



Acta fabula
Revue des parutions
vol. 8, n° 4, Septembre 2007
DOI : <https://doi.org/10.58282/acta.3477>

Expéditions maritimes et prospections coloniales : l'histoire en marche des *Navigations aux Terres australes*

Odile Gannier

Mythes et géographies des mers du Sud. Études suivies de l'Histoire des navigations aux Terres australes de Charles de Brosses, sous la direction de Sylviane Leoni et Réal Ouellet, Dijon, Éditions universitaires de Dijon, 2006, 220 p.



Pour citer cet article

Odile Gannier, « Expéditions maritimes et prospections coloniales : l'histoire en marche des *Navigations aux Terres australes* », Acta fabula, vol. 8, n° 4, , Septembre 2007, URL : <https://www.fabula.org/revue/document3477.php>, article mis en ligne le 22 Août 2007, consulté le 01 Mai 2025, DOI : 10.58282/acta.3477

Expéditions maritimes et prospections coloniales : l'histoire en marche des *Navigations aux Terres australes*

Odile Gannier

Sylviane Leoni, qui avait déjà organisé un colloque autour des *Lettres Familières* en 2004¹, poursuit avec Réal Ouellet (lui-même spécialiste des voyages et éditeur de récits, en particulier au Canada) ses études sur l'œuvre du Président de Brosses. Le volume *Mythes et géographies des mers du Sud* est composé de deux parties : cinq articles composant une manière d'introduction, et trois chapitres de *l'Histoire des navigations aux Terres australes*, transcrits d'après l'édition chez Durand de 1756, dont le titre original complet précise : « *Contenant ce que l'on sçait des mœurs et des productions et des productions des Contrées découvertes jusqu'à ce jour ; et où il est traité de l'utilité d'y faire de plus amples découvertes, et des moyens d'y former un établissement* ».

L'intérêt de cet ouvrage du Président de Brosses est capital dans la chronique des expéditions de découverte. Le titre montre bien la double ambition qui l'anime : établir l'histoire des navigations, d'une part, en récapitulant les voyages déjà effectués par le passé, par toutes les nations européennes (livres II à IV) ; d'autre part, et peut-être surtout, exposer un projet de prospection et de colonisation, qui permette un développement stratégique et économique favorable aux intérêts de la France, voire à l'humanité tout entière (livres I « Où il est traité des utilités de la découverte » et V « Où il est traité des moyens de former un établissement aux terres australes »).

Les études présentées dans la première partie de l'ouvrage de S. Leoni et R. Ouellet, regroupées autour de l'idée du continent austral, sont des présentations à vocation plutôt historique autour des projets de reconnaissance géographique et de transactions politiques et économiques. Deux tendances s'y dessinent : le rappel historique des expéditions et la perspective coloniale.

Sylviane Leoni commence par rappeler l'histoire des théories géographiques, à grands traits, depuis la cartographie grecque, pour montrer « un coup de force intellectuel ou la naissance d'un mythe » ; la Renaissance n'aurait pas vraiment remis en cause ce que l'on peut considérer comme le « mythe » du continent

¹ Charles de Brosses et le voyage lettré au XVIIIe siècle, Éd. Universitaires de Dijon, 2004 ; compte rendu sur Fabula « En *Lettres italiques* : de Brosses, voyage entre écriture savante et cursive », « *Acta Fabula* » printemps 2004, <http://www.fabula.org>

austral, et qui devient, sur les cartes comme celle de Mercator en 1569, la *Terra Australis*. Paolo Carile rappelle quels ont été les efforts des navigateurs pour découvrir cette fameuse « antichthone », dont l'existence devait équilibrer les terres connues, plus étendues dans l'hémisphère Nord que dans l'hémisphère Sud. On aurait pu ajouter à son propos les calculs assez curieux de Raynal qui va encore plus loin, dans *l'Histoire des deux Indes*, en essayant de mettre en balance – une fois considérées comme équilibrées les masses de la terre et des océans – d'une part, les nombreux habitants et les éléphants, sur terre, et d'autre part, les baleines et les bancs de morues, dans les mers des pôles² ! S. Leoni poursuit dans un second article le passage « de l'ordre du temps à la mesure du temps : "on ne parlera plus de continent austral" ». En effet elle évoque la nouvelle logique des voyages du XVIII^e siècle : quoique les Encyclopédistes aient suivi les découvertes des Fernand de Quirós, loin de remettre en question l'existence du continent austral, ils tentent de lui donner une justification scientifique. Maupertuis en 1752, dans la *Lettre sur le progrès des sciences*, suggérait à Frédéric II de Prusse d'organiser une expédition pour accroître les connaissances géographiques, les richesses et le pouvoir du monarque. Buffon s'interrogeait lui aussi dans *l'Histoire de la terre* sur la validité des preuves de l'existence de ce continent. La subordination des géographes aux rapports des voyageurs explique les incertitudes persistantes. La connaissance expérimentale et le savoir purement théorique restent longtemps indépendants. L'ordre du monde s'expliquerait, d'après De Brosses, par l'ordre du temps et les progrès de l'esprit humain : si le savoir spéculatif l'emporte sur les comptes rendus des voyageurs et l'expérience du terrain, rien d'étonnant à ce que les mythes perdurent. Ce n'est finalement qu'avec la prospection systématique de Cook que l'on doit se rendre à l'évidence : la cartographie scientifique, appuyée sur les techniques et les calculs tirés des données objectives met ainsi un terme aux spéculations dérivant d'hypothèses infondées. *L'Histoire des navigations aux Terres australes* serait, d'après S. Leoni, l'un des derniers ouvrages « où s'entrelacent le mythe et la science » (p. 88).

On peut objecter cependant à cette vision un peu opportuniste la persistance de certaines thèses, même fausses, dans l'opinion publique : on a dit aussi que Bougainville était le dernier représentant de cette classe un peu rêveuse de voyageurs, avant l'ère scientifique³. Là réside un peu le défaut de ces analyses d'un ouvrage particulier, quel que soit son intérêt intrinsèque, qui tendent à le représenter comme une date absolue, déterminant un avant et un après. En réalité, le départ ne se fait pas aussi radicalement entre connaissance scientifique et représentations collectives : l'assignation d'une date précise ou la publication d'un

² *Histoire philosophique et politique*, t. 6, document Frantext, p. 155 sur 349.

³ Jacques Proust, préface au *Voyage autour du monde* de Bougainville, Gallimard, Folio, 1982, p. 15.

ouvrage faisant définitivement le point sur la question sont assurément des repères utiles mais probablement très élastiques sur le plan de l'appropriation réelle des théories par les marins ou dans les connaissances collectives.

D'autant que De Brosse n'a pas plus que Maupertuis l'angélisme du pur savant : plusieurs articles du collectif *Mythes et géographies des mers du Sud* insistent, plus que sur le mythe, sur les projets de colonisation contenus dans l'ouvrage de De Brosse. L'imaginaire du continent austral trouve ses références dans les situations coloniales existantes ou passées, pour les reprendre, les améliorer ou les vitupérer. Comme le montre Frank Lestringant dans son article sur « l'abbé Paulmier et l'évangélisation de la Terre australe », La Popelinière prônait la méthode douce des Portugais en l'opposant à la manière forte des Espagnols ; Paulmier de Gonnerville voulait employer la façon de procéder la plus favorable à l'édification d'une « utopie évangélique » (p. 24) : Paolo Carile insiste sur les projets d'évangélisation accompagnant les visées géostratégiques des Européens, dès les XVI^e et XVII^e siècles, rappelant les expéditions de « Mendaña et Quirós à la recherche du continent austral ». Jean-Michel Racault insiste lui aussi sur les « résonances utopiques de l'*Histoire des navigations aux Terres australes* du président de Brosse », soulignant l'apparent paradoxe de cette vision utopique dans cette « austère encyclopédie à la fois historique et géographique » (p. 43) : de fait, la localisation australe est prédominante dans les récits utopiques (ceux de Hall, Foigny, Veiras, ou encore Rétif de la Bretonne par exemple). La distinction peut en effet être subtile entre la construction utopique et le projet colonial, qui n'a pas encore connu de réalisation.

Mais la visée coloniale est clairement soulignée également par Jean-Michel Racault et Réal Ouellet : le statut privilégié de la métropole n'est en aucun cas remis en cause par De Brosse (pas plus, peut-on ajouter, que ne le prévoyait l'article « Colonie » de l'*Encyclopédie*, tout à fait claire sur ce point : la colonie ne doit servir qu'à l'enrichissement de la métropole). Le choix de la terre australe, comme lieu d'établissement de la colonie à venir, résulte de considérations utilitaristes, commerciales, stratégiques, diplomatiques. De Brosse n'exclut pas non plus l'idée d'une colonie pénitentiaire. « Ne faut-il pas qu'il y ait dans un état comme dans une maison, une décharge pour les immondices, et qu'elle soit placée dans un endroit assez écarté pour ne pas incommoder ceux qui l'habitent ? » (citant le chapitre I, repris p. 117 de la présente édition). Mais, semble-t-il, nous sommes assez loin du projet utopique, et Réal Ouellet enfin insiste lui aussi dans son article sur le caractère du président de Brosse, « théoricien et propagandiste de la colonisation » : de la recension des découvertes, on passe aisément au projet d'implantation. Il s'agit, souligne R. Ouellet, de réfléchir même clairement aux « moyens de former un établissement aux terres australes », titre donné au livre V.

Le but avoué est l'utilité, le profit : la douceur et des « ménagemens » dont il faudra user avec les autochtones n'est que le moyen de parvenir plus sûrement à ses fins.

Ces articles rassemblés permettent d'aborder le texte de *l'Histoire des navigations aux Terres australes* avec un panorama plus clair du contexte, et nous devons savoir gré à S. Leoni et à R. Ouellet de nous avoir procuré un accès facile au texte.

Cependant, cette présentation laisse un peu le lecteur sur sa faim. Le texte reproduit serait « celui de la seule édition imprimée », ce qui est vrai si l'on excepte cependant une réédition en deux volumes sous forme de fac-similé, à Amsterdam, dans la « Bibliotheca australiana », en 1967, qui procurait le texte intégral. Il est en tout cas heureux que ce texte ait pu être mis à la disposition du public, de manière plus commode, assorti de notes, d'un index et d'une bibliographie – assez riche pour les sources, assez sommaire néanmoins pour les études⁴. Les sept illustrations, groupées en un cahier central en quadrichromie, sont belles mais non exploitées. L'une d'elles, la carte de Robert de Vaugondy est d'un intérêt particulier puisqu'elle porte la mention « pour servir à *l'Histoire des Terres australes* », représentant « les mers des Indes, Pacifique et Atlantique, et principalement le Monde Austral, divisé en Australasie, Polynésie et Magellanie ». Or cette carte porte quelques repères, au sud du 40^e parallèle, susceptibles de matérialiser quelques extrémités de cette terre australe... mais les contours de cette terre australe, prudemment, ne sont pas portés sur la carte.

On peut regretter surtout la méthode un peu trop empirique de la transcription. À aucun moment le choix de la préface et des deux livres I et V ne trouve de justification explicite. Ce choix s'explique de fait de manière évidente, pour quiconque connaît l'ensemble du projet de De Brosse, par l'intérêt idéologique remarquable de ces chapitres extrêmes : à la présentation des voyages par ordre chronologique, ce que l'histoire a depuis, fait connaître et souvent résumé, s'opposent les livres de présentation et de conclusion, dans lesquels De Brosse expose non le fruit de ses recherches historiques mais celui de ses réflexions politiques. De Brosse lui-même annonce à son lecteur : « Ce cinquième livre, fondé sur l'autorité des textes originaux qui le précèdent, a paru le plus agréable à lire. » (Préface, p. 97). Mais le contenu des livres intermédiaires est purement et

⁴ *Le grand Océan. Le temps et l'espace du Pacifique*, Paris/Genève, Georg éditeur, 2003, sous la direction de Serge Dunis, aborde par exemple ces problématiques (on me permettra d'y renvoyer à mon article « Aux antipodes avec les grands navigateurs français des Lumières (Nouvelles considérations françaises sur les navigations aux Terres australes : des journaux de bord aux projets des Lumières) », pp. 169-227).

simplement escamoté dans la présentation. La fin du livre I (p. 81⁵) le mentionnait pourtant :

On trouvera donc dans les trois livres suivans détail des entreprises formées durant le 16^e, durant le 17^e et durant le 18^e siècle ; après avoir fait précéder un court exposé de ce que les anciens avaient eux-mêmes conjecturé sur l'existence du monde austral qu'ils n'ont soupçonné que par le raisonnement, & qui par le fait leur étoit absolument inconnue.

Or la coupure n'est pas indiquée dans la présente édition. On peut regretter que la transcription ne soit pas marquée par un souci vétilleux du respect de l'original : par exemple certaines notes de la main de De Brosses ont été tronquées, d'autres omises (p. 151, à propos de la taille comparée des baleines dans les mers du Nord et du sud ; p. 154, sur la taille des géants américains ; pp. 182 et 188, des renvois internes). L'« extrait du mémoire de Voodes Rogers sur le commerce de la mer du Sud, écrit en 1708 » (t. II, pp. 339-344), pourtant intégré au livre V, n'est pas reproduit ; même si la coupure est signalée en note, ce choix escamote les constats de rivalité intense entre Anglais et Français.

Les notes, en général historiques, sont généralement très utiles, d'autant qu'elles peuvent renvoyer aux livres non publiés ; exceptionnellement elles peuvent être curieuses : à propos du « thran » « ou huile de baleine » (p. 151), la note signale : « Au XVIII^e siècle, l'huile de baleine (appelée thran), servait à la lubrification des pièces de train. » Il est facile de trouver l'origine de cette note assez peu judicieuse semble-t-il ; on trouve cependant dans les lexiques allemands de la langue de l'époque la traduction exacte de « *Thran* » comme huile de poisson ou de mammifère marin⁶ : les scientifiques français de la fin du XVIII^e siècle n'excluaient pas le recours à des vocables utilisés par les marchands ou les savants européens de leur temps, surtout dans des branches assez particulières du commerce dans lesquelles les Français étaient largement évincés par leurs concurrents mais continuaient de nourrir des prétentions (exprimées par Claret de Fleurieu ou par des marins comme Marchand⁷).

⁵ Dans la version numérisée disponible sur le site de la BNF, <http://gallica.bnf.fr> et dans la version du fac-similé de la Bibliotheca australiana.

⁶ Consulter par exemple http://www.peter-hug.ch/lexikon/datum/21_0581/w2

⁷ *Journal de bord d'Etienne Marchand. Le Voyage du Solide autour du monde, 1790-1792*, éd. O. Gannier et C. Picquoin, CTHS, 2005, t. 1, p. 205 (du mardi 29 au mercredi 30 mars 1791). « La quantité de baleines qu'on voit sur cette partie de l'océan et la facilité qu'on aurait à faire la pêche de ces cétacés dans une mer ouverte et jamais sujette aux glaces, aurait dû, ce me semble, ouvrir les yeux du gouvernement sur cette branche de commerce et sur les avantages que la nation pourrait en retirer. L'huile de baleine est l'objet d'un commerce très considérable, parce qu'elle est employée dans des manufactures de diverses espèces. La pêche des baleines s'est faite presque jusqu'à présent dans le Nord seulement. [...] Les Anglais, *nos rivaux en tout*, n'ont point dédaigné cette branche de commerce et viennent de former un établissement sur la Terre des États (je crois au Havre du Nouvel An) pour favoriser cette pêche. [...] Outre les avantages que nous retirerions annuellement de cette branche d'industrie, nous formerions une pépinière d'excellents matelots. »

Enfin, pour intéressants qu'ils soient, les articles de contextualisation qui précèdent les extraits, n'abordent guère la forme du texte, et le ton très normatif de l'exposé de De Brosses, très similaire aux ouvrages de la même époque. Ces articles précèdent le texte plutôt qu'ils ne l'accompagnent véritablement. Par exemple, ne pourrait-on voir sous la référence très allusive, à propos de la raison, à un « auteur Anglois », qui dit « très agréablement [...] qu'il résulte un très bon effet provenu de plusieurs mauvaises causes », une référence évasive à *l'Essai sur l'Homme* de Pope, traduit en français en 1736) ? Sans être une citation exacte (s'il s'agit bien de lui, Pope écrivait en vers), l'esprit en semble assez bien respecté. Mais surtout, la portée réelle de *Histoire des navigations aux Terres australes* n'est pas explicitée : son influence, par la suite, n'a pas été précisément dégagée. Or il est assez remarquable de constater l'impact effectif de cet ouvrage. Par exemple, un simple capitaine au commerce, basé à Marseille à l'époque de la Révolution, comme Marchand, le cite explicitement⁸, à la page près, dans son journal de bord : preuve que les marins au long cours, même ceux qui n'étaient pas spécialement des savants, pouvaient emporter *l'Histoire des navigations aux Terres australes* dans leur bibliothèque de bord. Quelle meilleure preuve de la portée de *l'Histoire des navigations* ?

Indéniablement, l'œuvre de De Brosses mérite examen – même si sa conception utilitariste des voyages et ses visées colonialistes sont très datées – et les chapitres procurés par la présente édition de Sylviane Leoni et Réal Ouellet permettent de se faire une bonne idée du contexte idéologique d'une époque, dans laquelle l'enthousiasme des découvertes menait encore marins, savants et politiques.

⁸ *Ibid.*, t. 1, p. 274.

PLAN

AUTEUR

Odile Gannier

[Voir ses autres contributions](#)

Courriel : Odile.GANNIER@unice.fr