans des études de ce genre. Par exemple, on peut aisément trouver des renseignements qui se contredisent lorsque l'on parle de cet auteur, des dates changeantes, des citations dont le contenu et les auteurs sont modifiés. Mais grâce à des études comme celle de Jean Sgard, nous pouvons sans risque dire quelques mots sur Antoine François Prévost, sa vie et son Œuvre, dans les pas d'historiens que ce sujet passionnant a motivé.

⁶⁷ Jean Sgard, *Vie de Prévost (1697-1763)*, Québec, Presses de l'Université Laval, 2006, 279 p., p.1.

L'Abbé Prévost, né le premier Avril 1697 dans le Pas-de-Calais et décédé le 25 Novembre 1763, est l'auteur de nombreux romans. On peut citer les *Aventures de Pomponius*, écrit en 1721 et publié en 1724 ou la publication de *Cleveland* (premiers tomes entre 1731 et 1732, et derniers tomes entre 1738 et 1739) et de *Manon Lescaut* en 1731. Ce dernier livre fait partie de l'*Histoire du chevalier des Grieux et de Manon Lescaut*, elle-même issue de l'ensemble formé par les *Mémoires et aventures d'un homme de qualité*, l'écriture et la publication de cet ensemble sont comprises entre 1727 et 1731. On peut ajouter l'*Histoire d'une Grecque moderne* en 1740 et les *Mémoires d'un honnête homme* en 1745. Son œuvre originale contiendrait en tout une douzaine de romans.⁶⁸ Mais la totalité de ses écrits ne sont pas des romans, on peut même dire que la majorité de son travail de plume est ailleurs.

Prévost n'est pas simplement un auteur de romans, il possède beaucoup d'autres cordes à son arc et lorsque l'on parle de ses écritures, ses talents sont multiples. Tout d'abord, l'Abbé Prévost est un érudit qui connaît le latin, et qui maîtrise aussi le français, l'italien, l'anglais, l'espagnol et peut être même l'allemand.⁶⁹ Ces capacités linguistiques lui permettent de devenir le traducteur de nombreux textes Européens au XVIIIe siècle. Il fût, dans ce rôle,

très prolifique tout au long de sa carrière. Il traduit par exemple des ouvrages de Samuel Richardson (1689-1761), écrivain anglais célèbre au XVIIIe siècle et très apprécié de Prévost. Et de David Hume (1711-1776) avec l'*Histoire de la maison de Stuart*, écrite par l'historien, philosophe et économiste écossais. Ensuite, parmi les traductions célèbres de Prévost à son époque, il faut ajouter celles des *Lettres de Cicéron* et de l'*Historia sui temporis* de Jacques-Auguste de Thou (1553-1617), œuvre majeure de cet historien, écrivain, diplomate et homme politique français écrite en latin entre 1593 et 1614. Son travail en tant que traducteur est souvent loué et les éloges de ses traductions sont réels et nombreux. Les auteurs hollandais écrivent par exemple à propos de l'*Histoire générale des Voyages* : « Mr. L'Abbé Prévost est celui à qui nous sommes redevables de la Traduction de cet Ouvrage. Elle n'aurait jamais pû tomber en des mains plus propres à l'orner de toutes les grâces du stile [sic], et de l'imagination. »⁷⁰ Car comme nous le verrons peu après, les premiers tomes de L'*Histoire générale des Voyages* sont des traductions fidèles et augmentées de l'œuvre d'un auteur anglais. C'est surtout dans les vingt dernières années de sa vie que Prévost rédigea la plupart de ses traductions.

L'Abbé était aussi un auteur très engagé dans la presse périodique de son époque. Son travail dans le domaine du journalisme, qui n'était pas tout à fait comparable au sens qu'on lui donne aujourd'hui, fût lui aussi important et varié, il apporte surtout des informations sur les centres d'intérêts privilégiés de Prévost. Il fût le créateur d'un journal hebdomadaire appelé *Le Pour et Contre* qui parut à Paris chez Didot entre 1733 et 1740 à hauteur d'une feuille tous les quinze jours puis après la confirmation d'un lectorat suffisant, d'une feuille tous les Lundi. L'objectif de ce journal est d'être une revue culturelle globale qui doit permettre aux lecteurs de juger et de critiquer les livres qui paraissent en Europe. Prévost propose de multiples rubriques sur des

⁶⁸ Jean Sgard, *Vie de Prévost, op. cit.*, p. 272.

⁶⁹ Jean Sgard (dir.), *Œuvres de Prévost*, t. VII, Grenoble, P.U.G., 1985, p. 294.

⁷⁰ Prévost, *H.G.V., op. cit.*, t. I, la Haye, de Hondt, 1747, *Avertissement* p. xvii.

sujets variés concernant par exemple les sciences et les arts, la parution de nouveaux ouvrages, des réflexions sur les grands hommes et leurs comparaisons ou encore sur les « inventions extraordinaires ». Le périodique est très au courant des écrits, des sciences et des usages de l'Angleterre, mais aussi de l'Italie, Prévost voulant donner une image cosmopolite à son journal et aux sujets qu'il compile. Les thèmes principaux seront néanmoins l'étude des Lettres (avec le théâtre, la poésie et le roman), l'histoire, la religion et aussi un thème aujourd'hui encore souvent central pour la presse, le fait divers, qui comprend diverses anecdotes, nouveautés, faits extraordinaires et contes. Il écrit aussi des articles pour le *Journal étranger*, notamment en 1755, celui-ci donne des extraits de livres publiés dans toute l'Europe et les nouveautés littéraires de nombreux Pays. L'Abbé Prévost fût donc journaliste au cours de sa vie, cela lui permit de commenter et de découvrir les nouveautés littéraires européennes et d'exprimer son érudition, sa pensée et son style tout en étant en interaction avec de nombreuses sommités littéraires et scientifiques européennes de son temps.⁷¹

Il apparaît donc clairement qu'Antoine François Prévost se passionna toute sa vie pour l'histoire, l'actualité et les nouveautés littéraires et culturelles de plusieurs Nations européennes. Il suffit de voir le nombre d'ouvrages, de traductions et d'articles rédigés par Prévost qui possèdent dans leurs titres ou dans leurs contenus les termes « histoire » et « mémoires » pour se rendre compte de l'intérêt évident de Prévost pour ces thèmes. Il avait donc une grande curiosité intellectuelle et scientifique pour l'histoire, de même qu'il se complaisait dans ce type d'écriture. Cela fait partie des raisons qui l'ont poussé à entreprendre et surtout à tenir dans le temps pour l'immense ouvrage qu'est l'*Histoire générale des Voyages*.

Grâce aux nombreux travaux des historiens que la vie et le travail de Prévost ont motivé, il est possible aujourd'hui de connaître de multiples facettes de cet homme et de son Œuvre. Au vu de ces travaux qui ont été reconnus par certains de ses contemporains et par la postérité, des recherches et des études sur ces derniers et nos propres lectures de Prévost, il est clair qu'il peut être considéré comme un homme de lettres accompli du XVIII^e siècle. Mais il fût aussi considéré en son temps en des termes moins élogieux car sa vie et sa pensée qui s'expriment dans son écriture sont loin d'avoir plu à tout le monde. Nous abordons désormais le caractère original et personnel de l'écriture de Prévost, les grands moments de sa vie qui ont influé sur son style littéraire, ses centres d'intérêts et donc son travail.

II.4.b) La plume d'un voyageur

⁷¹ A ce sujet, on peut se référer à des travaux de Jean Sgard tels que *Contes singuliers tirés du Pour et Contre*, éd. J. Sgard, Classiques Garnier, 2010. *Bibliographie de la presse classique 1600-1789*, Genève, éd. Slatkine, 1984. Ou encore Pierre Rétat (dir.), Jean Sgard (dir.), *Presse et histoire au XVIII^e siècle*, Paris, éd. du C.N.R.S., 1978. Jean Sgard (dir.), *Dictionnaire des journalistes : 1600-1789*, Oxford, Voltaire Foundation, 1999.

Prévost d'Exiles est un romancier connu qui fait parler de lui par ses écrits mais aussi par ses actes, sa réputation et son histoire. Il passionna des écrivains de son époque et continue d'exercer aujourd'hui encore une attirance chez de nombreux lecteurs et chez certains historiens qui ont reconnu l'utilité et le plaisir d'étudier ce personnage haut en couleur.

Une des principales raisons de cet engouement pour Prévost est sa vie elle-même. Elle fût trépidante et prolifique, l'Abbé voyagea beaucoup en Europe au grès de ses difficultés et de ses choix et il fût aussi un auteur qui rédigea beaucoup, à tel point que la somme de son œuvre littéraire fût comparée en importance, en nombre de volumes à celle de Voltaire⁷².

En effet, l'abbé Prevost a eu une vie mouvementée, c'est un fait qui fait l'unanimité dans tous les ouvrages qui lui sont consacrés. Il suffit par exemple d'un simple coup d'œil à la table des matières de la biographie de Prevost, écrite par Jean Sgard⁷³, pour se rendre compte du caractère aventureux de son parcours.

Dans ses jeunes années, Prevost, deuxième fils d'une famille aisée de Hesdin, dans le Pas de Calais, a bénéficié d'une éducation qu'il jugea lui-même comme excellente. Il est intéressant de préciser que, dans son enfance, Antoine François fut témoin de la Guerre de Succession d'Espagne et des conflits dans le nord de la France au début du XVIIIe siècle. Les pillages et les famines, qui frappèrent cette région « tampon » entre le royaume de France et l'empire

d'Espagne, le marquèrent tout autant que la cruauté des troupes françaises et étrangères. A l'adolescence, ses facilités d'apprentissage le destinent à une carrière dans les Ordres. C'est là le début des aventures qu'il mena pour échapper à un destin tracé et qui marquèrent toute sa vie. On peut lire par exemple une note résumant cette vie saccadée : « Après avoir été soldat, puis jésuite ; soldat pour la seconde fois et ensuite jésuite, il s'est fait derechef soldat, puis officier, bénédictin, enfin réformé, protestant ou anglican [...] ⁷⁴ ». Ce résumé, peu enjoliveur des pérégrinations de Prevost, loin d'être exhaustif, montre un enchaînement de décisions et un début de carrière à la fois originale et polémique pour l'époque.

Certains y verront une vie chaotique et d'autres, un homme épris de liberté.

Cette jeunesse, marquée par ses départs et ses retours successifs, annonce les nombreux voyages de Prevost en Europe et l'instabilité de sa carrière. En effet, pour des raisons familiales, personnelles ou économiques, il est contraint maintes fois de fuir pour sauvegarder sa réputation et garder ses convictions. Il quitte par exemple l'Angleterre après un cours emprisonnement lié à une affaire de fraude ; « Le Mr. Prévost d'Exiles a pensé se faire pendre en Angleterre en faisant de fausses lettres de change ⁷⁵ ». Ou encore, il fût empêtré dans des affaires d'argent avec des libraires hollandais et fuit accompagné d'une « jolie fille ».

⁷² Jean Sgard, *Vie de Prévost (1697-1763)*, Québec, Presses de l'Université Laval, 2006, p. 272-273.

⁷³ *Ibid.*

⁷⁴ *Ibid.*, p. 34. Nicolas Lenglet-Dufresnoy, *Bibliothèque des romans, avec des remarques critiques sur leur choix et leurs différentes éditions par M. le Comte Gordon de Percel*, 1734, p. 360.

⁷⁵ Lettre de l'abbé Le Blanc à Bouhier, daté du 4 février 1734, dans Jean Sgard, *Vingt études sur Prévost d'Exiles*, Grenoble, ELLUG, 1995, p. 13.

Ainsi, au cours de sa vie, Prévost fuit tour à tour les responsabilités militaires et les obligations religieuses pour se consacrer aux plaisirs de la vie et surtout à l'écriture. Il fait donc preuve d'une certaine indépendance de pensée et de courage qui participent à forger sa réputation, qui est à son époque, et encore aujourd'hui, entourée de quelques mystères et légendes. Notamment sur ces aventures méconnues et ses dons pour l'écriture, car Prévost a la réputation d'écrire extrêmement vite, de n'avoir pas besoin de se relire et de pouvoir tenir une conversation tout en rédigeant. Connu pour vivre au rythme de ses passions intellectuelles et charnelles, Prévost utilise ces expériences personnelles pour créer des personnages qui sont représentatifs des faiblesses humaines et des barrières sociales de son époque. Parmi les exemples les plus parlants il faut citer le *chevalier Des Grieux* et *Manon Lescaut*. Il possède en quelque sorte une écriture, une façon de raconter et une capacité d'inventer des personnages et des histoires capables de toucher le plus grand nombre, et en forçant le trait, on pourrait presque qualifier son style d'universel.

Sa vie, jalonnée par des exils et des voyages en Angleterre et en Hollande, a donc indéniablement marqué sa plume.

Une autre façon de se rendre compte du statut de Prévost, en tant qu'écrivain et voyageur qui possède une réputation particulière, est l'évolution des noms qu'il utilise ou qui lui sont affublés : Antoine François Prévost, longtemps appelé Dom Prévost et parfois plus péjorativement « Prévost ex-bénédictin », « Dom Prévost qui n'est plus moine », « Moine renié » ou « Moine défroqué », et même « fripon de Prévost ». Mais, selon Jean Sgard, au début des années 1730, il choisit son nom de plume : « Antoine François Prévost d'Exiles, Aumonier de Son Altesse Sérénissime Monseigneur le Prince de Conti »⁷⁶. Le nom « d'Exiles » mérite quelques considérations ; on peut le voir comme une façon de se présenter comme un homme en exil, un homme en mouvement, ou peut être littéralement Prévost 'exil-est' ou 'es-exil' dans le sens qu'il est en exil ou qu'il était un exilé. En tous cas, ce nom n'est pas anodin.

L'auteur de l'*Histoire générale des Voyages* est un homme qui, toute sa vie, a connu des mouvements, des pays et des cultures différentes qu'il a côtoyées et embrassées, comme sa conversion protestante par exemple. Le voyage est un thème central de sa vie et presque un personnage de ses romans, il est aussi marquant pour ses personnages et donc logiquement pour l'auteur qui lui accorde tant d'importance. Enfin, si Prévost est parfois décrié pour ses actes passionnés ou pour les mœurs de certains de ces personnages, on peut comprendre que cet auteur confirmé cherche un peu de gloire, de reconnaissance ou de succès.

II.4.c) Prévost et l'*Histoire Générale des Voyages*

En entreprenant la traduction de l'*Histoire Générale des Voyages*, Antoine Prévost d'Exiles, est déterminé à remplir plusieurs objectifs personnels et d'envergures variées.

⁷⁶ Voir le portrait de Prévost en Annexe 9.

Au XVIII^e siècle, l'écriture de roman n'est pas considérée par les grands hommes de lettres et les cercles littéraires européens comme un genre noble, à l'inverse des écrits historiques et scientifiques. Prévost est déterminé à obtenir enfin cette notoriété et une respectabilité solide. En effet à cette époque, pour un écrivain, le regard et le respect de ses pairs est d'une importance cruciale. A l'intérieur des cercles littéraires et scientifiques, la carrière d'un auteur dépend de sa réputation, de son prestige. Ce prestige, synonyme de célébrité, permet d'être sollicité par de grands hommes d'Etat pour des travaux d'écriture et garantit de ce fait une stabilité financière confortable, souhaitée par tout Homme de lettres.

Prévost d'Exiles n'a pas encore cette réputation de grand écrivain et aspire à une reconnaissance des grands auteurs de son temps. Il est notamment admiratif de Voltaire pour ses travaux, ses prises de position et la reconnaissance dont il jouit en Europe. Il souhaite gagner l'estime de ses illustres contemporains.

L'occasion se présente en 1745, lorsque le chancelier d'Aguesseau le pousse à traduire et prendre en main l'édition récente d'une importante compilation anglaise de récits de voyages. Prévost, qui séjourna plusieurs années en Angleterre et qui maîtrise parfaitement cette langue apparaît comme un écrivain qualifié pour mener à bien ce projet. De plus, il venait de rédiger *Les voyages du Capitaine Robert Lade* (1744) et montrait donc une certaine expérience de la littérature de voyage et donnait par-là des gages supplémentaires de son talent et de ses capacités à rédiger l'*Histoire générale des Voyages*.

Motivé par le désir d'être reconnu pour ses talents d'écrivain et de traducteur et d'acquérir le statut de savant éclairé, Prévost « cède aux instances réitérées que lui fit ce magistrat, d'écrire l'*Histoire générale des Voyage*⁷⁷ » et s'attelle à ce travail de grande ampleur, qui l'occupera durant une quinzaine d'années. Autrement dit, cette « entreprise pouvait satisfaire la soif encyclopédique de Prévost, lui permettait d'acquérir notoriété et respectabilité dans une seconde carrière d'homme de science⁷⁸ ».

Parallèlement, cette commande officielle offre à Prévost d'Exiles une rentrée d'argent plus que bienvenue. Ce n'est pas la raison principale pour laquelle il accepte cet important projet, mais pour Prévost le côté financier n'est pas négligeable. En effet, il a déjà connu un certain nombre de problèmes d'argent par le passé, l'endettement voire la pauvreté. Pour preuve, une lettre adressée à Voltaire le 15 janvier 1740⁷⁹, où il décrit sa situation dramatique et l'urgence dans laquelle il se trouve :

Le dérangement de mes affaires est tel que [...] je suis à la veille de repasser en Angleterre. [...] Je dois environ cinquante louis pour lesquels mes créanciers réunis m'ont fait assigner et le cas et si pressant qu'étant convenu avec eux d'un terme qui expire le premier du mois prochain, je suis menacé d'un décret de prise de corps si je ne les satisfais dans ce temps.

⁷⁷ Pierre Bernard d'Héry, *Essai sur la vie et les ouvrages de l'Abbé Prévost*, Paris, Leblanc, 1810, p. 68.

⁷⁸ Jean-Paul Mas, *Avertissements de l'Histoire des Voyages*, 71p. dans Jean Sgard (dir.), *Œuvres de Prévost*, t. VII, Grenoble, P.U.G., 1985, p. 398.

⁷⁹ Jean Sgard (dir.), *Œuvres de Prévost*, op. cit., p. 551.

Prévost d'Exiles fait appel à la générosité de Voltaire pour le « délivrer du plus cruel embarras ou je me sois trouvé dans ma vie ». Il est donc clair que la traduction de l'œuvre anglaise est une réelle opportunité pour Prévost d'assurer sa stabilité financière sur une période assez longue au vu de l'ampleur de la tâche. Durant cette intense période consacrée à la traduction des volumes anglais, l'Abbé Prévost se trouve à l'abri du besoin et cela augmente sa production littéraire, comme le fait remarquer Jean Sgard « chez Prévost, l'activité alimentaire et la création originale vont souvent de pair. On peut se demander par quel miracle. ⁸⁰»

Enfin, l'un des objectifs qui motive Prévost d'Exiles à rédiger l'*Histoire générale des Voyages* est d'assouvir une curiosité à l'égard des connaissances et des découvertes lointaines. C'est pour lui une nouvelle expérience qui lui offre l'occasion de satisfaire un double plaisir : se sentir utile en apportant des connaissances à ses lecteurs et vivre pleinement de sa plume. Travailler sur les récits de voyages, les voyageurs et leurs découvertes, nourrit sa passion et son imagination. Il est plus proche que jamais de ces sources et de ces figures de voyageurs qu'il connaît bien de par son expérience journalistique qui l'a familiarisée avec les découvertes et les nouveautés littéraire étrangères, au contact des relations de voyages qu'il traduit et des auteurs des grandes collections d'ouvrage de ce genre, il se développe chez lui une conscience d'historien.

[...] de toutes les qualités qui forment le bon historien, cette égalité, dans l'estimation des vertus et des vices, passe, avec raison, pour la plus difficile et la plus rare.⁸¹

Cette réflexion est intéressante car elle met en lumière une des considérations de l'Abbé sur le rôle et la qualité d'un « bon historien », ce qui montre son intérêt pour ce type d'écrivain. De plus, il parle de vices et de vertus qui sont des thèmes chers aux personnages de certains de ces romans qui sont victimes de leurs passions et possèdent des caractères qu'il est parfois difficile ou litigieux de considérer comme bons ou mauvais. Il est fort possible que le métier d'historien attire Prévost par son rôle dénué de moralisation et que ce genre littéraire lui convienne plutôt bien. Mais estimer également le vice et la vertu est un concept un peu éloigné de la neutralité que requiert un discours historique, qui ne doit pas se prononcer personnellement sur le caractère vertueux ou non d'un personnage, mais sur ses actes, son passé et le monde qui l'entoure. Pendant l'aventure intellectuelle que représente l'*Histoire générale des voyages*, Prévost développe son style d'écriture, son érudition tout en gardant le souci de transmettre des informations enrichissantes à ses lecteurs et d'augmenter leurs connaissances du monde.

Il s'inscrit ainsi pleinement dans le mouvement des Lumières.

Antoine François Prévost d'Exiles est donc un auteur particulier par sa vie mouvementée, ses œuvres controversées et son écriture passionnée. Cet écrivain, traducteur, journaliste, romancier et historien du XVIIIe siècle se sert de ses talents, de sa culture et de son goût du voyage pour produire une œuvre ambitieuse. Prévost peut être considéré comme un homme de lettres de son temps mais il est presque impossible de lui attacher une étiquette unique

⁸⁰ Jean Sgard, *Vie de Prévost, op. cit.*, p. 273.

⁸¹ Prévost, *H.G.V., op. cit.*, t. XII, la Haye, de Hondt, p. ix.

tant sa carrière d'écrivain fût variée. C'est assez représentatif des intellectuels savants de son époque qui possédaient une curiosité scientifique à l'égard de nombreux sujets différents, des savoirs naturalistes, géographiques, politiques et historiques alliés à une formation littéraire poussée.

Il faut désormais se pencher sur les multiples modalités de la création de l'Histoire générale des Voyages, sur les méthodes employées, les sources et les acteurs utilisés pour sa rédaction, ou encore sur les sujets qui y sont développés et le succès remporté par cette écriture. L'étude de ces différents thèmes nous renseigne aujourd'hui sur l'Europe savante du XVIIIe siècle et permet de saisir « l'état actuel », à l'époque, des connaissances reliées aux voyageurs et aux pays parcourus tout autour du globe.

5. Une œuvre européenne

L'*Histoire générale des Voyages*, qui utilise le récit de voyageurs de différentes Nations et propose des réflexions sur l'état de la puissance des établissements et des caractéristiques de l'histoire et des volontés des différents pays d'Europe qui se lancent dans la découverte et le peuplement d'espaces lointains. Les différentes éditions qui forment cette œuvre démesurée nous apportent d'autant plus d'informations intéressantes qu'elles sont écrites dans plusieurs Pays. Ainsi l'intérêt historique de son étude est augmenté, et la vision de l'Europe et de ses voyageurs de par le monde que l'on découvre au fil des pages et des volumes est élargie.

II.5.a) Le contexte de création

Les compilations de récits de voyages sont un genre de littérature déjà bien développé en Europe depuis le XVIe siècle. C'est une époque de découvertes, de voyages, d'inconnu et de curiosité qui passionnent un large public, et avec la multiplication des relations de voyageurs rapportées en Europe, les anthologies sont nombreuses avec parmi les plus connues celles de Richard Hakluyt (1589), Samuel Purchas (1625-1626), Manuel de Faria y Sousa (1666-1675), Melchisedech Thévenot (1672-1696) ou encore celle de John Harris (1705)⁸². John Green,

⁸² On peut citer aussi : Simon Grynaeus (1532), Joao de Barros (1552-1553), Fernan Lopes de Castanheda (1552-1561), Giovanni Battista Ramusio (1556), Giovanni Pietro Maffei (1588), Theodor de Bry (1598-1619), , Barthélémy d'Herbelot (1697), , Awnsham & John Churchill (1732).

auteur de l'édition anglaise de l'*Histoire générale des Voyages*, décrit bien le phénomène lié au développement de cette littérature de voyage :

Quoique nous ayons des Collections de Voyages en si grand nombre, on conçoit que les matériaux ne cessant pas de se multiplier par de nouvelles entreprises et de nouvelles découvertes, il sera toujours nécessaire de publier par intervalle quelques nouveaux Recueils, ou du moins des Additions continuelles aux anciens. Ainsi Hakluyt se cru obligé en 1599, c'est-à-dire dix ans après la première Addition, d'en donner une seconde avec un supplément considérable. Purchas publia un nouvel Ouvrage en 1625. Harris suivit leur exemple en 1705.⁸³

On peut donc voir l'engouement derrière les anthologies de voyages et le besoin d'actualité que ce genre littéraire demande. C'est ce contexte qui favorisa la création de l'*Histoire générale des Voyages*.

Prévost, même s'il occupa une place centrale dans la réalisation et les succès de l'*Histoire générale des Voyages*, est loin d'être le seul homme participant à cette écriture qui généra beaucoup de controverses et de critiques, mais rencontra également des soutiens motivés par l'intérêt de l'œuvre et sa publication. Le commencement de l'écriture de ce vaste ouvrage est la publication en Angleterre, d'une anthologie de récits de voyages par John Green entre 1744 et 1747⁸⁴. Cette initiative anglaise intéresse au plus haut point certains hommes d'état français soucieux de relancer l'intérêt du public pour les expéditions étrangères et par là de promouvoir une politique coloniale qu'ils jugeaient essentielle pour plusieurs raisons. Tout d'abord, les enjeux commerciaux liés au commerce extérieur sont un facteur important du développement économique et donc de la puissance d'un Etat par rapport à ses voisins. De plus, la création d'établissements et de places fortes au-delà des Océans permet d'être présent sur les routes commerciales, de contrôler, défendre et développer ses intérêts économiques et le prestige du Royaume. Ces grandes volontés nationales de développement sont favorisées par l'adhésion et le soutien de la population qu'il faut exacerber. Il aussi convaincre un nombre croissant d'investisseurs, de savants, de d'hommes d'état, de l'intérêt de ces entreprises. C'est là un des rôles de la littérature de voyage : développer la curiosité et la connaissance de l'étranger et augmenter ainsi l'intérêt d'un plus grand nombre de lecteurs. L'objectif final étant d'accroître sans cesse les investissements et les effectifs humains, matériels et financiers nécessaires à la multiplication et au renforcement de ces grandes expéditions aux enjeux

⁸³ Prévost, *H.G.V.*, *op. cit.*, t. I, Paris, Didot, 1746, *Préface des Auteurs Anglois*, p. ii.

⁸⁴ John GREEN, *A New General Collection of Voyages and Travels consisting of the most esteemed relations which have been hitherto published in any language, comprehending everything remarkable in its kind, in Europe, Asia, Africa and America, with respect to the several empires, kingdoms and provinces ; their situation, extent, bounds and division, climate, soil and produce ; their lakes, rivers, mountains, cities, principal towns, harbours, buildings etc., and the gradual alterations that from time to time have happened in each : also the manners and customs of the several inhabitants, their religion and government, arts and sciences, trades and manufactures : so as to form a compleat system of modern geography and history, exhibiting the present state of all nations ; illustrated not only with charts of the several divisions of the Ocean, and the maps of each country, entirely new composed, as well as new engraved, by the best hands, from the latest surveys, discoveries and Astronomical Observations : but likewise with variety of plans and prospects of coasts, harbours and cities ; besides cuts representing antiquities, animals, vegetables, the persons and habits of the people, and other curiosities : selected from the most authentic travellers, foreign as well as English*, London, Astley, 1745-1747, 4 vol. in-4°.

importants et variés. Ces considérations au sujet de la littérature de voyage montrent l'importance d'éduquer un lectorat toujours plus grand avec des connaissances plus vastes et plus fiables. Et pour répondre à ces volontés, une édition de l'*Histoire générale des Voyages* fût publiée en quatre-vingt volumes in-12° à Paris, également chez Didot, entre 1746 et 1789, c'est-à-dire dans un plus petit format, pour favoriser la diffusion et le transport du savoir contenu dans ces ouvrages⁸⁵.

On comprend donc ce que peut représenter ces écrits pour les différents états en lutte permanente pour l'expansion de leur royaume, et pour des auteurs soucieux d'émanciper l'esprit humain.

Dans cette conjoncture, les hommes d'état qui permirent à Prévost de commencer l'écriture de l'*Histoire générale des Voyages* sont Jean-Frédéric Phélypeaux, comte de Maurepas, ministre influent de la marine française de 1723 à 1749⁸⁶ et Henri François D'Aguesseau, magistrat et parlementaire érudit français⁸⁷. Maurepas apporte son aide et son soutien à Prévost pour la rédaction en lui procurant des cartes géographiques établies sur son ordre. D'Aguesseau, quant à lui, est considéré comme l'instigateur de l'édition française et c'est lui qui, avec beaucoup de zèle, fait parvenir à Prévost l'édition anglaise, page par page, au fil de l'écriture de Green. Et cela malgré les difficultés de communication entre la France et l'Angleterre engendrées par la guerre de succession d'Autriche qui eut lieu entre 1741 et 1748. Les actions déterminantes de ces deux hommes tout au long de la réalisation de l'édition française de l'*Histoire générale des Voyages*, qui s'étale de 1746 à 1759, poussent Prévost à leur décerner le titre de *Protecteurs des Sciences et des Arts*. Prévost bénéficia également du soutien financier du libraire parisien, Didot, ce qui lui permit de sortir les sept premiers tomes de l'édition parisienne et le début du huitième, qui correspondent aux quatre volumes de Green. Didot permet ensuite à Prévost de faire cavalier seul dans les tomes suivants.

Parmi les autres soutiens de Prévost on peut citer les avis favorables d'un certain nombre de lecteurs qui l'encouragent à fournir un travail de qualité et la reconnaissance de ses mérites par des écrivains, comme les éditeurs hollandais par exemple :

⁸⁵ Voir à ce sujet : Michèle Duchet, *Anthropologie et histoire au siècle des Lumières*, Paris, Albin Michel, 1995, 611 p., p. 90-91. « L'Histoire des voyages a certainement contribué à accélérer une évolution, qui dans la deuxième moitié du XVIIIe siècle tend à faire des récits de voyages une littérature de consommation courante, dont la production et la diffusion se transforment. Les collections *in-folio*, véritables objets d'art, enrichies de gravures et d'estampes, disparaissent peu à peu. »

⁸⁶ Jean-Frédéric Phélypeaux de Maurepas (1701-1781), il fût longtemps Ministre de la Marine du Royaume de France et participa à l'amélioration des techniques de navigation et de construction navale, pour moderniser la Marine Royale, notamment en misant sur des innovations techniques comme le renforcement de la coque et de l'artillerie des navires français pour compenser leur faiblesse numérique par rapport à la Marine Anglaise, la Navy.

⁸⁷ Henri-François D'Aguesseau (1668-1751), Magistrat et Parlementaire français, membre honoraire et plusieurs fois président de l'Académie des Sciences. Reconnue pour sa grande érudition et impliqué dans les cercles littéraires scientifiques et philosophiques, il signe par exemple en 1746 le privilège de l'*Encyclopédie ou Dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers*.

Heureusement Monseigneur l'abbé Prévost a fait cesser nos inquiétudes [« qu'une si belle et si utile Collection ne demeurât imparfaite »]. Après avoir traduit tout le commencement de ce Recueil, il a bien voulu se charger de le continuer, le Volume que nous offrons ici, est le premier de sa façon. Personne n'était peut-être mieux en état de remplacer l'Auteur Anglais, que son élégant Traducteur. Aussi l'a-t-il fait d'une manière qui lui a attiré, à juste titre, la Reconnaissance et les Applaudissements du Public.⁸⁸

Ce genre d'ouvrage et leurs auteurs sont aussi soutenus par de nombreuses personnes relativement moins connues, comme des éditeurs, des imprimeurs, des souscripteurs fidèles et des rédacteurs d'articles favorables à Prévost. Ces différents soutiens sont véritablement nécessaires aux auteurs pour permettre l'existence de leurs écrits ; ils ont par exemple manqué à l'éditeur de John Green, Thomas Astley qui fut contraint à l'abandon faute de souscripteurs suffisants.

Mais le manque de soutien n'est pas le seul obstacle à la diffusion et au succès de tels écrits ; la concurrence peut être rude malgré les marques de respects entre les auteurs. Les auteurs et les éditeurs sont sans cesse en train de mettre en avant les avantages de leurs éditions par rapport à celles des autres. Et ainsi ils cherchent tous à convaincre les lecteurs européens de la supériorité de leur travail et des bienfaits que l'achat de l'ouvrage procurerait. Dans le cas de notre étude, Jean Paul Mas nous apprend que lorsque Prévost commence à traduire le travail de Green sans son autorisation, ce dernier ne s'en formalise pas car c'est assez courant à l'époque, et, nous dit-il, il se sent même plutôt flatté de voir son ouvrage distingué par le Chancelier d'Aguesseau et trouve l'édition parisienne magnifique. Par contre les additions et les omissions faites par Prévost sont mal acceptées, et c'est ironiquement que l'édition hollandaise publie une édition qui met en lumière le travail de Prévost et juge ses commentaires et les opérés vis-à-vis de l'édition anglaise. « Il est certain que par ce procédé, de Hondt espérait attirer d'éventuels souscripteurs français et étrangers et concurrencer directement l'édition parisienne. »⁸⁹, il ajoute ensuite que cette concurrence a dut être effective puisqu'un continuateur de Prévost publie les transformations opérées par les auteurs hollandais pour montrer le peu d'importance qu'elles possédaient, qu'elles « ne concernaient que des détails insignifiants ou des attaques haineuses contre la religion catholique. »⁹⁰ Enfin, Prévost en enrichissant son travail par des cartes du célèbre Jacques-Nicolas Bellin⁹¹ et des gravures de Charles-Nicolas Cochin fils⁹², montre ses efforts pour rendre son édition plus attrayante.

⁸⁸ Prévost, *H.G.V., op. cit.*, t. X, la Haye, de Hondt, 1753, *Avertissement p. vii.*

⁸⁹ Jean-Paul Mas, *Avertissements de l'Histoire des Voyages*, dans Jean Sgard (dir.), *Œuvres de Prévost, op. cit.*, p. 401-402.

⁹⁰ *Ibid.*

⁹¹ Jacques-Nicolas Bellin (1703-1772), ingénieur et cartographe français spécialiste de l'hydrographie, membre de l'*Académie de Marine* et de la *Royal Society of London*, il fournit beaucoup de travaux pour l'*Encyclopédie* et ses cartes sont considérées comme des travaux d'arts et de sciences importants qu'il réalisait à partir d'observations et d'indications sans sortir de son cabinet. Il est décrit ainsi dans l'*Histoire générale des Voyages* : « Ingénieur de la Marine, Garde du Dépôt Royal des Plans & des Cartes. »

⁹² Charles-Nicolas Cochin (1715-1790), graveur et dessinateur français, il fût entre autres secrétaire-historiographe de l'*Académie Royale*.

On voit ainsi l'existence d'une farouche concurrence entre différents éditeurs européens, qui sont souvent liés voire confondus avec les auteurs des publications par les bénéfices et les succès de ces dernières. Car si les informations et les sources se transmettent par-delà les frontières pour former des œuvres imposantes et utiles, les souscripteurs et les ouvrages vendus voyagent eux aussi à travers l'Europe, l'on assiste donc à une concurrence internationale. Les auteurs, leurs éditeurs et aussi les commanditaires de ces grandes œuvres que sont les compilations de voyages fournissent des efforts considérables pour que leurs travaux surpassent en beauté et en utilité les autres éditions. On peut donc comprendre le caractère crucial d'une bonne publicité pour une œuvre, qui passe entre autres par la réputation de son auteur et par les critiques qu'écrivent les lecteurs qui circulent dans la presse et dans les cercles littéraires.

II.5.b) Contenus et ambitions

L'*Histoire générale des Voyages*, au premier coup d'œil, nous apparaît singulièrement exceptionnelle par l'ampleur des sujets qu'elle développe, mais par les yeux d'un lecteur du XVIIIe siècle, c'est une collection, une anthologie de relations de voyages comme il peut en exister d'autres. En effet, à cette époque, un certain nombre d'œuvres affichent des ambitions similaires comme nous avons pu le voir et cela est rendu visible en premier lieu dans le titre de l'édition anglaise et de celle de Prévost qui sont « A New General Collection [...] » et « [...] Nouvelle collection [...] qui représente l'état *actuel* de toutes les Nations ». Cette actualité et la nouveauté annoncées par ces œuvres prouve l'ambition des auteurs-compilateurs de fournir un travail qui dépasse les compilations précédentes grâce aux nouveautés présentes dans les sources employées et dans la façon de les présenter. Parmi ces nouveautés on doit citer la création, l'amélioration et l'utilisation de cartes et de gravures qui doivent améliorer le contenu et la qualité des connaissances que ces œuvres transmettent. On peut le voir dans l'œuvre de Green dont le titre précise qu'elle est « illustrated [...] with [...] maps of each country, *entirely new composed*, as well as *new engraved*, by the best hands, from the *latest* surveys, discoveries and Astronomical Observations » et chez Prévost l'*Histoire Générale des Voyages* est annoncée « enrichie de cartes géographiques *Nouvellement composées* sur les Observations les plus authentiques, de Plans et de Perspectives ; de Figures [...] ». L'utilisation de ses documents artistiques à visées scientifiques dans ces ouvrages renforce notre vision de la haute importance accordée à l'actualité des connaissances qu'ils retransmettent aux lecteurs et à la qualité de celles-ci. L'Abbé Prévost, dans l'*Avertissement* du premier tome écrit en parlant de Bellin, que « c'est à l'Auteur même de ces belles Cartes que j'ai confié toute la partie géographique du Recueil. [...] qui ne peuvent manquer d'enrichir cet Ouvrage. ⁹³ » et d'ajouter à l'honneur de Cochin :

⁹³ Prévost, *Histoire générale des Voyages*, op. cit., Paris, Didot, t. I, 1746, *Avertissement du Traducteur*, p. xvii.

Je n'ai pas eu moins d'attention à me porter d'habiles secours dans un autre genre. Quoique les Figures Anglaises ne soient pas sans beauté, on trouvera la différence fort grande à l'avantage des miennes. M. Cochin le fils, qui en a pris la conduite, est aussi connu par la richesse et l'agrément de son invention que par la délicatesse de sa gravure. [...] il a su tracer dans chaque figure la vérité du caractère, sans dissimuler celle de la ressemblance. ⁹⁴»

Dans ces commentaires élogieux de Prévost sur les documents qui enrichissent son travail, on trouve des traces de l'attention portée à la véracité des informations que les planches fournissent, aux intérêts qu'elles revêtent et à la supériorité de son édition qu'elles assurent. Dans le premier tome de l'édition anglaise, on apprend que l'ouvrage contient « les belles Cartes qui ont été dressées par l'ordre de M. le Comte de Maurepas, sur les observations de l'Académie des Sciences. »⁹⁵ et donc avec la participation de Bellin. Les auteurs hollandais ont eux aussi utilisés ces mêmes cartes, qu'ils ont cependant rendu meilleur selon eux en suppléant à quelques omissions et en rectifiant des erreurs dans les noms.⁹⁶ Il y a donc un soin particulier attaché aux cartes et aux gravures présentes dans ces « Collections de voyages », qui pour des raisons de prestiges et d'utilités scientifiques poussent les différents auteurs et les éditeurs à justifier la supériorité de leurs travaux et souligner leurs caractères inédits. L'étude présente propose quelques exemples de ces travaux qui sont observables parmi les annexes relatives à cette recherche.⁹⁷

Pour se rendre compte de l'ampleur des ambitions affichées par les auteurs de ces collections imposantes, il convient d'observer les contenus annoncés dans leurs titres, qui sont d'une diversité farouche ⁹⁸. Il faut se rendre compte de ce que représente un ouvrage qui propose une vision de « toutes les relations de voyage » maritimes et terrestres, « publiées jusqu'à présent » dans les langues de « toutes les Nations connues ». Cela comprend plusieurs dizaines de récits généralement plutôt dense par leur écriture du quotidien, des histoires entendues et des souvenirs, mais aussi par la diversité des observations et des commentaires sur leurs découvertes. Au total c'est plusieurs milliers de pages écrites relatives aux voyages qui forment le sujet annoncé par cette « Nouvelle collection ». Et les différentes éditions et auteurs font état d'un nombre de récit qui s'accroît de plus en plus au fil des ans et de la multiplication des voyages autour du globe. Les récits de voyages forment donc le corps de ces collections et de la même manière qu'un voyageur écrit son expérience pour ne pas l'oublier et la diffuser en vue d'assouvir des curiosités et d'apporter des informations sur des espaces et des cultures inconnus du grand nombre. Les auteurs qui participent à l'*Histoire générale des Voyages* sont conscients de l'importance de ces relations et des bienfaits qu'elles peuvent fournir à un public, des éclairages qu'elles peuvent apporter. Les auteurs hollandais, par exemple, lorsqu'ils parlent des travaux qu'ils apportent à l'édition de Prévost et des bienfaits que cela peut fournir au public

⁹⁴ *Ibid.*

⁹⁵ *Ibid.*, *Preface des Auteurs Anglois*, p. ix.

⁹⁶ Prévost, *Histoire des Voyages*, op. cit., la Haye de Hondt, t. I, 1747, *Avertissement sur cette Edition*, p. xix-xx.

⁹⁷ Voir Annexe 2 .

⁹⁸ Annexe 6 et 7.

écrivent que « l'Histoire de l'esprit humain y gagnera peut-être. »⁹⁹ Dans la même veine, la « Préface des Auteurs Anglois », contient une série de trois objectifs clairement annoncés :

Il est peu nécessaire de nous étendre sur les avantages d'une entreprise de cette nature, lorsqu'on peut reconnaître au seul titre qu'elle [*Histoire générale des Voyages*] a trois buts d'une égale importance : 1°. D'empêcher la perte d'un grand nombre de Livres précieux ; 2°. De rendre communs des Livres rares ; 3°. De former un corps des meilleurs Auteurs qui ont écrit sur les différentes parties du Monde.¹⁰⁰

On peut alors voir quelques ambitions qui apparaissent universelles dans la transmission de connaissances au plus grand nombre, pour qu'elles ne soient plus réservées à une élite intellectuelle, de même que l'accès aux « Livres rares » et aux « meilleurs Auteurs » se généralise. Ainsi, *Histoire générale des Voyages* annonce clairement de vastes prétentions pédagogiques pour son public et une attention particulière aux sources qu'elle utilise et qu'elle étudie en profondeur pour en comprendre tous les intérêts et les limites.

Cette collection propose aussi une vaste somme des connaissances qui apparaissent sous la plume des voyageurs de son corpus. Elle divise cette masse d'observations et de renseignements en grands ensembles Géographiques, en voyages réalisés par différentes Nations et en développement chronologique des voyages et des découvertes. Le but étant de « former un système complet d'Histoire et de Géographie Moderne ».

Dans l'utilisation des relations de voyages et la création d'un récit historique, on observe différents éléments. Les voyageurs d'une Nation se succèdent chronologiquement et le récit se construit au fil des événements qui jalonnent leurs périple. Ce sont alors les découvertes et les premiers établissements qui acquièrent une grande importance, ils marquent le début des expéditions vers une Région et sont le point de départ de beaucoup de chapitres de *Histoire générale des Voyages*. S'en suit le récit du déroulement du voyage et les événements marquants qui s'enchaînent jusqu'au retour, puis le départ du second voyageur, les nouveaux développements de l'Aventure coloniale de son Pays avec et les endroits abordés, les rencontres, etc. L'Histoire est construite avec ses hommes qui représentent un Pays, une Culture, qui s'embarquent et qui, au grès des navigations découvrent et interagissent avec un Monde si loin et différent de l'Europe. Les étonnements, les batailles, les trahisons, les rumeurs et les discussions qui sont rapportées sont innombrables et, d'abord sous la plume d'un auteur-voyageur, puis d'un compilateur-traducteur cette somme d'expériences racontées se transforme en récit historique dont la cohérence est sans cesse remise en question par les historiens. Nous verrons ensuite l'importance primordiale accordée à la méthode d'écriture et d'organisation de ses récits, mais toujours, les connaissances qui renseignent sur l'histoire des établissements européens proviennent où des relations originales écrites pendant ou après un voyage, où des grandes compilations de récits qui permettent des commentaires s'appuyant sur la comparaison d'autres témoignages. C'est donc à travers une multitude de renseignements de qualités et de provenances hétérogènes, qu'il est souvent difficile de déterminer, que les collections de récits

⁹⁹ Prévost, *H.G.V.*, *op. cit.*, t. I, la Haye, de Hondt, 1747, *Avertissement du Traducteur*, p. xviii.

¹⁰⁰ Prévost, *H.G.V.*, *op. cit.*, t. I, Paris, Didot, 1746, *Préface des Auteurs Anglois*, p. i.

proposent des histoires de voyages, de découvertes, d'évolution des représentations du monde et des sociétés. En prenant le nom de « succès », de « décadences », d'« état » ou de « situation », des chapitres sur les différentes Nation de l'Europe sont décrite en fonction des espaces visités, comme un arrêt sur image, et l'on peut suivre ainsi différentes étapes de cette époque d'élargissement des frontières physiques et culturelles.

Le « système de Géographie » annoncé dans le titre de l'œuvre est créé lui aussi par une somme astronomique d'informations différentes. Le Monde est découpé en grandes Régions comme « les Indes Orientales », « la Tartarie », « l'Amérique » et en de nombreux Pays avec par exemple « la Guinée », « l'Angola », « le Tibet » ou « l'Hindoustan ». Ces espaces délimités sont eux aussi subdivisés en Etats, en territoires qui abritent les populations, les espèces d'animaux et de plantes et les cultures. Et c'est un ensemble d'observations et de considérations qui forment alors la distinction géographique et la création de frontières. Les montagnes, les climats, les fleuves et les Mers associés aux mesures opérées puis rapportées par certains voyageurs deviennent des ensembles géographiques cohérents sous la plume des savants et des réalités sous le crayon des cartographes. Une fois encore ces délimitations servent à compartimenter le récit, avec des chapitres sur le voyageur dans telles ou telles Région, Etats ou Royaume, puis des chapitres sur les cultures, les forces, les habitants, la situation, le commerce, et beaucoup d'autres thèmes qui tendent à représenter, à connaître un territoire. Dans l'*Histoire générale des Voyages*, il y a environ neuf tomes qui traitent des différentes parties de l'Asie actuelle dont cinq relatifs aux Indes, quatre de l'Afrique, et quatre de l'Amérique, bien sûr, certains tomes abordent de nombreuses Régions, voire le Monde tout entier. Le travail de Jean-Paul Mas¹⁰¹ permet de se rendre compte facilement du découpage géographique général opéré par Green et par Prévost et par là permet à ceux qui s'intéressent à cette œuvre de naviguer plus facilement à travers ces épais livres.

Mais ce qui reste sans conteste le plus utile et le plus impressionnant pour avoir un aperçu de l'étendu des sujets présents dans l'ensemble des quinze tomes de l'*Histoire générale des Voyages*, est le seizième tome. C'est un gigantesque index appelé *Table alphabétique des Matières contenues dans les XV. Volumes de l'Histoire générale des Voyages. Tome seizième*. Il paraît en 1761 à Paris chez la Veuve Didot, et il est admirablement construit et renseigné avec beaucoup de sérieux. Il comprend sept cent soixante seize pages et des milliers d'entrées qui renseignent sur tous les thèmes, les sujets, les personnages et les événements qui apparaissent dans l'un ou plusieurs tomes de l'œuvre majeure de Prévost. Cette diversité est incroyable, il devient évident quand on consulte cet index que l'*Histoire générale des Voyages* est un proche d'un dictionnaire regroupant tous ce qui a été observé et vécu par les voyageurs pendant près de trois siècles. Prévost avait annoncé la réalisation d'une table des matières, mais celle qui est publiée en 1761 n'est pas son œuvre, peut-être sa réalisation lui paraissait trop fastidieuse et la rigueur demandée l'a découragé, ou que l'écriture d'un index n'est pas assez romancée pour sa plume ou encore Prévost, libre comme l'air, a-t-il prit la fuite après toutes ces années de rédaction ?

¹⁰¹ Jean-Paul Mas, *Avertissements de l'Histoire des Voyages*, dans Jean Sgard (dir.), *Œuvres de Prévost, op. cit.*, p. 400-401.

Toujours est-il que l'ouvrage de l'Abbé est impressionnant par ses ambitions et l'importance de son contenu. Mais il est impossible pour une somme de connaissances ou une simple compilation de récits de voyages d'avoir eu un tel retentissement, autant de soutiens et d'avoir motivé des rééditions importantes peu de temps après sa publication. L'*Histoire générale des Voyages* est une œuvre qui marque ses contemporains par le travail et les réflexions méthodologiques qui lui permettent de répondre aux attentes du public et de remplir les objectifs fixés par ses auteurs. Avec par exemple la transmission de connaissances fiables, la mise en valeur et la diffusion élargie des écrits de voyageurs les plus utiles, et l'écriture d'un « système complet d'histoire et de géographie qui représentera l'état actuel de toutes les Nations ».

II .5.c) Une méthode augmentée qui fait débat

Etudier les choix opérés tout au long de l'écriture de l'*Histoire générale des Voyages* est primordial pour comprendre sa place dans la littérature européenne du XVIII^e siècle et apercevoir certaines modalités de la construction du savoir à cette époque. Les méthodes utilisées par les différents auteurs, qu'ils soient compilateurs, traducteurs ou historiens ont été la source de nombreuses réflexions, de justifications et de débats voire de conflits entre les écrivains des différentes éditions.

Dès le départ de la rédaction de l'*Histoire générale des Voyages*, la volonté de dépasser les collections existante ou passées est établis clairement. Lorsque les auteurs anglais décrivent leur méthode et les raisons de sa supériorité sur les autres œuvres ils commencent par souligner les défauts de celles-ci¹⁰². Il y a par exemple le choix malheureux des relations compilées, par leur manque de fiabilité, la faible utilité des observations du voyageur-écrivain ou leur obsolescence ou encore le manque de relations d'une Nation étrangère à la leur et le discours autocentré que cela peut engendrer. On leurs reproches aussi de retrancher d'importantes parties de ces récits, de les raccourcir et par là de les rendre inutiles, corrompues ou de les « mutiler ». Il est aussi reproché de ne pas confronter les sources entre elles ou lorsque cela est fait de ne pas citer les voyageurs qui corroborent ou corrigent les observations, ces derniers perdent alors « leur droit de propriété ». Il apparait donc quantité d'imperfections dans les compilations de l'époque qui encombrant la lecture et les éclairages qu'elles pourraient fournir et l'édition anglaise entend bien les corriger, faire mieux.

Cette nouvelle méthode inspirée des travaux précédents mais les dépassant après avoir analysé leurs défauts aura selon ces auteurs trois avantages principaux. Conserver le sens premier des renseignements, toujours citer et rendre à chaque écrivain ce qui est à lui, éviter les répétitions qui entraîneraient de l'ennui chez le lecteur et des longueurs inutiles. Pour cela ils proposent un plan qui divise les relations de voyages compilées en séparant le récit des aventures des observations et des remarques sur les Pays traversés, c'est une distinction qui fait naître un plan

¹⁰² Voir à ce propos la *Préface des Auteurs Anglois* ; Prévost, *H.G.V., op. cit.*, t.I, la Haye, de Hondt, 1747.

à la fois chronologique et géographique¹⁰³. Une partie consacrée aux « Extraits » des voyages qui contient les aventures et les événements racontés ainsi que la description des lieux visités. Cette partie contient aussi en théorie une introduction pour présenter le voyageur et l'origine, la forme et la nature de la relation, ainsi qu'une critique, « un jugement sur le mérite ou sur les défauts » de ses observations et des travaux comme les Cartes ou les Figures. La seconde partie appelée « Réduction » contient les remarques sur chaque Pays, ses habitants et ses productions naturelles faites par les différents voyageurs qui ont décrits ces objets. Cela forme selon eux « un corps » dans lequel les observations de plusieurs voyageurs s'accordent, se suivent, se répondent ou se contredisent. Pour simplifier la comparaison des sources et la correction des erreurs, et pour laisser au lecteur la possibilité de voir une diversité d'observation sur un même lieu et de pouvoir se forger un avis. Les auteurs anglais précisent alors l'importance de leurs notes de bas de page pour « corriger les erreurs, fixer les opinions, ou de concilier leurs différences, d'éclaircir les obscurités, et de suppléer par divers secours aux omissions qui se trouvent souvent dans les Voyageurs. »¹⁰⁴ Il faut également souligner la présence de nombreuses *marginalias* dans tous les chapitres, qui apportent des renseignements sur les contenus des paragraphes, les voyageurs à qui appartiennent les observations et la date à laquelle elles sont faites. C'est un moyen supplémentaire d'améliorer et de faciliter la lecture, en aidant les lecteurs à parcourir ces vastes ouvrages plus aisément en lui donnant des repères réguliers.

Au total, ils cherchent à rendre un récit fidèle, vérifiable et agréable à lire, « sans superfluité », c'est-à-dire sans longueur excessives et sans trop couper les relations pour qu'elles gardent une utilité scientifique et une unité littéraire.

Prévost, lorsqu'il commence à traduire l'édition anglaise voit à son tour des inconvénients à la méthode employée, il précise alors :

Ils n'ont pas fait assez remarquer que leur objet n'est pas l'Histoire des Pays où les Voyageurs ont pénétrés, mais seulement l'Histoire de leurs Voyages et de leurs Observations ; de sorte que s'il en résulte effectivement de grandes lumières pour la Géographie et l'Histoire en général, c'est par accident, [...]¹⁰⁵

On peut voir ici que Prévost est en désaccord avec la tournure que prend le travail anglais, il se pose dorénavant en tant qu'historien qui regarde la tournure générale de l'œuvre dans son contenu et l'utilisation des récits de voyages dans la construction d'une histoire européenne. Il fait aussi le reproche aux anglais de faire la part belle à leurs voyageurs alors que leur ouvrage annonce une histoire générale sensée raconter les découvertes et les observations de toutes les Nations. Des reproches que l'Abbé Prévost répètera plusieurs fois, notamment dans l'avertissement du tome V en 1748, à la fois pour se mettre en avant et montrer la supériorité de sa méthode et de son édition, mais aussi pour confirmer et ajouter du poids à son statut d'historien. C'est pour cela, que lorsque les anglais arrêtent en cours de route leur ouvrage en

¹⁰³ Michèle Duchet, *Anthropologie et histoire au siècle des Lumières*, Paris, Albin Michel, 1995, p. 81-82.

¹⁰⁴ Prévost, *H.G.V., op. cit.*, t.I, la Haye, de Hondt, 1747, *Préface des Auteurs Anglois*, p.vi.

¹⁰⁵ Prévost, *H.G.V., op. cit.*, t. I, Paris, Didot, 1746, *Avertissement du Traducteur*, p. x.

1747, Prévost devient le seul et véritable auteur de l'*Histoire générale des Voyages*. Ce qui est à nuancer car les auteurs hollandais, qui suivent de près l'édition parisienne, vont compter désormais dans leur rang John Green qui apportera toute son expérience à l'édition hollandaise. Ils seront désormais encore plus critiques et capable de pointer les moindres erreurs, tant méthodologiques que de traductions.

Néanmoins, Prévost, en passant de traducteur à auteur retrouve un peu plus de liberté. En effet, en tant que traducteur il ne pouvait qu'influer légèrement sur le style de l'édition anglaise pour essayer de corriger de temps en temps « leurs excès de pesanteur et de prolixité, à leurs répétitions sans fin »¹⁰⁶. En devenant auteur, de nouvelles possibilités s'offrent à lui en tant qu'historien et à partir du tome VIII (1750), progressivement il va modifier la méthode, le plan et donc l'objectif général de l'ouvrage. Il donne plus de places à des voyageurs de nationalités diverses ; il cherche à fournir à l'*Histoire générale des Voyages* une tournure plus historique et sa plume occupera désormais une place plus importante dans l'écriture de l'œuvre. Mais c'est vraiment en 1754 qu'il se libère totalement du plan et de la méthode anglaise, qu'il avait dû suivre en partie jusqu'aux voyages concernant l'Amérique.

Désormais, Prévost a les coudées franches pour continuer à Sa manière l'écriture de l'Histoire des voyageurs. Il fait le choix de rédiger des tomes plus concis et décide d'un nouveau plan en trois parties : d'abord une vision d'ensemble sur l'histoire des découvertes et des premiers établissements, ensuite les journaux des voyageurs abrégés et réduits à ce qu'il juge le plus intéressant pour transmettre, enfin des descriptions sur chaque pays et ses habitants¹⁰⁷. Pour exemple la table des matières de « Voyages dans la presqu'Isle en deça du Gange »¹⁰⁸ :

<i>Description des royaumes de Tanjour, de Marav, de Maduré, de Maissour, de Gingi et de Carnate</i>	<i>Pag.1</i>
<i>Parag .I. Origine de l'Etablissement des François à Pondichery,</i>	<i>15</i>
<i>Parag.II. Dernières Guerres de l'Inde, ou Constitution des troubles depuis 1741. Supplément,</i>	<i>51</i>
<i>Parag.III. Description de la Côte de Coromandel,</i>	<i>124</i>
<i>Premier Voyage des François, dans l'Arabie heureuse, par l'Océan Oriental,</i>	<i>153</i>
<i>Parag.II. Voyage à Mouab, Cour Royale d'Yemen,</i>	<i>164</i>
<i>Parag.III. Observations sur l'arbre et le fruit du Caffé de l'Arabie heureuse,</i>	<i>173</i>
<i>Parag.IV. Nouvelles Observations plus particulières sur la culture du Caffé, Supplément,</i>	<i>187</i>
<i>Supplément à la Description des Iles de Bourbon et de France,</i>	<i>186</i>

Avec ce choix de changer d'organisation, l'Abbé Prévost marque sa volonté de transmettre plus de connaissances scientifiques de qualité. C'est le souci d'enrichir et de faire partager à ses lecteurs le savoir apporté par les observations des voyageurs. En plus de romancer les récits des voyageurs pour les rendre plus attractifs comme il sait si bien le faire, Prévost a le désir d'instruire son public. Il utilise ainsi la littérature de voyage à des fins pédagogiques pour transmettre et diffuser un savoir.

¹⁰⁶ Prévost, *H.G.V.*, op. cit., t. X, la Haye, de Hondt, 1753, *Avertissement de Mr. L'Abbé Prévost*, p. iv.

¹⁰⁷ A ce propos, les analyses de Jean-Paul Mas et de Michèle Duchet sont de très bonne qualité : Michèle Duchet, *Anthropologie et histoire au siècle des Lumières*, op. cit., p. 80-90. Et Jean-Paul Mas, *Avertissements de l'Histoire des Voyages*, op. cit., p. 401-407.

¹⁰⁸ Prévost, *H.G.V.*, op. cit., La haye, de Hondt, 1756, *Table des Titres et Paragraphes contenus dans ce Volume*.

Un objectif bien honorable mais une méthode qui ne fait pas l'unanimité et va lui attirer de nombreux reproches, en particulier des auteurs de l'édition hollandaise. Ces derniers trouvent son écriture trop romancée, ils jugent certaines de ses sources obsolètes et lui reprochent un manque de clarté sur leur origine. Dans les préfaces de leur édition, ils expliquent en détail tout ce qu'ils reprochent à l'écriture et à la méthode prévostienne et n'ont de cesse de souligner des fautes, des omissions importantes, des orthographes défailtantes, des sources non actualisées.

Des reproches qui rappellent ceux que Prévost adressait lui-même, aux auteurs anglais lorsqu'il était traducteur... La méthode mise au point par les anglais, critiquée et augmentée par Prévost sera à nouveau modifiée par les auteurs hollandais qui chercheront à s'inspirer du meilleur de chacune. On voit ainsi quels problèmes se posent aux auteurs pour réaliser un ouvrage aussi complet et aussi ambitieux que l'*Histoire générale des Voyages* et donc la nécessité, pour eux, de construire une méthode efficace et fiable. Ces débats autour de la méthode sont au cœur des problématiques de la construction du savoir à travers les récits des voyageurs et de la concurrence entre ces écrivains de l'histoire européenne.

6. Un pari réussi ?

Si l'*Histoire générale des Voyages* est une œuvre représentée par un auteur particulier, par des motivations européennes à la fois dans la collecte et la transmission de connaissances, dans quelle mesure les objectifs qu'elle s'était fixés sont-ils remplis ?

II.6.a) Les preuves d'un succès

Pour connaître le succès d'une œuvre à l'époque de sa publication l'historien doit s'appuyer sur toutes les sources dont il peut disposer. Dans le cas présent les renseignements qui pourront indiquer l'ampleur du succès et de la réussite de l'*Histoire générale des Voyages* au XVIIIe siècle sont fournis essentiellement par les indices de sa popularité. Une popularité qui s'exprime dans des milieux hétérogènes.

Il est maintenant clair que les motivations qui ont poussées la création de cette anthologie sont nombreuses, et l'engouement du public, des souscripteurs et des commanditaires de cet Ouvrage n'a pas diminué tout au long de sa rédaction et de sa publication. Cette œuvre a rencontré un succès assez considérable lors de sa parution et les preuves ne

manque pas. En premier lieu on observe la rapidité des décisions de rééditions qui sont représentatives d'une confiance dans la réussite des ventes, si l'édition de Paris à ses débuts suit, comme on l'a vu, pages à pages l'impression de l'édition anglaise, le travail de Prévost quand il est seul dans la rédaction de l'*Histoire générale des Voyages* est lui aussi suivi de près par des éditeurs hollandais motivés par la grandeur et la qualité de l'œuvre. On peut citer aussi l'édition in-12° dont la parution commença immédiatement après le commencement de la traduction de Prévost et une édition Allemande qui fût attesté par l'Abbé en 1750¹⁰⁹. Il y a donc une forte demande de la part d'un public acquis puisque l'Ouvrage est édité jusqu'à la fin du XVIIIe siècle.

Ensuite, on peut se rendre compte de la réussite de la collection de voyages de Prévost grâce au prestige et aux subsides que celui-ci en retira. Cet homme de lettres accompli et connu du grand public vécut la période la plus prospère de sa vie entre 1755 et 1760, c'est-à-dire les dernières années de l'écriture de l'*Histoire générale des Voyages*. Les revenus rapportés par cette œuvre permettent à Prévost d'empocher dix milles livres de la part de son éditeur¹¹⁰. Outre les bénéfices financiers, Prévost fait désormais parti des auteurs Français qui ont accès aux salons littéraires, il est suffisamment connu par son travail d'historien et de journaliste pour côtoyer des auteurs influents ou des nobles, par exemple la Duchesse d'Aiguillon dit un jour à Prévost en parlant de l'*Histoire générale des Voyages*, « vous pouviez faire mieux cet ouvrage ; mais personne ne pouvait le faire aussi bien ¹¹¹ ». Il y a des lecteurs influents qui se passionnent pour ces récits de voyages et d'autres qui participent, qui s'impliquent dans sa création comme le Chancelier d'Aguesseau qui « vérifiait » de ses propres yeux l'exactitude des citations et qui, avec ses « rares qualités d'esprit » et son érudition communiquait ses remarques à Prévost¹¹².

Une autre façon de questionner le succès de cette anthologie est sa réception par des philosophes et des auteurs influents de l'époque. Par exemple, dans les premières années de sa parution, l'*Histoire générale des Voyage* a bénéficié d'une recension anonyme qui parut dans *Le Journal des Savants* et cela montre un peu plus la reconnaissance officielle, l'accueil favorable de la grande collection de voyage dans les cercles lettrés en France¹¹³. L'Ouvrage est aussi présent dans un certain nombre de bibliothèques et de collections prestigieuses comme celle du Baron d'Holbach, mais on le retrouve aussi sous forme d'un œuvre consultées par d'autres écrivains pour inspirer leurs romans et les doter d'exemples et d'événements lointains. On peut compter notamment Rousseau dans son *Discours sur l'origine et les fondements de l'inégalité parmi les hommes* (1755), ou Voltaire et les pages relatives à l'inquisition de Goa dans *Candide*. Il y a aussi un certain nombre de liens entre l'anthologie de Prévost et l'*Encyclopédie* de Diderot et

¹⁰⁹ Prévost, *H.G.V.*, *op. cit.*, la Haye, de Hondt, 1753, *Avertissement de Mr. l'Abbé Prévost*, p. iv. L'édition de Paris date de 1750.

¹¹⁰ Jean Sgard, *Vie de Prévost (1697-1763)*, Québec, Presses de l'Université Laval, 2006, p. 231.

¹¹¹ *Ibid.*, p. 218.

¹¹² Prévost, *H.G.V.*, *op. cit.*, t. XIII, Paris, Didot, 1756, *Avertissement*, p. ii.

¹¹³ Florence D'Souza, « Les représentations de l'Inde et des Indiens dans l'*Histoire générale des voyages de L'Abbé Prévost* : le rôle de la traduction en français à partir d'un original en anglais dans l'accumulation des savoirs », *Annales historiques de la Révolution française* [En ligne], 375 | janvier-mars 2014, p. 44-45.

d'Alembert et au final, l'*Histoire générale des Voyages* est affiliée au mouvement dit des Lumières par la façon d'écrire l'histoire qu'à Prévost dans cette œuvre monumentale. Dans sa façon fluide et explicative d'écrire les enchainements d'évènements et les contextes qui agitent le monde, et par son effort pour rendre ses lectures agréables et instructives. Et si des philosophes vont y puiser des sources d'inspirations, l'écriture et la méthode historiques de l'Abbé font partie des raisons qui justifient ces emprunts.

L'inventaire détaillé des emprunts à l'*Histoire* de Voltaire, Rousseau, Montesquieu, Diderot et de bien d'autres n'a pas encore été dressé, mais on sait déjà qu'il est considérable. De sorte que, marginalement il est vrai, Prévost a participé à l'essor des encyclopédique et au mouvement philosophique. L'intérêt témoigné par les philosophes pour l'*Histoire* implique bien la reconnaissance de sa valeur documentaire et scientifique.¹¹⁴

La valeur des informations contenues dans cette collection de récits imposante fait partie des enjeux importants qu'elle doit assumer. La littérature de voyage à la particularité de laisser beaucoup de place à l'imagination, aux doutes et à l'honnêteté des écrivains voyageurs vis-à-vis de leurs lecteurs. Cela est causé par la distance qui les sépare de leurs lecteurs et par leurs contacts avec des peuples et des espaces dont l'image est, pour leur public, souvent biaisée par les préjugés et les mythes. Alors on peut comprendre que l'étude d'une anthologie centrée sur des relations de voyages est rendus difficile par les mystères qui entourent les observations des voyageurs, qui forment la base de cette littérature. De plus, dans le cas de l'*Histoire générale des Voyages* l'importance et la confiance accordée aux différents voyageurs sont sources de désaccords et sans cesse remises en question par les écrivains et certains lecteurs qui s'intéressent à l'Ouvrage. On peut ajouter que Prévost endosse un rôle de traducteur dans son écriture, ce qui ajoute encore des risques de « mutilations » des informations. Mais pendant la lecture, il apparaît peu à peu que les renseignements transmis et la traduction des relations sont de qualité et proviennent d'un travail sérieux. Une des qualités de cette œuvre est en effet dans les renvois qui existent entre différents voyageurs qui permettent des comparaisons et des analyses intéressantes entre les observations, mais aussi dans les comparaisons possibles entre les éditions pour se rendre compte des désaccords présents à l'époque. C'est donc un coup de force que réalise Antoine François Prévost d'Exiles dans la réalisation d'une telle œuvre. Et même les auteurs Hollandais, qui sont pourtant les premiers à souligner et corriger les défauts de l'édition parisienne, finissent par « faire le juste éloge » du travail de l'Abbé Prévost et par exprimer « la satisfaction que nous a donné sa lecture ¹¹⁵ ». C'est en quelque sorte une consécration pour Prévost qui est reconnu à la fin de sa participation à l'*Histoire générale des Voyages* comme un historien de son temps accompli.

Mais Prévost reste toujours un romancier qui s'approprie la narration de cette histoire qui se déroule au fil des voyages, il est présent derrière chaque mot qu'il traduit et décide des sujets et des transitions qu'il opère dans cette lecture aussi instructive qu'agréable. On voit

¹¹⁴ Jean-Paul Mas, *Avertissements de l'Histoire des Voyages*, dans Jean Sgard (dir.), *Œuvres de Prévost, op. cit.*, p. 406.

¹¹⁵ Prévost, *H.G.V.*, *op. cit.*, t. XVIII, la Haye, de Hondt, 1763, *Avant-Propos* p. xiv.

parfois apparaître des expressions de tolérances et de courages chez les voyageurs qui dépassent les exemples trop nombreux d'enrichissements personnels et de dominations. Son histoire prend quelques fois une dimension humaine et sentimentale à la manière de ses romans qui peuvent s'inspirer d'évènements et de personnages réels. Prévost est aussi capable de mettre l'accent sur des faits que l'histoire va confirmer, comme les prémices de soulèvements aux Amériques, des problèmes d'administrations des colonies ou de démographies et des raisons de déclin, de décadence de certains Etats ou établissements, notamment aux Indes avec les Portugais et les Hollandais.

Ainsi, sa plume peut être si présente qu'elle va parfois jusqu'à effacer la diversité des voyageurs. Si cela peut permettre à son récit de gagner en intérêt littéraire, de le rendre plus lisible et de laisser plus de place aux lecteurs, à leurs lumières et à leur imagination, c'est aussi un objet de critiques nombreuses et assez virulentes.

II.6.b) Les Limites

Si l'*Histoire générale des Voyages* a été à la hauteur d'un certain nombre des objectifs qu'elles présentaient fièrement, parallèlement elle est rédigée dans un XVIIIe siècle marqué par d'importantes évolutions. Après les années qui virent le développement des expéditions de découvertes et d'élargissement de l'espace connu par les européens, puis l'établissement des Grandes Compagnies Commerciales qui se renforcèrent tout au long du XVIIe siècle, on assiste à une évolution des objectifs et des pratiques des voyageurs européens.

La multiplication des expéditions navales a été rendue possible grâce aux progrès dans la construction des bateaux, l'augmentation de l'armement des convois et une meilleure maîtrise des voies navigables. Les voyages sont plus sûrs et moins longs, les océans sont mieux connus et maîtrisés. Les états ont donc la capacité de développer leur installation dans ces pays. Tout en continuant les exportations fructueuses des produits orientaux, ils transforment leurs comptoirs en territoires qu'ils contrôlent. Ces petites factoreries du XVIIe siècle deviennent de véritables villes dynamiques. Un des exemples les plus représentatifs est Madras, sur la côte de Coromandel : les anglais fondent Madras en 1659 avec la construction du fort St Georges, et au début du XVIIIe siècle sa population atteint au moins 200 000 habitants.

Cet exemple est loin d'être le seul et montre bien qu'au cours du XVIIIe siècle, les petits comptoirs européens isolés deviennent des centres de commerce international dans lesquels l'influence du pouvoir de certaines puissances européennes se confirme.

Aux Indes Orientales l'influence anglaise est toujours en expansion ; elle est désormais concurrencée par la France, qui devient l'autre principale puissance coloniale européenne, contrairement aux Hollandais qui voient leur influence décliner.

Cette nouvelle situation impacte donc naturellement la pratique du voyage et ses enjeux car désormais les nations européennes préfèrent envoyer un officier compétent ou un architecte qu'un écrivain voyageur. Cette évolution du contexte entraîne des attentes différentes de la part des gouvernements. Désormais installés et devenus puissants dans de vastes régions indiennes, ils luttent pour l'hégémonie et pour l'expansion de leurs colonies. Dans cette période conflictuelle en Europe et dans les colonies, l'Anthologie de voyages acquiert de nouveaux enjeux : valoriser le prestige de sa propre nation et décrédibiliser les rivaux.

Les relations de voyages évoluent parallèlement avec l'intérêt du public qui se déplace vers des expéditions encore plus lointaines et plus extrêmes. En Inde, désormais, les récits fournis par les européens sont moins marqués par l'inconnu, le hasard et l'importance des rencontres. Ils deviennent une littérature de civilité, de sociabilité qui s'euro péanise au rythme du développement de la colonisation. Il reste tout de même des passages classiques dans les relations de voyages, à savoir l'étape périlleuse de la traversée et le récit des conflits. Ainsi, après avoir raconté l'histoire des découvertes et des premiers explorateurs, l'*Histoire générale des Voyages* arrive, d'une certaine façon à la limite de son objectif premier.

Le XVIIIe siècle est aussi une époque où les connaissances acquièrent de nouvelles importances. Avec les progrès techniques et le développement de la méthode scientifiques les attentes vis-à-vis de l'information qu'une relation de voyage peut rapporter en Europe sont de plus en plus exigeantes. Les critiques entre auteurs se font plus virulentes et l'on assiste parfois à des accusations violentes. Les compilateurs de ces grandes anthologies sont sous contrats pour rédiger ces œuvres et la neutralité de leurs écrits est parfois mise à mal par leurs commanditaires. On leur demande en effet d'éviter les certains positionnements moraux et politiques sur des sujets sensibles. C'est le cas d'Antoine François Prévost d'Exiles qui est à plusieurs reprises soupçonné d'être devenu un auteur à gages, au service de la politique de son Pays. En effet, les relations de voyages offrent une vision assez contrôlée des hommes et des femmes qui s'embarquent, et rapporter et transmettre les déshonneurs de ses compatriotes voyageurs est mal vu par les commanditaires et le pouvoir politique qui lutte contre ce genre de publicité car elles découragent de potentiels engagés et peuvent être utilisés par les Nations rivales. La distance et les épreuves qui font partie de ces aventures marquent obligatoirement ces Européens, qui doivent s'adapter à leur nouvel environnement. Leurs mœurs sont aussi impacté par ces changements et il est donc possible de s'imaginer une certaine débauche, un vent libertin sur les comportements de ces hommes à des milliers de kilomètres de chez eux, occupant un monde nouveau pour le profit de riches marchands et de nobles restés en France. Les compilateurs, malgré l'impact de leurs plumes et de leurs choix dans l'écriture des anthologies, ne peuvent exprimer clairement leurs positions personnelles vis-à-vis des événements relatés et des personnages décrits. Et même si chez Prévost on peut apercevoir des sympathies pour certains voyageurs, assez ironiquement, il ne peut prendre parti, lui qui aime tant les héros et les héroïnes passionnés.

Ce romancier devenu historien est représentatif d'une évolution littéraire qui a lieu au XVIIIe siècle et transforme à la fois les exigences liées à la transmission et à la création de connaissances, mais aussi la littérature de son temps en profondeur.

II.6.c) Sciences et Littératures

Prévost, cet homme né à la toute fin du XVIIe siècle, romancier à la réputation douteuse dans une première de sa vie, puis journaliste, traducteur et historien jusqu'à sa mort en 1763 a vécu dans une période de transformations de la construction du savoir en Europe. La science se développe, et avec elle des méthodes de comparaisons augmentées apparaissent et la circulation des savoirs entre savants acquiert un nouveau dynamisme.

Si le XVIIe siècle est déjà marqué par ces évolutions de l'importance accordée aux connaissances vérifiées, fiables et découlant de raisonnements de plus en plus normés, il reste néanmoins attaché aux traditions des curiosités et de la littérature scientifique. Les savants étaient avant tout écrivains, mais ils pouvaient s'intéresser aussi aux sciences de la Nature (Zoologie, Botanique, Géologie, etc.), à la philosophie ou à la poésie. Les curiosités, dont l'image d'Épinal est le cabinet rempli d'objets fabuleux et mystiques sont synonymes d'intérêts scientifiques. On peut y trouver des fossiles, des animaux empaillés trafiqués, ou des produits rares provenant de régions lointaines, des coffrets décorés, des carapaces de tortues et toutes sortes de curiosités saugrenues. Les voyageurs, à travers leurs contacts avec des populations et des espaces méconnus voir inexplorés, des hommes qui participent grandement à la diffusion et à l'observation de ces objets entourés de mystères. On trouve alors dans quantité de récits de voyages l'expression de l'ignorance et de la crédulité qui lui est associée pour les observations curieuses. La nouveauté, l'inédit, l'incongrue et l'insolite sont des sujets qui passionnent les lecteurs et les savants avides de surprises et d'étonnement. Les exemples de ce type d'observations sont donc légions, de l'apparition d'hommes âgés de trois cents ans en Inde ou de poissons ventouses pouvant arrêter un navire est à la longue assez courantes dans certains récits.

Mais à partir du XVIIe siècle et surtout au XVIIIe siècle il y a de plus en plus d'essais d'explications, de comparaisons et d'expériences pour apporter une réponse ou au moins un début de raisonnement lorsque l'on découvre un objet de curiosité. C'est l'apparition d'une volonté de déconstruire certains mythes ou savoirs erronés de l'ancien temps qui se généralise peu à peu. Et l'*Histoire générale des Voyages*, dans la multiplicité des récits qu'elle confronte montre bien ce besoin de comparer, de comprendre et de critiquer pour améliorer la connaissance du Monde. Mais les récits de voyage restent imprégnés par ces savoirs et ces idées reçues et la majorité des écrivains véhiculent à la fois des données qui améliorent les connaissances disponibles et d'autres que l'on peut juger plus farfelues mais qui restent représentatives de cette époque. Voilà pourquoi c'est une époque charnière dans le

développement des sciences. Le caméléon offre un bon exemple d'animal auquel beaucoup de légendes étaient attachées et que les voyageurs ont étudié pour le démystifier. Les savants conjecturaient sur les capacités de camouflage du caméléon et beaucoup d'idées extravagantes circulaient à ce sujet, comme le fait qu'il se nourrissait d'air ou que son corps était transparent. En comparant les passages consacrés à cet animal que contiennent les ouvrages de Charles Dellon et d'Etienne de Flacourt on peut s'apercevoir de beaucoup de choses. Du niveau de connaissance dont ils font preuves mais aussi des erreurs qui persistent, des mythes qu'ils déconstruisent et des savoirs qui circulent donc en France aux dates d'écriture de leurs récits. Pour Flacourt (voir annexe 8), il est clair que le caméléon se nourrit de mouches est que les autres hypothèses sont fausses, par contre il pense que la langue de l'animal est creuse et que ce dernier aspire les mouches alors qu'en réalité elle est visqueuse et non creuse. Pour Dellon, qui écrit son récit des années plus tard, le fait que le caméléon se nourrit d'air est encore bien ancré en France. Il doit disséquer des bêtes pour venir à penser que le caméléon mange en réalité des mouches. Il écrit par contre que sa peau est transparente, ce qui n'est pas vrai. Les progrès du raisonnement sont donc visibles mais l'apparition d'une véritable méthode scientifique est encore en devenir.

Des études croisées de ce genre sont intéressantes pour saisir certains aspects historiques des récits de voyage et dans ce cas, la volonté des auteurs à instruire leurs lecteurs est aussi visible que les limites de leurs observations et de leurs jugements. Ces informations sont à la frontière entre l'utilité stratégique et l'utilité scientifique, elles présentent de nombreuses formes d'intérêts pour ces auteurs-voyageurs et pour les différents lecteurs de ces derniers, qu'ils soient contemporains des ouvrages ou non. De même pour les historiens qui ont alors un aperçu de l'état des connaissances de certains voyageurs et donc d'une époque.

Au cours du XVIII^e siècle, des progrès flagrants apparaissent et la science prend alors de plus en plus d'importance. L'esprit encyclopédique vise d'avantage l'acquisition de connaissances permettant un progrès de la société dans son ensemble, même si cela nécessite une remise en cause des préjugés sociaux et religieux. Les auteurs hollandais, par exemple, promeuvent le passage de la simple observation de planches illustrées au besoin d'explications nécessaires à une compréhension efficace, ce qui devient peu à peu obligatoire : « les deux planches, [...], auraient été absolument inutiles, sans les explications que nous y ajoutons ¹¹⁶ ». Les voyages d'explorations et les expéditions scientifiques portent à la connaissance des savants européens de nombreuses espèces d'animaux et de plantes. Le besoin de classification se fait ainsi de plus en plus pressant. On voit se mettre en place les conditions qui vont progressivement favorisées la séparation entre sciences et littérature ainsi que la spécialisation des disciplines et des domaines d'études.

L'Histoire générale des Voyages s'inscrit dans l'histoire de la séparation progressive entre les connaissances scientifiques et la littérature. C'est encore plus vrai pour Prevost d'Exiles, cet écrivain insatiable, qui sera, pendant treize ans, impliqué dans la rédaction d'une

¹¹⁶ Prevost, *H.G.V., op. cit.*, t. XVI, la Haye, de Hondt, 1758, *Avertissement*, p. vii.

collection immense regroupant des relations de voyages diversifiées et devra assumer son rôle d'historien devant respecter une méthode raisonnée et des contraintes multiples.

Conclusion

Mettre en œuvre des expéditions de cette ampleur au XVII^e siècle est un véritable défi d'organisation politique et économique. Les difficultés des voyages en Inde sont illustrées par les récits de voyages qui relatent les événements et le quotidien des expéditions, les ouvrages sont donc longs et le plus complet possible pour transmettre le maximum d'informations jugées dignes d'intérêts aux lecteurs et à la postérité. Le Monde Indien apparaît grâce à eux dans toute

sa diversité et sa richesse, mais aussi dans sa situation complexe et mouvementée. Ces expéditions sont longues et coûteuses à préparer, mais les bénéfices et les rêves qu'elles peuvent engendrer les rendent possibles et donnent le courage et l'audace nécessaire aux hommes pour s'embarquer ou soutenir de tels voyages. Ces récits de voyage qui nous parviennent peuvent être considérés comme des témoins à l'échelle humaine des différents objectifs inhérents à leur création, de la réalisation des stratégies Européennes en Orient, et des réalités du terrain par-delà les mers. Ainsi les efforts déployés par les puissances européennes et les associations de marchands pour créer des expéditions rentables furent redoublés, tant par les moyens financiers mis à disposition que par le recrutement d'étrangers possédant l'expérience des traversées et du commerce des Indes. Ces hommes et ces femmes regroupés sous le nom informel de « voyageurs » qui n'exprime nullement leur hétérogénéité sont néanmoins au cœur de ces grandes entreprises. Ils sont les intermédiaires indispensables à la création et à la transmission de la connaissance du Monde. Les récits de voyage nous révèlent des expériences d'hommes ancrés dans leur temps, des rencontres entre Cultures et des avancées de la connaissance du monde. Après une telle étude, on en vient à nuancer l'idée que les Grandes Découvertes ont été des vagues d'abondance, de richesse et de développement culturel.

C'est ce genre d'ouvrages, reflétant des enjeux tellement cruciaux qu'ils peuvent inverser l'équilibre des pouvoirs et amener une Nation à en dominer d'autres qui forment le corpus de sources de l'*Histoire générale des Voyages*. Prévost en est sans conteste l'auteur principal, cet auteur particulier avec de multiples dons est à la fois original et à l'image de son siècle. Sous sa plume, on découvre pareillement l'aventure merveilleuse de la découverte du Monde et des cultures qu'il renferme, et les atrocités, les massacres, les sanglantes batailles qui font aussi partie de l'expansion à visées dominatrices des Royaumes européens de l'époque Moderne. Il convient de souligner la lucidité de Prévost qui mettra l'accent sur des faits que l'Histoire va confirmer, à savoir des révoltes de populations exploitées par des Nations avides qui s'imposent par la force. A travers sa culture développée du voyage il participe à la prise de conscience de la situation coloniale en marche. Antoine François Prévost d'Exiles met à l'ordre du jour des questions qui ne cesseront plus d'agiter le Monde, comme les rapports humains et/ou inhumains dans le cadre des dominations impérialistes.

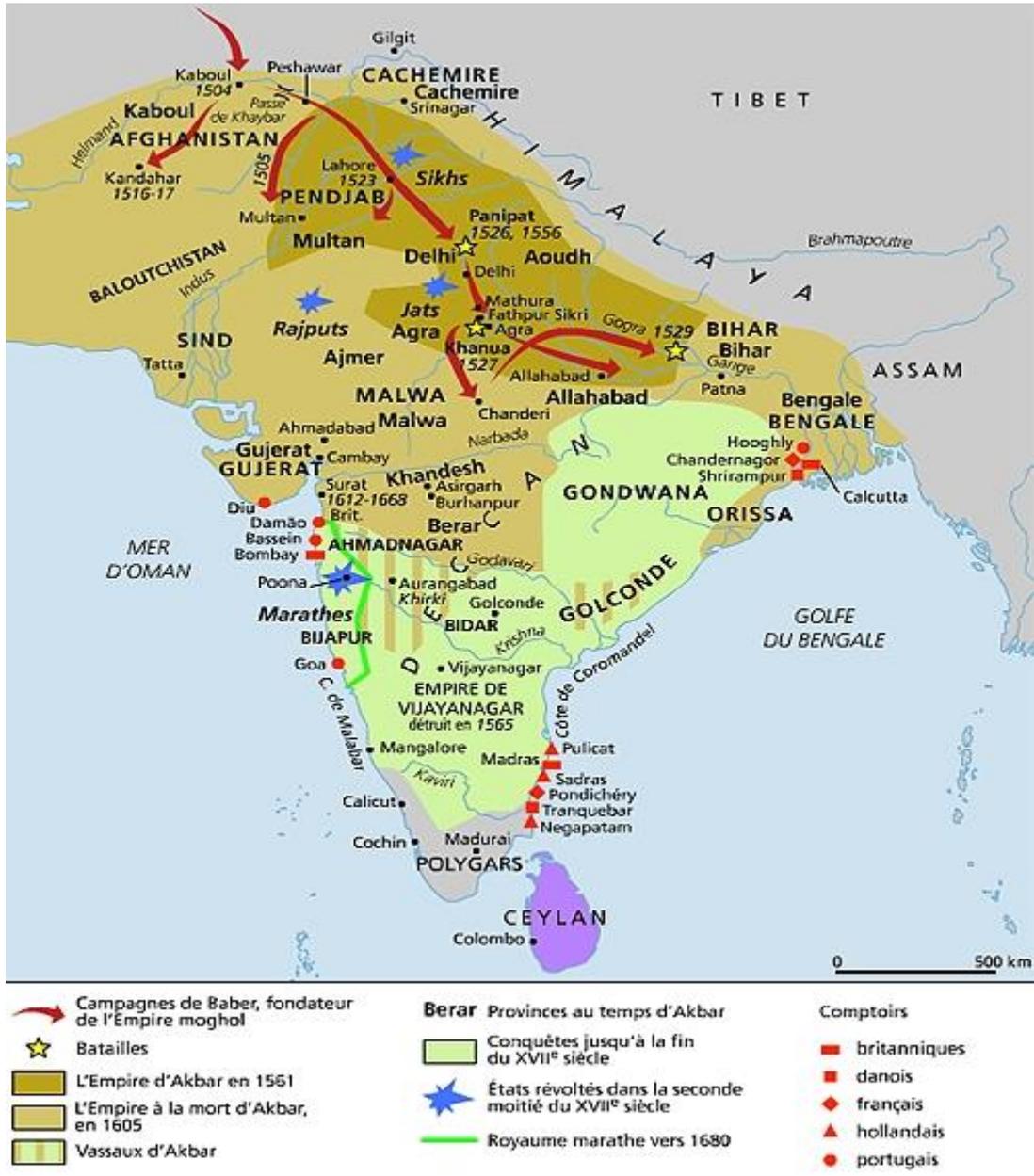
Annexes

Annexe 1



Cour du Grand Moghol, Prévost *H.G.V. op. cit.*, t. XIII, la Haye, de Hondt. Entre p. 166-167.

Annexe 2



L'Empire Moghol source : http://www.larousse.fr/encyclopedie/divers/Inde_histoire/186989

Annexe 3



Prévost, *H.G.V., op. cit.*, Tome 10, la Haye, de Hondt, entre les pages 570 et 571.

Annexe 4

« Ce mal de Terre, ou Scorbut, est un mal qui prend souvent à la Mer, & particulièrement dans les Voyages de long cours : on l'appelle mal de Terre, à cause que la Terre est le seul & unique remède pour guérir ce mal.

Il s'engendre par les mauvais allimens que l'on prend en Mer : il paroist par des excroissances de chair qui viennent aux gensives, & qui les pourrit, fait enfler la bouche & les jouës du malade,

luy rend l'haleine tres-puante, & luy gaste tellement les dents qu'ils branslent en sorte qu'il ne peut mascher.

Ce mal paroist aussi par des douleurs qui prennent dans l'estomach, dans les jointures des bras & des jambes, & particulièrement dans les jarets ; & il vient par tout de petites marques bleües, rouges, & noires, petites comme des morsures de puces.

Il paroist encore par enflure qui vient aux bras, aux cuisses, & aux jambes, avec de grandes marques violettes, semblables à des meurtrissures ; il fait souvent racourcir les jambes, ensorte que les talons sont retirez jusques auprès des fesses : c'est pourquoy les Dieppois appellent ce mal, les Garets ; il rend perclus des membres, & fait souvent souffrir de grandes douleurs quand le mal est trop inveteré ; les malades meurent si-tost qu'ils sentent l'air de la terre.

Les Chirurgiens peuvent empescher par les bons remedes, pour quelque temps, que le mal n'augmente pas beaucoup.

Il se communique par la boisson ; & il est dangereux de boire après, & dans un mesme vaisseau de ceux qui ont ce mal.

Ceux qui entreprennent des voyages de lon cours sur Mer, où ce mal est fort à craindre, peuvent se precautionner contre, en faisant provision de bon Orvietan & Theriaque, pour en user ; comme aussi de jus de Citron pour se laver la bouche à cause des excroissemens de chair, dont j'ay parlé : cela nettoye bien la bouche, & dissipe la chair morte que l'on y a. Il est bon se rincer souvent la bouche, bien que l'on n'aye point ce mal, & particulièrement avec de l'Eau de Vie. »

- Du Bois, *Les Voyages faits par le sieur D.B. (Du Bois) aux isles Dauphine ou Madagascar et Bourbon ou Mascarenne, ès années 1669, 70, 71 et 72. Dans laquelle il est curieusement traité du Cap Vert, de la ville de Surate, des isles de Sainte Helene, ou de l'Ascention. Ensemble les mœurs, Religions, Forces, Gouvernement & Coutumes des habitants desdites isles, avec l'Histoire naturelle du Pais*, Paris, Claude Barbin, 1674, p. 37 à 40.

Annexe 5

« [...] observer, sans relâche, la nature du Pays où il arrive, et de celui par lequel il passe ; c'est-à-dire, le climat, la hauteur du Pôle, la température de l'air, les montagnes, les vallées, les

rivières et les ponts, la fécondité du terroir, les distances des lieux, les mines et les carrières, les bois, les plantes médicinales, les arbres propres à la construction des Vaisseaux, la qualité des fruits, les animaux, la situation de la Mer, les ports, les caps, les écueils et les marées. A l'égard des lieux habités, il doit faire tomber son attention et ses remarques sur les murs, les fortifications et les édifices ; sur les magasins, l'artillerie et la garnison, du moins, lorsqu'il le peut sans danger ; sur les coutumes et les mœurs des Habitants ; sur leur caractère, leur tempérament, la longueur ordinaire de leur vie, leur maladies les plus fréquentes, leurs remèdes et leurs aliments communs ; sur leur richesse et leur pauvreté, leur manière de se vêtir, de se meubler, de converser, d'élever les enfants ; sur leurs sciences, leurs arts, et leurs méthodes ; sur leurs poids, leurs mesures, leurs monnaies et leur commerce. C'est un soin utile, que celui de conserver des monnaies de chaque espèce, pour se mettre en état de comparer l'alliage et la qualité de l'une avec l'autre. On doit s'appliquer particulièrement à connaître le Gouvernement de chaque Pays, les forces de l'Etat, l'administration de la Justice, et remarquer s'il y a quelque Loi qui soit contraire au Droit commun, quelque usage ou quelque établissement étrange. On n'oubliera point la fondation des Villes principales, quoiqu'ordinairement fabuleuse ; ni les événements anciens et modernes, qui peuvent donner du lustre à leur Histoire. Enfin, dans les Pays Chrétiens, comme dans les Mahométans et les Idolâtres, il faut rechercher soigneusement l'origine de la Religion, et les changements qu'elle a soufferts, observer les différentes Sectes, tenir compte des Temples, des Séminaires, des Ecoles, des Chapitres, des Rites, des Cérémonies, de l'antiquité des Evêchés, des Saints Protecteurs, des Reliques les plus considérables, du nombre et de la richesse des Ecclésiastiques, et même des plus fameux Tableaux. »

Antoine-François Prévost d'Exiles, *Histoire générale des Voyages*, *op. cit.*, t. XVI, la Haye, de Hondt, 1758, p. 435-436.

Annexe 6



Prevost, H.G.V., op. cit., t. IV, Paris, Didot, p. 34.

Annexe 7

HISTOIRE GÉNÉRALE DES VOYAGES,

O U
NOUVELLE COLLECTION
DE TOUTES LES RELATIONS DE VOYAGES
PAR MER ET PAR TERRE,

QUI ONT ÉTÉ PUBLIÉES JUSQU'À PRÉSENT DANS LES DIFFÉRENTES
LANGUES DE TOUTES LES NATIONS CONNUES:

CONTENANT

*Ce qu'il y a de plus remarquable, de plus utile, & de mieux avéré, dans les Pays où les
Voyageurs ont pénétré,*

Touchant leur Situation, leur Etendue, leurs Limites, leurs Divisions, leur
Climat, leur Terroir, leurs Productions, leurs Lacs, leurs Rivières,
leurs Montagnes, leurs Mines, leurs Citez & leurs principales
Villes, leurs Ports, leurs Rades, leurs Edifices, &c.

AVEC LES MOEURS ET LES USAGES DES HABITANS,
LEUR RELIGION, LEUR GOUVERNEMENT, LEURS ARTS ET LEURS
SCIENCES, LEUR COMMERCE ET LEURS MANUFACTURES;

POUR FORMER UN SYSTÈME COMPLET D'HISTOIRE ET
DE GÉOGRAPHIE MODERNE, QUI REPRÉSENTERA

L'ÉTAT ACTUEL DE TOUTES LES NATIONS:

ENRICHIE DE CARTES GÉOGRAPHIQUES

Nouvellement composées sur les Observations les plus authentiques;

DE PLANS ET DE PERSPECTIVES; DE FIGURES D'ANIMAUX,
DE VÉGÉTAUX, HABITS, ANTIQUITEZ, &c.

NOUVELLE ÉDITION,

Revue sur les Originaux des Voyageurs, & où l'on a non-seulement fait des Ad-
ditions & des Corrections très-considerables;

Mais même ajouté plusieurs nouvelles Cartes & Figures, qui ont été gravées par & sous la Di-
rection de J. VANDER SCHLEY, Elève distingué du célèbre PICART LE ROMAIN.

TOME TREIZIÈME.



A LA HAYE,

Chez **PIERRE DE HOND**

M. DCC. LV.

*Avec Privilege de Sa Majesté Impériale & de Nos Seigneurs les Etats de
Hollande & de West-Frise.*



HISTOIRE GÉNÉRALE

DES VOYAGES, OU

NOUVELLE COLLECTION
DE TOUTES LES RELATIONS DE VOYAGES
PAR MER ET PAR TERRE,

Qui ont été publiées jufqu'à préfent dans les différentes Langues
de toutes les Nations connues :

CONTENANT

CE QU'IL Y A DE PLUS REMARQUABLE, DE PLUS UTILE
ET DE MIEUX AVÉRÉ DANS LES PAYS OÙ LES VOYAGEURS
ONT PÉNÉTRÉ,

TOUCHANT LEUR SITUATION, LEUR ÉTENDUE,
leurs Limites, leurs Divifions, leur Climat, leur Terroir, leurs Productions,
leurs Lacs, leurs Rivieres, leurs Montagnes, leurs Mines, leurs Cités & leurs
principales Villes, leurs Ports, leurs Rades, leurs Edifices, &c.

AVEC LES MŒURS ET LES USAGES DES HABITANS,
LEUR RELIGION, LEUR GOUVERNEMENT, LEURS ARTS ET LEURS SCIENCES,
LEUR COMMERCE ET LEURS MANUFACTURES;

POUR FORMER UN SYSTÈME COMPLET D'HISTOIRE ET DE GÉOGRAPHIE MODERNE,
qui repréfentera l'état actuel de toutes les Nations :

par l'abbé PREVOST
ENRICHÉ

DE CARTES GÉOGRAPHIQUES

Nouvellement compofées fur les Observations les plus authentiques,
DE PLANS ET DE PERSPECTIVES; DE FIGURES D'ANIMAUX, DE VÉGÉTAUX,
Habits, Antiquités, &c.

TOME PREMIER.



A PARIS.

Chez DIDOT, Libraire, Quai des Auguftins, à la Bible d'or.

M. D C C. X L V I.

AVEC APPROBATION ET PRIVILEGE DU ROI.

« Tha, c'est le caméléon que l'on dit ne vivre que de vent, cela est faux, il vit de mouches aussi bien que le fait le petit lézard, il change de couleurs suivant les herbes & les fleurs qui lui sont proches, [...] la manière par laquelle il prend les mouches, est qu'il marche si lentement, que la veuë ne s'en peut pas apercevoir, & ainsi attend que quelque mouche s'en vienne proche de luy, & sans s'élancer il darde une langue creuse à demy pied de loing de luy où est cette mouche & aspire au travers d'icelle en sorte qu'il attire la mouche dans son gosier [...]. »

- Flacourt (Etienne de), *Histoire de la grande Isle Madagascar, Composée par le sieur de Flacourt, Directeur General de la Compagnie Française de l'Orient, & Commandant pour Sa Majesté dans ladite Isle et ès Isles adjacentes, Avec une relation de ce qui s'est passé ès années 1655, 1656, et 1657, non encor veuë par la premiere Impression*, Troyes, Nicolat Oudot, Paris, Gérard Clouzier, 1661, p. 155.



Prévost, *H.G.V., op. cit.*, t.I, la Haye, de Hondt, 1747. P.1.

Bibliographie

Sources primaires

- Prévost, *Histoire générale des Voyages, ou nouvelle collection de toutes les relations de voyages par mers et par terre, Qui ont été publiées jusqu'à présent dans les différentes Langues de toutes les Nations connues : contenant ce qu'il y a de plus remarquable, de plus utile et de mieux avéré dans les Pays où les Voyageurs ont pénétré, Touchant leur situation, leur étendue, leurs Limites, leurs Divisions, leur Climat, leur Terroir, leurs Productions, leurs Lacs, leurs Rivières, leurs Montagnes, leurs Mines, leurs Cités & leurs principales Villes, leurs Ports, leurs Rades, leurs Edifices, etc. Avec les mœurs et les usages des habitants, leur Religion, leur Gouvernement, leurs Arts et leurs Sciences leur Commerce et leurs Manufactures ; pour former un système complet d'histoire et de géographie moderne, qui représentera l'état actuel de toutes les Nations : enrichi de cartes géographiques Nouvellement composées sur les observations les plus authentiques, de Plans et de Perspectives ; de Figures d'Animaux, de Végétaux, Habits, Antiquités, etc.*, Paris, Didot, XV Tomes, (1746-1759).

- *Ibid.*, la Haye, de Hondt, XVIII Tomes (1747-1763).

- John GREEN, *A New General Collection of Voyages and Travels consisting of the most esteemed relations which have been hitherto published in any language, comprehending everything remarkable in its kind, in Europe, Asia, Africa and America, with respect to the several empires, kingdoms and provinces ; their situation, extent, bounds and division, climate, soil and produce ; their lakes, rivers, mountains, cities, principal towns, harbours, buildings etc., and the gradual alterations that from time to time have happened in each : also the manners and customs of the several inhabitants, their religion and government, arts and sciences, trades and manufactures : so as to form a compleat system of modern geography and history, exhibiting the present state of all nations ; illustrated not only with charts of the several divisions of the Ocean, and the maps of each country, entirely new composed, as well as new engraved, by the best hands, from the latest surveys, discoveries and Astronomical Observations : but likewise with variety of plans and prospects of coasts, harbours and cities ; besides cuts representing antiquities, animals, vegetables, the persons and habits of the people, and other curiosities : selected from the most authentic travellers, foreign as well as English*, London, Astley, 1745-1747, 4 vol. in-4°.

Sources secondaires

- *Declarations du Roy : L'une, Portant établissement d'une Compagnie pour le Commerce des Indes Orientales. L'autre, En faveur des Officiers de son Conseil & Cours Souveraines interessée en ladite Compagnie, & en celle des Indes Occidentales. Registrées en Parlement le 1. septembre 1664*, Paris, Imprimeurs ordinaires du Roy, 1664.

- François Martin de Vitré, *Description du premier voyage fait aux Indes orientales par les français en l'an 1603*, Paris, chez Maurens Sonnius, 1604.

- François Charpentier, *Relation de l'establissement de la compagnie françoise, pour le commerce des indes orientales, dédiée au roy*, Paris, S. Cramoisy et S. Mabre-Cramoisy, 1665.

- Louys Abbely, *La vie du vénérable serviteur de Dieu Vincent de Paul instituteur de et premier supérieur général de la congrégation de la mission. Livre second. De ses Œuvres principales, et des grands fruits qui en sont parvenus*, Paris, F. Lambert, 1664, p.155-189.
- François Cauche, *Relation du voyage que François Cauche de Rouen a fait à Madagascar, Isles adjacentes, & coste d’Afrique*, Paris, A. Courbé, 1651.
- Souchu de Rennefort (Urbain), *Relation du premier voyage de la compagnie des Indes orientales en l’isle de madagascar ou dauphine*, Paris, Pierre Aubouin, 1668.
- Du Bois, *Les Voyages faits par le sieur D.B. (Du Bois) aux isles Dauphine ou Madagascar et Bourbon ou Mascarenne, ès années 1669, 70, 71 et 72. Dans laquelle il est curieusement traité du Cap Vert, de la ville de Surate, des isles de Sainte Helene, ou de l’Ascention. Ensemble les mœurs, Religions, Forces, Gouvernement & Coutumes des habitants desdites isles, avec l’Histoire naturelle du Païs*, Paris, Claude Barbin, 1674, 234 p.
- Flacourt (Etienne de), *Histoire de la grande Isle Madagascar, Composée par le sieur de Flacourt, Directeur General de la Compagnie Française de l’Orient, & Commandant pour Sa Majesté dans ladite Isle et ès Isles adjacentes, Avec une relation de ce qui s’est passé ès années 1655, 1656, et 1657, non encor veuë par la premiere Impression*, Troyes, Nicolat Oudot, Paris, Gérard Clouzier, 1661, 471 p.
- Dellon (Charles), *Relation d’un voyage des Indes Orientales*, Paris, Claude Barbin, 1685, 518p.
- Chompré (Etienne-Maurice ou Pierre), *Table alphabétique des Matières contenues dans les XV. Volumes de l’Histoire générale des Voyages. Tome seizième.*, Paris, Didot, 1761, 776 p.
- Denis Diderot, *Supplément au Voyage de Bougainville*, Paris, éd. Magnard, 2003.
- Paul-Henri-Dietrich Holbach, *Catalogue des livres de feu M. le Baron d’Holbach*, Paris, De Bure, 1789.
- Pierre Poivre, *Voyage d’un philosophe*, Londres-Lyon, 1769.
- Guillaume-Thomas Raynal, *Histoire philosophique et politique des établissements et du commerce des européens dans les Deux Indes*, Neuchâtel et Genève, Libraires associés, 1783, 10 vol. in 8°.
- J.P.I. Du Bois, *Vie des Gouverneurs Généraux, avec l’abrégé de l’Histoire des Etablissements hollandois aux Indes Orientales ; Ouvrage où l’on trouve l’Origine de la COMPAGNIE des PROVINCES UNIES, ses premiers Traités de Commerce, la Fondation de BATAVIA, les deux Sièges mémorables de cette Ville, les Conquêtes des Hollandois aux MOLUQUES, à AMBOINE, BANDA, MACASSAR, CEYLAN, MALABAR etc. leurs Guerres, leurs Alliances, leurs Progrès, leurs Désastres, la Perte de FORMORE, les Rebellions des Insulaires d’Amboine, de Macassar et de Java, les Différents de la Compagnie avec d’autres Nations Européenes [sic], le SOULEVEMENT et le MASSACRE des CHINOIS à Batavia, et en général tous les Evènements, publics ou particuliers, dignes de remarque, relatifs aux Affaires des Indes, arrivés depuis un Siècle et demi, jusqu’à nos jours, et rapportés, année par année, sous l’Administration de chacun des CHEFS de la NATION HOLLANDOISE en ASIE ; orné de leurs portraits en vignettes au naturel, Enrichi de plusieurs CARTES, PLANS & FIGURES nécessaires, et suivi des CONSIDERATIONS SUR L’ETAT PRESENT DE LA COMPAGNIE*

par Monsieur le Baron d'IMHOFF, ci-devant son GOUVERNEUR GENERAL AUX INDES ORIENTALES (Amsterdam, Novembre 1741, 48 p.). Par J. P. I. DU BOIS, Secrétaire Privé d'Ambassade de S[a] M[ajesté] le Roi de Pologne, Electeur de Saxe, en Hollande., la Haye, Pierre de Hondt, 1763, 351 p.

Bibliographie

- Sylviane ALBERTAN-COPPOLA, « Les Voyages Portugais dans l'*Histoire générale des Voyages* de l'Abbé Prévost », dans *Dix-huitième Siècle*, n° 31, 1991, p. 491-506 (surtout p. 498 et p. 503).

- Voir Sylviane ALBERTAN-COPPOLA, « Des Récits des Voyageurs à l'*Histoire Générale des Voyages* : la représentation des Africaines », *Dix-huitième Siècle*, n° 44 (2012), p. 165-181

- Arasaratnam, Sinnappah, Maritime trade, society and European influence in Southern Asia, 1600-1800, Collected studies series, 1995.

- Arasaratnam, Sinnappah, Maritime commerce and English power : Southeast India 1750 – 1800, South Asian publications series, New-Delhi, 1996.

- Ballou Morse (Hosea), *The Chronicles of the East India Company Trading to China, 1635-1834*, Martino Publishing, 2008.

- Bamboat (Zenobia), *Les Voyageurs français dans l'Inde aux XVIIe et XVIIIe siècle*, Lenox Hill, 1933 et 1972.

- Besse (Jean-Marc), *Les grandeurs de la terre : aspects du savoir géographique à la Renaissance*, ENS Edition, 2003.

- Bever Platt (V.), *The East India Company and the Madagascar Slave Trade*, William and Mary Quterly, 1969.

- Braudel (Fernand), *Civilisation matérielle et capitalisme (XV^e-XVIII^e siècles)*, tome I , Paris, A. Colin *Destin du monde* , 1967.

- Brunel (Pierre), *Mythes et types du voyageur dans la littérature de voyage*, in Seixo (Maria Aliza) et Abreu (Graça), *Les récits de voyages. Typologie, historicité*, Lisbonne, éd.Cosmos, 1998.

- Cox, Edward-Geoffrey, *A reference guide to the literature of travel (...)*, Seattle, 1936-1938, 4 vol. in-8°.

- Curran (Andrew), « Buffon et l'histoire naturelle des Africains », *Dix-huitième siècle*, 2012/1 (n° 44), p. 183-199.
- Diop (David) et al. , « Introduction », *Dix-huitième siècle*, 2012/1, n° 44, p. 5-26.
- Duchet Michèle. Le « Supplément au Voyage de Bougainville" et la collaboration de Diderot à « L'Histoire des deux Indes ». In: *Cahiers de l'Association internationale des études françaises*, 1961, n°13. pp. 173-187.
- Duchet, Michèle, « L'Histoire des voyages : originalité et influence », Fabre, Jean (éd.), *L'abbé Prévost. Actes du colloque d'Aix-en-Provence, 20 et 21 décembre 1963*, Aix-en-Provence, Editions Ophrys, 1965, p. 139-144.
- Florence D'Souza, *Quand la France découvrit l'Inde*. In: *XVII-XVIII. Bulletin de la société d'études anglo-américaines des XVIIe et XVIIIe siècles*. N°42, 1996. pp. 145-146.
- Foucart (Georges), *Le commerce et la colonisation à Madagascar*, Paris, Challamel, 1894.
- Galibert (Nivoelisoa), *À l'angle de la Grande Maison. Les Lazaristes de Madagascar : correspondance avec Vincent de Paul (1648-1661)*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2007.
- Girault-Fruet (A.), *Les Voyageurs d'îles sur la route des Indes aux XVIIe et XVIIIe siècles*, Paris, Classiques Garnier, 2010.
- Grandidier (Guillaume), *Histoire politique et coloniale*, Paris, Paul Brodard, 1942.
- Guebourg (Jean-Louis), *Petites îles et archipels de l'Océan Indien* , Paris, Edition Karthala, 1999.
- Haudrière (Philippe), Le BouËdec (Gérard), *Les Compagnies des Indes XVIIe-XVIIIe siècles* , Editions OUEST-FRANCE, Imprimé en France, 2011.
- Labrousse (Ernest), Léon (Pierre), Goubert (Pierre), *Histoire économique et sociale de la France moderne*, Paris, P.U.F, 1969.
- Lacaze (H.), *L'île Bourbon, l'île de France, Madagascar*, Paris, A. Parent, 1980, in *Les introuvables de l'océan indien*, Réunion, 2008.
- Lebrun (François), *Le XVIIe siècle*, Paris, Armand Colin, 1967.
- Liauzu (Claude), « Les historiens saisis par les guerres de mémoires coloniales », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 5/2005 (n° 252- 4 bis), p 99-169.
- Linon-Chipon (Sophie), *Gallia Orientalis, Voyages aux Indes orientales 1529-1722, Poétique et imaginaire d'un genre littéraire en formation*, Paris, P.U.P.S, 2003.

- Malotet (Arthur), *Etienne de Flacourt, ou les origines de la colonisation française à Madagascar, 1648-1661*, Paris, Leroux, 1898.
- Marie (Bruno), Légeron (Stéphanie), *Escales au bout du monde*, Paris, Insulae, 2016.
- Médard (H.), Derat (M.L.), Vernet (T.), Balarin H.P.), *Traites et esclavages en Afrique orientale et dans l'océan Indien*, Paris, éditions Karthala, 2013.
- Okada (Amina), *Les Jésuites à la Cour du Grand Moghol, Modèles Européens et Influences artistiques, XVIe-XVIIe siècle*, dans *La Route des Indes*, Bordeaux, Somogy Editions d' Art, 1998.
- Ouellet (Réal), *La relation de voyage en Amérique (XVIe-XVIIIe siècle). Au carrefour des genres*, Québec, Presses de l'Université Laval, 2010.
- Piollet (Jean-Baptiste), *De la colonisation à Madagascar*, Paris, Challamel, 1896.
- Racault (Jean-Michel), *Mémoires du Grand Océan. Des relations de voyages aux littératures francophones de l'océan Indien*, Paris, Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2007.
- Røge (Pernille), Leclair (Marion), « L'économie politique en France et les origines Intellectuelles de « La Mission Civilisatrice » en Afrique », *Dix-huitième siècle* 2012/1 (n° 44), p. 117-130.
- Seguin (Maria-Susana), « Fontenelle et l'Histoire de l'Académie royale des sciences », *Dix-huitième siècle* 2012/1 (n° 44), p. 365-379.
- Sgard, Jean, *Vingt études sur Prévost d'Exiles*, Grenoble, E.L.L.U.G., 1995.
- Sgard Jean. Erik Leborgne : *Prévost d'Exilés*, (Coll. «Bibliographie des écrivains français ».) 1996. In: *Dix-huitième Siècle*, n°30, 1998. (La recherche aujourd'hui, sous la direction de Michel Delon. pp. 665-666.)
Leborgne, Erik, *Prévost d'Exiles*, Paris, Memini, 1996.
- Sgard, Jean, *Vie de Prévost (1697-1763)*, Québec, Presses de l'Unviversité Laval, 2006.
- Jean Sgard, *Prévost romancier*, 1968. In: *Dix-huitième Siècle*, n°2, 1970. pp. 350-352.
- Sgard J., *Le Pour et Contre de Prévost. Introduction, tables et index*, Paris, Nizet, 1969.
- Jean Sgard (dir.), *Œuvres de Prévost*, t. VII, Grenoble, P.U.G., 1985.

Résumé

Les voyages de long cours ont permis, tout au long de l'époque Moderne, d'élargir les horizons du monde connu (œcoumène) par les européens. On assiste alors à une évolution de nombreuses pratiques souvent par l'expansion de ces dernières sur les territoires découverts. Le commerce, les techniques, les modes de vie, la culture, les réflexions et les conflits occidentaux s'exportent lors de ces voyages et les relations manuscrites qui nous parviennent sont d'importantes sources historiques. Les découvertes, les témoignages et beaucoup d'autres informations transmises par les voyageurs par le biais de leurs récits parviennent dans leurs pays d'origine, sont lus, traduites et utilisées par un public assez hétérogène. L'étude de l'*Histoire générale des voyages* d'Antoine François Prévost d'Exiles, compilation impressionnante de récits de voyages européens dans toutes les parties du monde, permet de questionner le rôle de la littérature de voyage dans la construction de connaissances à cette époque. Cette œuvre et son auteur, bien que particuliers, sont assez représentatifs de leur temps et des circulations d'informations entre européens. Cette étude entend aussi montrer les visions partagées entre les européens et les populations de la péninsule indienne, un espace qui apparaît parfois sous-estimé dans l'historiographie contemporaine mal grès son histoire et ses cultures incroyables. Grâce aux récits de voyageurs et au travail de l'Abbé Prévost, nous étudierons les profondes transformations visibles à cette époque (surtout entre le XVIIe et le XVIIIe siècle) et montrerons la diversité et l'importance des échanges inter culturels.

Mots clé

Voyages, Abbé Prévost (Antoine François Prévost d'Exiles), Inde(s), *Histoire générale des voyages*, long cours, XVIIIe siècle, Europe, littérature, sciences, Compagnies commerciales, découvertes.