

numéro

20

*Revue d'***HISTOIRE** **MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations Internationales

*La Marine nationale
et la Première Guerre mondiale :
une histoire à redécouvrir*

Il Roulet : 979-10-231-1215-3



Il reste encore beaucoup de travaux à réaliser pour mieux connaître l'histoire de la Marine française au cours de la Grande Guerre. Trois domaines d'approche ont été privilégiés. Le premier présente deux études consacrées aux combats sur mer, d'un côté avec les torpilleurs et contre-torpilleurs de la Zone des armées du Nord, de l'autre à travers les difficultés rencontrées par les pré-dreadnoughts dans les Dardanelles, cette dernière contribution méritant d'être considérée comme un modèle d'étude technique. Le second a déjà été davantage abordé : comment les opérations d'ensemble ont-elles été dirigées aussi bien pour défendre le littoral que pour mener la guerre sous-marine, cependant que la manière dont la coopération du Comité des armateurs de France a été mise en œuvre, avec plus ou moins de bonheur, est très clairement analysée. En troisième lieu, et cela est novateur, il s'agissait de savoir comment les écrivains et les peintres ont représenté la Marine nationale durant le conflit. Le regard ne devait cependant pas rester hexagonal : c'est pourquoi deux contributions, l'une anglaise, l'autre allemande, sont venues montrer comment notre Marine, ses capacités ou faiblesses et son action ont été vues – essentiellement avant le conflit lui-même – à partir des points de vue de notre principal allié comme de notre principal ennemi.

En varia, J. B. Hattendorf explique pourquoi et comment il a mis en œuvre, dirigé et réalisé l'Oxford Encyclopedia of Maritime History, qui est aujourd'hui l'ouvrage de référence dans le domaine de l'histoire maritime. Autour des traversées de l'Atlantique au xvii^e siècle par le père Dutertre ou des voyages dans les mondes océaniques de Mathieu de Genne au xviii^e siècle, ce sont les conditions des voyages maritimes mais aussi de la découverte d'autres mondes qui sont analysées, cependant que l'étude des bâtiments architecturaux permettant le transit des émigrants à la fin du xix^e et dans la première moitié du xx^e siècle ouvre des horizons inattendus. Enfin, nous sommes ramenés à proximité de la Grande Guerre par l'étude des tentatives pour mettre sur pied une organisation unique de Défense nationale avant 1914. On ajoutera qu'une position de thèse nous permet d'aborder la question du rôle et de l'attitude des amiraux durant le gouvernement de Vichy, tandis que deux autres approfondissent l'une les problèmes de la citoyenneté à Marseille au xviii^e siècle, l'autre l'essor et la chute irrémédiable de la pêche industrielle rochelaise au xx^e siècle.

Tout cela montre le caractère novateur de la Revue d'histoire maritime. Le renouvellement est encore accru par de nombreux comptes rendus et par la publication d'une nouvelle liste de mémoires de masters et de thèses récemment soutenus dans les universités de notre pays.

*Revue d'***HISTOIRE**
MARITIME
n° 20 • 2015/1

**La Marine nationale et la
Première Guerre mondiale :
une histoire à redécouvrir**

Les PUPS, désormais SUP, sont un service général
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2015
© Sorbonne Université Presses, 2020

ISBN PAPIER : 978-2-84050-988-2

PDF COMPLET : 979-10-231-1203-0

PDF À L'ARTICLE :

I Preneuf Vaisset Vial : 979-10-231-1204-7

I a Billard Delumeau Grinnaert : 979-10-231-1205-4

I a Gomez : 979-10-231-1206-1

I b Vaisset Preneuf : 979-10-231-1207-8

I b Borde : 979-10-231-1208-5

I b Boulard : 979-10-231-1209-2

I c Martin : 979-10-231-1210-8

I c Epkenhans : 979-10-231-1211-5

I d Bruneau : 979-10-231-1212-2

I d Robichon : 979-10-231-1213-9

II Hattendorf : 979-10-231-1214-6

II Roulet : 979-10-231-1215-3

II Boer : 979-10-231-1216-0

II Bosser : 979-10-231-1217-7

II Vial : 979-10-231-1218-4

III Xambo : 979-10-231-1219-1

III Moulinier : 979-10-231-1220-7

III Girardin Thibaud : 979-10-231-1221-4

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois,
d'après le graphisme de Patrick Van Dieren

SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

fax : (33)(0)1 53 10 57 66

sup@sorbonne-universite.fr

<https://sup.sorbonne-universite.fr>

SOMMAIRE

Éditorial

Jean-Pierre Poussou..... 7

I. DOSSIER

LA MARINE NATIONALE ET LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE : UNE HISTOIRE À REDÉCOUVRIR

La Marine nationale et la Première Guerre mondiale : une histoire à redécouvrir
Jean de Préneuf, Thomas Vaisset et Philippe Vial..... 15

COMBATTRE À LA MER

Les Dardanelles ou la fin de l'illusion des prédreadnoughts : l'apport de la
modélisation informatique
Jean-Yves Billard, Isabelle Delumeau et François Grinnaert 25

« Tranchées mouvantes... » : vivre et combattre sur les torpilleurs
et contre-torpilleurs de la Zone des armées du Nord
Olivier Gomez..... 43

LA GUERRE SUR MER : ENJEUX ET STRATÉGIES DE POUVOIR

Le Parlement, la Marine et la création de la direction de la guerre sous-marine,
1914-1917
Thomas Vaisset et Jean de Préneuf..... 67

Le Comité central des armateurs de France face aux enjeux de la guerre maritime
Christian Borde 91

La défense littorale pendant la Grande Guerre : un laboratoire interarmées ?
Emmanuel Boulard 103

LA MARINE NATIONALE AU MIROIR DES AMIS ET DES ENNEMIS

La Marine nationale française vue par l'amiral Fisher : entre rival au long cours
et allié inutile
Christopher Martin..... 119

La flotte allemande de haute mer et la Marine française de la fin du XIX^e siècle
à la Première Guerre mondiale
Michael Epkenhans..... 143

COMMÉMORER ET REPRÉSENTER

La Marine française dans la Grande Guerre à l'épreuve de la littérature Jean-Baptiste Bruneau	157
Les missions Marine en 1917-1918 François Robichon.....	177

II

VARIA

L'histoire maritime, l'histoire de la science de la navigation et l' <i>Oxford Encyclopedia of Maritime History</i> John B. Hattendorf	195
Dire et raconter la traversée de l'Atlantique au xviii ^e siècle : les trois voyages de Jean-Baptiste Dutertre aux Antilles (1640-1656) Éric Roulet.....	205
4 Parcourir, observer et décrire le monde : le journal du <i>Voyage aux Indes orientales</i> de Mathieu de Gennez et la construction des savoirs par les navigateurs au siècle des Lumières Claire Boër	229
Pour une histoire architecturale des bâtiments de transit (1849-1934) Anne Bosser.....	249
La Défense nationale avant 1914, une utopie institutionnelle ? Philippe Vial.....	269

III

CHRONIQUE

« Vuyder la ville » : la fabrique de la citadinité dans un port méditerranéen (Marseille, 1660-1710) Position de thèse de Jean-Baptiste Xambo	297
L'essor et le déclin de la pêche industrielle à La Rochelle entre 1871 et 1994 Position de thèse d'Henri Moulinier	305
Des amiraux au service de Vichy Position de thèse d'Odile Girardin-Thibeaud	313
Listes des masters d'histoire maritime soutenus dans les universités françaises en 2012, 2013 et 2014 (suite).....	323

IV
COMPTES RENDUS

Bernard Michon, <i>Le Port de Nantes au XVIII^e siècle, construction d'une aire portuaire</i>	329
Gérard Le Bouëdec (dir.), <i>L'Asie, la mer, le monde. Au temps des Compagnies des Indes</i>	333
« Les grands ports mondiaux », numéro spécial de <i>Questions internationales</i>	336
Michèle Battesti (dir.), <i>La Piraterie au fil de l'histoire : un défi pour l'État</i>	339
« En mer avec les pirates et les corsaires », n° 9 du <i>Figaro Histoire</i>	343
Antonella Alimento, <i>War, Trade and Neutrality: Europe and the Mediterranean in the seventeenth and eighteenth centuries</i>	345
Alain Blondy, avec la collaboration de Xavier Labat Saint Vincent, <i>Malte et Marseille au XVIII^e siècle</i>	349
Collection Histoire maritime	353

ÉDITORIAL

Jean-Pierre Poussou

Comme nous le pratiquons, le présent numéro de la *Revue d'histoire maritime* est construit autour d'un dossier : « La Marine nationale et la Première Guerre mondiale : une histoire à redécouvrir » ; à ce dossier s'ajoutent, en *Varia*, un ensemble de cinq contributions, ainsi que la chronique (listes de travaux venus à soutenance et positions de thèses), et les comptes rendus, soit un découpage classique, ce qui n'est pas le cas du contenu du numéro, à commencer par le dossier, fort de dix textes.

Même si c'est sa tâche primordiale, ce qui a parfois été oublié, le Service historique de la Défense (SHD) n'a pas simplement pour but de rassembler les archives concernant celle-ci, de les organiser et de les mettre au service du public, non seulement au centre national installé au château de Vincennes, que connaissent bien les chercheurs, mais aussi dans les dépôts provinciaux qui se trouvent, pour la Marine, à Cherbourg, Brest, Lorient, Rochefort et Toulon, il lui revient également de rédiger, à la demande de l'état-major, des études et de valoriser les fonds dont il a la charge. C'est dans ce cadre que Thomas Vaisset et Philippe Vial, qui appartiennent au SHD, et Jean Martinant de Préneuf, actuellement maître de conférences à l'université Charles-de-Gaulle-Lille III mais qui fut auparavant membre du SHD, ont proposé de diriger et coordonner un dossier consacré à notre Marine nationale durant la Première Guerre mondiale, ce qu'avec raison ils ont appelé « une histoire à redécouvrir ».

Il en est résulté neuf contributions, que nous publions ici, précédées d'un texte de synthèse qui invite à redécouvrir cette histoire sans aucun doute quelque peu délaissée, et à en apprécier aussi bien l'historiographie que les enjeux et les approches. Il s'agissait également, bien évidemment, de se situer dans le cadre du centenaire de la Grande Guerre et, ce faisant, de répondre à un enjeu historiographique : si, outre-Manche, voire aux États-Unis, les historiens mettent volontiers en valeur le rôle des marines britannique et américaine, il n'en va pas de même pour la Marine nationale qui se voit créditer au mieux d'une participation mineure. L'historiographie française n'a pas été beaucoup plus généreuse. Pis encore, un auteur aussi connu que Paul Kennedy va même

jusqu'à oublier « le rôle de la Marine française dans l'adoption décisive des convois par les Alliés », thème dont on peut regretter au passage qu'il soit absent du présent dossier. Pour les coordonnateurs, un deuxième objectif était d'inciter à aborder l'étude de ce conflit sous l'angle de la globalité, en cherchant également quelles avaient été les retombées de notre activité maritime sur la société française, le troisième étant de mettre l'accent sur des aspects plus proprement techniques. Il s'agissait enfin de connaître les enjeux de pouvoir liés à la Marine nationale, qu'ils soient internes au pouvoir politique ou en lien avec l'armement en général.

8 Les contributions ont été regroupées en quatre thèmes : combattre à la mer ; la guerre sur mer : enjeux et stratégies de pouvoir ; la Marine nationale au miroir des amis et ennemis ; commémorer et représenter. Le premier est sans aucun doute le plus fondamental puisqu'il s'agit d'étudier la Marine au combat, thème extrêmement vaste qui aurait pu constituer à lui seul un dossier. D'un côté, avec O. Gomez, c'est l'action des torpilleurs et contre-torpilleurs dans la Zone des armées du Nord contre les torpilleurs et sous-marins allemands basés en Belgique, qui est analysée ; l'auteur montre, ce qui est nouveau, quelle fut l'expérience combattante en mer au cours de cette « petite guerre » menée dans des conditions souvent éprouvantes, notamment par suite des patrouilles et engagements nocturnes. De l'autre, nous disposons, ce qui est très rare, d'une véritable étude technique, réalisée par une équipe d'enseignants à l'École navale de Brest – I. Delumeau, J.-Y. Billard, F. Grinnaert –, qui nous apporte un texte très innovant puisqu'à partir de la modélisation informatique les auteurs de ce texte nous expliquent pourquoi, « au feu des Dardanelles », les pré-dreadnoughts français et britanniques ont échoué, ce qui contribua puissamment au revers que représenta cette opération et conduisit au retrait du Premier Lord de l'Amirauté, Winston Churchill ; grâce aux méthodes de l'archéologie expérimentale, on voit le poids qu'ont joué les défauts techniques dans l'échec de l'opération. C'est très neuf et très stimulant. À certains égards, la contribution d'E. Boulard, qui figure dans le second thème, aurait pu figurer dans le précédent puisqu'il s'agit de la bataille livrée dans les eaux côtières contre la flotte sous-marine allemande, mais l'auteur n'est pas tourné vers les combats proprement dit : son but est de souligner que, par un dépassement indispensable de la guerre des Armes, le conflit a obligé à la coopération sous peine de ne pouvoir faire face à la menace. Il s'agit à la fois d'un enjeu de pouvoir et de l'organisation et du déploiement de la défense littorale, questions bien peu connues jusqu'ici et que ses travaux de thèse l'ont amené à maîtriser. Avec Th. Vaisset et J. de Préneuf, nous nous situons au contraire au niveau du ministère lui-même : comment la Marine, le gouvernement et le Parlement se sont-ils affrontés et ont-ils collaboré pour diriger la guerre sous-marine ?

En fait, on eut à la fois la « dictature ministérielle » et la prédominance du Parlement sur l'état-major, le tout aboutissant à la création d'une direction générale indépendante de celui-ci. De collaboration, il est également question avec C. Borde, mais cette fois à propos de l'attitude du « Comité central des armateurs de France face aux enjeux de la guerre maritime » et de ses rapports avec l'État. Le lobbying des armateurs ne cessa pas, les affrontements non plus ; on en arriva, néanmoins, à la fin de la guerre, à un compromis.

Nous quittons le territoire hexagonal pour apprendre comment notre Marine était perçue à l'étranger. Tout ne pouvant être traité, le choix est bon puisque nous avons d'un côté, avec C. Martin, le regard du principal dirigeant de la *Royal Navy* au début du xx^e siècle John A. Fisher, de l'autre, avec M. Epkenhans, un exposé de la manière dont la Marine allemande considérait les problèmes que pouvait lui poser la Marine française. Pour être intéressant, le texte de ce dernier a le défaut de s'arrêter au moment du conflit, et de n'aborder celui-ci que d'une manière très limitée, se situant ainsi presque en dehors du dossier. L'idée principale en est que nos voisins et ennemis ne prêtèrent qu'une attention limitée à notre Marine. Quant aux points de vue exprimés par Fisher, le moins que l'on puisse dire, c'est que le regard de notre principal allié était particulièrement décapant ; mais si ce texte est roboratif et très éclairant quant aux opinions existant outre-Manche, il a également le défaut de n'aborder que très peu le temps de la guerre lui-même. En un sens, cela fait contraste avec les représentations par les peintres de notre flotte de guerre ! Car F. Robichon attise notre curiosité en nous montrant comment, en plein conflit, cette vieille tradition des peintres de la Marine a été utilisée de manière tout à fait neuve puisque, si des peintres avaient été envoyés aux armées en 1916, la Marine avait été oubliée, ce qui fut réparé en 1917. Pour sa part, J.-B. Bruneau montre à travers les romans et essais consacrés à la guerre sur mer, un ensemble trop délaissé jusqu'ici, le regard souvent aigu que ceux qui écrivaient – et qui étaient souvent des hommes du métier – portèrent sur cette arme durant le conflit. Pour lui, la guerre sur mer entre 1914 et 1918, cesse d'être, comme c'est le cas à travers l'œuvre de G. G. Toudouze, « prétexte à l'aventure », ou de se limiter à une littérature de justification de l'action de la Marine » – P. Chack, L. Guichard – pour atteindre des réalités plus complexes, notamment celle de la vie des combattants en mer qu'évoquait plus haut dans ce numéro O. Gomez.

Aussi bien les diverses contributions que le texte de présentation du dossier, indiquent des pistes, soulignent les lacunes des recherches entreprises jusqu'à présent, et proposent une série d'axes pour les travaux à venir, ce qui est extrêmement précieux et sera très utile. On me permettra d'y ajouter l'idée qu'il faudrait aussi mieux scruter la manière dont, par delà les différences de sources, voire de méthodes, les historiens des pays étrangers ont abordé, tout

particulièrement au Royaume-Uni et aux États-Unis, l'étude de leurs Marines nationales à l'approche de la Grande Guerre, durant celle-ci, et au lendemain du conflit.

Parmi les cinq articles faisant partie des *Varia*, l'un d'entre eux peut se rattacher au dossier même s'il se situe en amont de celui-ci : c'est celui de Ph. Vial qui montre comment est née, avant 1914, dans l'esprit d'Henri Jung et de Gaston Moch, l'idée d'une Défense nationale unifiée, pour laquelle s'est battu Adolphe Messimy. À l'image de la Grande-Bretagne, la France s'est dotée en 1905 d'un organisme unique, le Conseil supérieur de la Défense nationale, mais son fonctionnement fut très médiocre. Messimy avait espéré une relance grâce à la réforme de 1911, mais ce ne fut pas le cas. Il est significatif pour nous que dans les débats qui furent les siens, notamment pour la défense des côtes et l'outremer, ne figuraient pas les marins ! D'ailleurs, Castex ne s'y intéressa pas. L'armée de terre resta donc tout à fait prédominante.

10

Deux autres textes concernent la navigation. À travers les voyages aux Antilles du père Dutertre, au milieu du XVII^e siècle, É. Roulet évoque les conditions des passagers, montre à quel point le monde maritime leur paraît étrange et souligne la rudesse de la vie de marin. La traversée est un moment particulièrement éprouvant qui oblige chacun à puiser de profondes ressources en lui-même, l'intérêt du texte de Dutertre étant son caractère précis, loin du romanesque. Avec Mathieu de Gennes, dont les écrits sont analysés par C. Boër, il s'agit de tout autre chose : une nouvelle manière de voir qui correspond à l'émergence, au XVIII^e siècle, des sciences de l'homme, et débouche sur la mise en valeur de la diversité du monde et des humains. Dès le début des voyages transatlantiques, les déplacements humains se sont multipliés, atteignant une ampleur inusitée avec la traite atlantique des noirs d'un côté, l'émigration européenne aux États-Unis de l'autre, la première aux XVII^e et XVIII^e siècles, la seconde dans la deuxième moitié du XIX^e siècle et au début du XX^e. Celle-ci était une réelle opportunité pour les grandes compagnies de navigation qui venaient de se constituer mais elles se trouvèrent confrontées à un problème matériel précis : comment organiser les ultimes lieux de transit pour émigrants ? La solution fut recherchée soit dans la construction d'hôtels adaptés à cette fonction, soit – en Grande-Bretagne – dans la construction de grands dépôts pour émigrants. C'est à l'histoire architecturale de ces bâtiments de transit que s'est consacrée A. Bossier, auteur d'un texte qui retiendra par son originalité.

Enfin, nous avons eu la chance que l'un des grands maîtres actuels de l'histoire maritime, John B. Hattendorf, nous confie le texte d'une conférence dans laquelle il a présenté l'*Oxford Encyclopedia of Maritime History* qu'il a dirigée. Il a voulu cet ouvrage pour rompre avec ce qu'il considère comme un enfermement de la plupart des spécialistes anglo-saxons d'histoire maritime, lesquels se

cantonnent pour la plupart à un domaine précis, sans guère se préoccuper de l'histoire globale, et ont du mal à participer à des démarches pluridisciplinaires, voire à se situer dans le cadre de vues transversales de l'histoire maritime. Il fut d'ailleurs douloureusement étonné par le refus premier d'une partie des collaborateurs pressentis à dépasser leur pré carré habituel. L'enjeu était donc de réaliser un ouvrage global, refusant l'histoire fragmentée pratiquée jusque-là, et fournissant un ouvrage de référence concernant tous les domaines de la science maritime sous le prisme de l'approche historique. La réalisation fut difficile à mettre en œuvre – il ne nous le cache pas – mais nous pouvons dire aujourd'hui que la réussite est totale, ce qui n'en rend que plus précieuse la publication de son texte.

La chronique a été nourrie grâce à la collaboration de plusieurs universités qui nous ont envoyé des listes de soutenances de masters ou de thèses. Il s'y est ajouté trois positions de thèse dont la soutenance vient tout juste de survenir et, bien entendu, plusieurs comptes rendus.

II

Varia

DIRE ET RACONTER LA TRAVERSÉE DE L'ATLANTIQUE
AU XVII^e SIÈCLE : LES TROIS VOYAGES DE JEAN-BAPTISTE
DUTERTRE AUX ANTILLES (1640-1656)

Éric Roulet

Maître de Conférences à l'université du Littoral-Côte d'Opale

Depuis l'ouverture de la route antillaise en 1492 par Christophe Colomb, la traversée de l'Atlantique est assez rapidement devenue une aventure sinon banale du moins ordinaire pour les marins européens. À l'époque moderne, de nombreux Français, notamment des Normands, franchissent l'océan pour aller trafiquer aux Îles¹. Cependant, il existe peu de récits du voyage en mer et, pour la première moitié du XVII^e siècle qui voit l'établissement des Français dans les Petites Antilles, nous n'en comptons qu'une dizaine². Ils sont précieux, car ils nous renseignent sur les itinéraires – le temps en mer, les escales –, la navigation – le cap, les vents et les courants –, et les conditions de vie à bord – l'hygiène, la nourriture. Ils sont le plus souvent rédigés par des passagers, en général peu au fait des choses de la mer, qui, en donnant le récit de leur

- 1 Les documents tirés des archives des ports de la Manche publiés au XIX^e siècle et au début du XX^e siècle par Albert Anthiaume et les frères Charles et Paul Bréard en donnent une bonne illustration : Albert Anthiaume, *Cartes marines, constructions navales, voyages de découverte chez les Normands, 1500-1650*, Paris, Ernest Dumont, 1916 ; Charles Bréard, Paul Bréard, *Documents relatifs à la marine normande et à ses armements aux XVI^e et XVII^e siècles pour le Canada, l'Afrique, les Antilles, le Brésil et les Indes*, Rouen, A. Lestringant, 1889.
- 2 Voir notamment : Anonyme de Carpentras (1618), Guillaume Coppier (1628), Pierre Pélican (1635), Jacques Bouton (1639-1640), Daniel Le Hirbec (1642), Pacifique de Provins (1645), Maurile de Saint-Michel (1646). Ces différents récits sont publiés ou en voie de publication dans Bernard Grunberg (dir.), *Corpus antillais*, Paris, L'Harmattan. Cette rareté explique peut-être qu'ils ont généré peu de travaux alors que les récits de voyage, en particulier à l'époque moderne, ont connu un très grand engouement de la part des chercheurs. Et si le voyage maritime a pu être, à un moment ou un autre, regardé dans ces études, il n'est pas analysé en tant que tel, mais comme appartenant à un tout. Sa spécificité n'est pas mise en avant. Nous retiendrons cependant quelques réflexions dans Jean-Michel Racault (dir.), *L'Aventure maritime*, Paris, L'Harmattan, 2003 ; Pierre-Yves Petillon, « De la mer en Amérique », dans Alain Corbin, Hélène Richard (dir.), *La Mer. Terreur et fascination*, Paris, Éditions du Seuil, 2011, p. 145-154 ; Normand Doiron, « Les rituels de la tempête en mer. Histoire et voyage au seuil de l'âge classique », *Revue des sciences humaines*, vol. 30, n° 214, 1989, p. 43-69, repris dans *id.*, *L'Art de voyager. Le déplacement à l'époque classique*, Sainte Foy/Paris, Presses de l'université Laval/Klincksieck, 1995 ; François Moureau, « La littérature des voyages maritimes, du Classicisme aux Lumières », *Revue d'histoire maritime*, n° 1, p. 243-264.

premier voyage maritime, rapportent leur perception de cet univers singulier. La narration, souvent nerveuse, privilégie l'épique. Les auteurs racontent à l'envie les périls et les difficultés de la traversée, avec moult péripéties. La grandeur du danger ne fait que renforcer la valeur de leur expérience³.

Le dominicain Jean-Baptiste Dutertre (1610-1687) a pour sa part fait le voyage vers les Antilles à trois reprises en 1640, 1643 et 1656, les deux premières fois pour satisfaire aux intérêts de la mission d'évangélisation des Indiens et à l'encadrement des colons, et la troisième pour servir d'intermédiaire dans la vente de l'île de la Grenade. Il repart en 1657, mais doit se résoudre à abandonner l'expédition suite à des problèmes de navigation au large de l'Angleterre⁴. Il livre les péripéties de ses traversées dans son *Histoire générale des Antilles habitées par les Français*, de nombreuses années plus tard, en 1667. La place prise par Dutertre parmi les chroniqueurs sur les Antilles par la qualité et la richesse de ses informations dans tous les domaines suffirait à elle seule à justifier l'examen de ses récits de voyage. Mais ce n'est pas cette réputation qui, selon nous, fait leur intérêt, c'est la façon dont il rapporte son expérience.

Le regard que porte Dutertre sur la traversée de l'océan Atlantique est à la fois commun et singulier. En effet, il livre un récit tiré de son expérience, mais il ne se place pas au centre du dispositif narratif. Il reprend un certain nombre de motifs déjà évoqués par maints voyageurs, et d'ailleurs il ne s'en cache pas, mais il apporte dans le même temps à son récit une profondeur qui conduit à dépasser l'impression première, et à amener des interrogations et des réflexions. Il ne se contente pas de raconter la vie à bord du navire, il observe son environnement et les hommes. Il donne, enfin, à travers ses différentes évocations de la traversée, des éclairages originaux sur le monde maritime et de la profondeur à son analyse. Nous progressons avec lui dans un rapport plus intime avec l'univers maritime.

LA SINGULARITÉ DE DUTERTRE

Dutertre raconte ses trois voyages alors qu'il est rentré en France depuis une dizaine d'années. Il ne donne donc pas des impressions sur le vif mais un récit

3 À ce propos, Normand Doiron écrit dans son analyse des récits de voyages maritimes : « la force du voyageur le traversant [le danger] devient la force d'un argument » (Normand Doiron, *L'Art de voyager*, op. cit., p. 163).

4 Jean-Baptiste Dutertre, *Histoire générale des Antilles habitées par les Français*, Paris, Thomas Jolly, 1667-1670, [désormais Dutertre], t. I, p. 504-502 et t. II, p. 43-61. La première mouture de son histoire, parue en 1654 (*Histoire générale des isles de Saint-Christophe, de la Guadeloupe, de la Martinique et autres dans l'Amérique où l'on verra l'establissement des colonies françaises dans ces isles*, Paris, Jacques et Emmanuel Langlois, 1654), n'évoque aucun des voyages.

a posteriori, construit d'après son expérience de la traversée. Il n'est pas un homme de la mer : certes, il est né dans un port, Calais, mais dans une famille de médecins. Il a une petite expérience de la navigation cependant, car il a embarqué jeune homme sur un navire hollandais pour la mer du Nord et le Groenland⁵, mais cela ne suffit pas pour conclure que l'univers maritime lui est familier.

Les intentions de Dutertre

La traversée de l'Atlantique occupe une place marginale dans l'*Histoire générale des Antilles habitées par les Français*. Elle n'est pas l'objet principal de l'attention du dominicain : Dutertre écrit avant tout pour faire l'histoire des établissements français dans les Îles. Ses souvenirs de voyage ne forment pas en effet une partie à part de son œuvre où il aurait pu tenir un discours sur le voyage. Ils sont évoqués dans deux endroits : les deux premiers voyages figurent dans le tome deux consacré à l'histoire naturelle ; le troisième voyage, ainsi que la tentative avortée du quatrième, dans le tome un consacré aux premières fondations auxquelles il fut mêlé⁶. Ils ne sont donc pas évoqués chronologiquement et sont déconnectés de la trame générale des événements en étant versés dans des parties thématiques. Ainsi, Dutertre ne raconte pas son premier voyage quand il fait le compte des événements de l'année 1640 durant laquelle il est venu aux Îles avec les missionnaires dominicains, mais quand il parle du régime hydrographique des Îles. Il laisse même entendre qu'il ne savait pas où traiter cette question des voyages⁷. Ce choix a ses raisons : Dutertre suit un projet, il ne veut pas faire un récit de voyage comme il en existe tant, car, comme il le dit lui-même, que pourrait-il ajouter ? S'il se résout finalement à l'exercice, c'est avec l'intention de le dépasser⁸ :

Mais parce que je ne m'attache pas à décrire jour pour jour tout ce qui est arrivé, soit en allant aux Antilles, soit en retournant, afin que ce 2^e traité ait du rapport avec les autres, je le grossirai de ce que j'ai pu remarquer du flux et du reflux de la mer, de la température de l'air, des pierres précieuses, et des minéraux

5 Bernard David, *Dictionnaire biographique de la Martinique*. t. I, *Le Clergé 1635-1715*, Fort-de-France, Société d'histoire de la Martinique, 1984, p. 79.

6 Dutertre, t. I, p. 504-520, et t. II, p. 43-61.

7 « Dans le second, j'y placerai le chapitre de mes voyages et retours en France, ne lui ayant pu commodément donner place ailleurs. J'y traiterai ensuite du flux et reflux de la mer qui environne nos îles, de la température, et des diverses agitations de l'air des Antilles et ensuite des pierreries et des minéraux qui s'y rencontrent », Dutertre, « Avant-propos », t. II, p. 3.

8 « Bien qu'après tant d'auteurs qui ont donné leurs voyages au public, je pusse me dispenser de parler des miens, je ne l'ai pourtant osé refuser à mes amis qui m'ont témoigné que je ne le pouvais faire sans priver le public de quelques particularités assez curieuses que j'y ai remarquées » (*ibid.*).

qui se trouvent dans les îles, dont ayant peu de choses à dire, j'ai cru que je ne le pouvais mieux placer qu'ici, puisque toutes ces choses – excepté quelques particularités de ce qui se passe dans les vaisseaux, en allant et en revenant des Antilles – regardent l'histoire naturelle⁹.

Ainsi, l'évocation des voyages n'est pour Dutertre qu'une opportunité pour aborder d'autres choses bien plus importantes à ses yeux. Le voyage est prétexte à expliquer les phénomènes naturels. Il sert à illustrer et à expliquer les réalités géographiques et climatiques. L'objectif avoué n'est pas de parler des hommes, mais des éléments, mais cela ne signifie pas qu'il reste dans ce cadre étroit qu'il s'est donné comme nous le verrons plus loin.

De la navigation

208

Chaque voyage est l'occasion pour Dutertre d'évoquer les conditions de la navigation. Le gros temps rencontré lors du premier voyage de retour le conduit à parler des tempêtes. Fort curieux des phénomènes de vents et des courants, il consacre un peu plus loin un chapitre entier au flux et au reflux dans la zone intertropicale, à la température de l'air, aux saisons et aux ouragans. Dans son œuvre, il manifeste d'une façon générale un grand intérêt pour les sciences. Il y a chez lui une réelle volonté de comprendre les choses¹⁰. Il recueille des témoignages et consulte les gens avisés pour évoquer les situations qu'il a vécues :

Ce n'est pas qu'il n'y ait eu des équipages assez heureux, pour avoir eu du beau temps, et passé à la vue de la Bermude, sans avoir eu aucune tempête, cela est néanmoins ordinaire ; et monsieur Hotman m'a dit qu'en ce même lieu, le vaisseau où il était fut battu d'une semblable tempête, et que le vent avait quelque chose de si vénéneux, que les yeux leurs enflèrent gros comme des œufs, qui semblaient deux apostumes qui leur sortaient de la tête, et que le pus même qui en coulait avait une odeur très infecte et très puante¹¹.

Cela laisse l'impression, déjà soulignée, de préférer l'évocation des éléments aux peines et au vécu des hommes tout au long de la traversée. Tout au plus s'intéresse-t-il à la conduite du navire par les marins, mais avec un œil averti, celui d'un fin observateur des manœuvres comme en témoigne le vocabulaire de marine employé. Il parle des instruments de navigation – carte marine, bâton

9 Dutertre, t. II, p. 43.

10 Il appartient en cela à tout un courant d'auteurs soucieux de sciences nautiques, dont le plus fameux est en France le père jésuite Georges Fournier. Il faut cependant attendre la fin du xvii^e siècle et le début du siècle suivant pour qu'une science nautique moderne voit vraiment le jour en France. Voir Monique Pelletier, « Sciences et cartographie marine », *Revue d'histoire maritime*, n° 1, 1997, p. 265-291.

11 Dutertre, t. II, p. 54.

de Jacob, astrolabe – et des éléments du navire en connaisseur, comme l'ont rarement fait les chroniqueurs dans leurs récit de la traversée¹² :

Sur les neuf heures du soir, un puchot prit inopinément notre navire par le beaupré, et le coucha sur le côté, de sorte que nous crûmes tous être perdus ; mais comme il eut peu de prise sur cet endroit, il passa incontinent, et le navire se releva peu à peu. Ce tourbillon emporta avec soi en passant tous les horribles blasphèmes de notre navire, sur lesquels mes fréquentes remontrances n'avaient pu rien gagner. [...] Chacun [se doutait] bien que ce puchot portait en croupe une tempête, de laquelle nous aurions beaucoup de peine à nous tirer¹³.

Dutertre porte d'une façon assez générale un grand intérêt aux techniques. Il donne d'ailleurs dans son *Histoire générale*, dans un tout autre domaine, de nombreuses pages sur le procédé de fabrication du sucre à partir de la canne. Cependant, si Dutertre s'intéresse à la navigation, il ne se passionne pas pour l'itinéraire. Il ne lui consacre en général, pour chacun de ses voyages, que quelques lignes ; tout au plus signale-t-il une possible escale aux Açores, lors du retour du premier voyage, ou une réelle à Madère, lors du deuxième, quand elle s'intègre dans son exposé de la navigation vers les Îles. Il se contente de donner la date et le lieu de départ, et celle de son arrivée. Il ne prétend pas au journal de navigation. Cela est assez courant dans les récits de voyage : ils comportent peu d'indications nautiques, les différentes étapes du voyage et les dates sont données avec parcimonie, et l'itinéraire est souvent esquissé à grands traits. Mais il est vrai que depuis le xvii^e siècle les bateaux qui vont vers les Antilles suivent toujours la même route et qu'elle est bien connue des marins, et peut-être aussi du public avisé.

La position du narrateur

Une autre caractéristique de Dutertre est de ne pas reprendre ce qui se dit ou ce qu'il entend, mais de faire œuvre d'originalité. Il s'affirme avant tout ici comme un témoin disant ce qu'il a vécu ou ce qu'il a lui-même observé. Il livre une expérience : la sienne. Il n'émaille pas son récit de considérations générales. Au contraire, il se veut toujours précis. Il se distingue dans ces pages de sa position d'historien qui prévalait jusque-là quand il s'appuyait sur de la documentation et des témoignages pour écrire l'histoire des établissements français des Antilles.

¹² Dutertre connaît les ouvrages d'hydrographie. Dans le t. II, p. 45, il cite notamment l'*Hydrographie* de Georges Fournier publiée en 1643 et rééditée en 1667. Nous trouvons mention des outils de navigation chez d'autres auteurs, en particulier en 1640 chez le jésuite Jacques Bouton, *Relation de l'établissement des Français depuis l'an 1635 en l'isle de la Martinique, l'une des Antilles de l'Amérique : des mœurs des sauvages, de la situation des autres singularités de l'isle*, Paris, Sébastien Cramoisy, p. 20.

¹³ Dutertre, t. II, p. 51. Un puchot est un tourbillon de vent, une trombe.

Dutertre n'emploie que rarement le pronom « je », sauf pour rapporter un fait dans lequel il est impliqué directement : « je rentrai en France » ; parfois il emploie le « nous », pour se fondre dans l'expédition, alors même qu'il entend rapporter son expérience. Cette contradiction n'est qu'apparente car il s'appuie plus sur son expérience qu'il ne nous la livre. Il aime à varier les points de vue. Il prend souvent un point de vue extérieur, même quand il assiste à des événements dramatiques. Il raconte alors en observateur omniscient, mais on sent qu'il est au cœur de l'action. Il risque parfois un commentaire de son cru, qui rappelle qu'il a bien assisté aux événements rapportés. Ainsi, quand il évoque la tempête survenue dans la Manche lors de son quatrième voyage en 1657, les voix se mêlent :

210

Le timon du navire sortit du gouvernail, et quelques sabords s'étant ouverts, l'eau entra de trois pieds de haut dans le navire, tout le monde se crut perdu, moi-même voyant cette quantité d'eau, je tombai dans leur sentiment, ne croyant pas que les pompes pussent suffire à la vider. Je n'ai jamais rien vu de plus pitoyable, car on tombait les uns sur les autres, tout nageait dans l'eau, les canons qui n'étaient pas bien amarrés roulaient d'un bord à l'autre, les uns criaient qu'on les étouffait, des pauvres malades demandaient miséricorde, et la confusion était si horrible qu'on ne se reconnaissait point ; si bien que dans l'horreur de la nuit, et l'appréhension de la mort, quelques-uns confessèrent tout haut leurs péchés¹⁴.

Dutertre veut tout raconter en termes objectifs. Ce procédé de narration vise aussi une dynamique propre pour nous entraîner progressivement vers une meilleure compréhension du monde maritime et à ne pas être monocorde, alors que la structure des différents récits est identique. Il peut être un observateur lointain ou neutre, décrivant les phases d'un phénomène, puis, tout à coup, revenir à sa propre expérience et à son ressenti. Il passe ainsi aisément du « je » ou du « nous » au « ils »¹⁵.

Les passages obligés

Le récit d'un voyage en mer est un genre assez délimité, avec ses épisodes de doutes, de craintes, de dangers et de peur de mourir. Le passage d'un monde à l'autre est redouté et difficile¹⁶. Dutertre n'y échappe pas. Il parle de la tempête

¹⁴ Dutertre, t. I, p. 519-520.

¹⁵ Cette forme d'écriture ne conduit pas ici à une fragmentation du récit telle qu'elle est définie par Réal Ouellet, et des oppositions entre les unités thématiques et le vu et le vécu : voir Réal Ouellet, *La Relation de voyage en Amérique (xvi^e-xviii^e siècles)*. *Au Carrefour des genres*, Québec, Presses de l'université Laval, 2010, p. 4-5 ; *id.*, « Le Discours fragmenté de la relation de voyage », *Saggi e ricerche di letteratura francese*, vol. 25, 1986, p. 175-200.

¹⁶ Pierre-Yves Petillon, « De la mer en Amérique », art. cit., p. 146.

qui fait démâter le navire, ou encore de l'attaque des corsaires, mais il se distingue de ses contemporains en prenant de la distance par rapport aux événements, en les relatant sans emphase et en refusant les superlatifs¹⁷. Il n'en fait pas des ressorts dramatiques¹⁸. L'incident avec les corsaires est assez vite traité et tient en quelques lignes : « nous fîmes une navigation assez heureuse durant quinze jours, jusqu'à la hauteur du cap de Finisterre sur les mers d'Espagne, où nous rencontrâmes treize navires turcs, qui nous ayant donné la chasse durant trois heures, un grand brouillard accompagné d'un vent impétueux nous sépara si bien de ces corsaires, que nous ne les revîmes plus »¹⁹. Ces péripéties ne sont pas évoquées lors de chaque voyage, ce qui laisse penser que les tempêtes, communes dans les voyages vers les Îles, ne sont pas toutes dramatiques et que les corsaires sont certes craints, mais n'affligent pas tous les voyages. Si la menace corsaire est réelle, tous les navires ne sont pas attaqués. Il ne se complaît pas dans l'évocation des dangers de la traversée, et souligne qu'on peut naviguer « très agréablement » : « cela passé nous continuâmes notre route avec quelques autres tempêtes, desquelles je ne dirai rien, puisque c'est une chose ordinaire dans le retour des Indes », conclut-il²⁰.

Dutertre succombe en revanche, comme d'autres, au plaisir de raconter certaines mœurs et des usages particuliers des marins, comme le passage du tropique du Cancer qui est l'occasion de baptiser, lors d'un rituel peu catholique, les hommes d'équipages et les passagers qui ne se sont jamais aventurés au-delà de cette ligne. Mais, après avoir raconté la cérémonie qu'il qualifie de « bacchanale », de « mascarade », et plus loin de « grotesque » et de « bouffonnerie », avec force de détails – les déguisements, le défilé, le baptême lui-même –, Dutertre tente d'en expliquer le sens et de ne pas rester dans le pittoresque. Il écrit ainsi :

Je me suis fort curieusement enquis de plusieurs gens de marine, pour apprendre quelque chose de l'institution de cette cérémonie, sans en avoir jamais pu tirer une bonne raison. Les Hollandais tiennent que c'est pour se garantir de plusieurs

17 Cela n'exclut pas quelques écarts : Dutertre se montre parfois épique en parlant de : « notre pauvre frégate, [...] démâtée de deux mats, toute brisée de coups de mer, un gouvernail rompu, qui ne tient qu'à deux méchantes planches chevillées » (Dutertre, t. II, p. 55).

18 L'évocation de la tempête s'inscrit dans plusieurs traditions privilégiant l'épique et le romanesque : Normand Doiron, *L'Art de voyager*, op. cit., p. 164-165. Le danger des pirates appartient lui aussi à une longue tradition du récit maritime : Christiane Villain-Gandossi, « Au Moyen Âge, le domaine de la peur », dans *La Mer. Terreur et fascination*, op. cit., p. 103.

19 Dutertre, t. II, p. 57. La peur d'une attaque des Turcs est assez commune dans les récits de voyages vers les Îles de la même époque. Jacques Bouton et Maurile de Saint-Michel racontent abondamment l'épisode : Jacques Bouton, *Relation de l'établissement des Français*, op. cit., p. 15 ; Maurile de Saint-Michel, *Voyages des isles cameranes en l'Amérique*, dans *Corpus antillais*, op. cit., t. III, p. 81).

20 Dutertre, t. II, p. 54.

maladies qu'on pourrait contracter par ce grand changement de climat : c'est pourquoi ils se baignent presque tous dans la mer, tant ceux qui y ont déjà passé, que les autres. Mais cette raison me semble fort faible, puisqu'il n'est pas vrai que ceux qui ne se baignent point soient plus incommodés que les autres. Mon sentiment est que cela vient de ce que ceux qui furent assez hardis pour pousser leurs voiles jusques dans les zones torrides, qui jusques alors avoient été tenues par saint Augustin, et beaucoup d'autres, pour inhabitables, se voyant entrer comme dans un autre monde, firent une sorte d'allusion au baptême, que l'on donne aux chrétiens après leur naissance ; et en effet on se sert encore du mot de baptiser sous le tropique, pour exprimer cette cérémonie²¹.

212

Dutertre se singularise à cet endroit car les auteurs qui racontent le rituel ne l'expliquent pas²². Le dominicain émaille ses récits de voyages de références chrétiennes. Mais, dans un monde profondément religieux, pouvait-il en être autrement ? Dutertre, en bon père, ne peut que souligner la puissance divine et la beauté de la création. Les références à l'histoire religieuse sont fréquentes dans les récits de voyage. Elles appartiennent au genre. Elles témoignent de la recherche de protection, comme il apparaît, par exemple, avec le nom du navire, ou d'explication face à des phénomènes météorologique incompréhensibles ou mal connus. Les récits de traversée, qu'ils soient le fait des clercs ou des laïcs, reprennent souvent un motif bienfaisant au sortir d'un épisode dramatique. Les références religieuses sont omniprésentes, et tout est occasion de parler de la grandeur divine, de sa miséricorde et de sa protection.

Mais Dutertre n'abuse pas des interventions divines. Il ne se situe pas dans la même dynamique narrative que Maurile de Saint-Michel, André Chevillard, ou encore Guillaume Coppier. Nous ne relevons que quelques rares réflexions à caractère religieux dans son *Histoire générale*, comme, par exemple : « Je ne me flatte point, mais dans la connaissance que j'ai de la mer, il est constant qu'humainement parlant, nous ne devons pas demeurer un moment sur l'eau : j'ai imputé notre salut aux vœux que nous avons tous unanimement faits à la Sainte Vierge le même jour au matin²³ ». Il croit aussi discerner une intervention divine – « Je ne sais si ce vent était du Saint Esprit » – quand au plus fort de la tempête « plusieurs blasphémateurs, impies, lubriques, et déterminés, [deviennent] une troupe de pénitents qui n'avaient plus que le

21 Dutertre, t. II, p. 48.

22 Daniel Le Hirbec, *Voyages de Daniel Le Hirbec, de Laval, aux Antilles, aux Pays-Bas et en Italie, 1642-1644*, Laval, impr. de L. Moreau, 1890, p. 19 ; Maurile de Saint-Michel, *Voyages des îles camerçanes en l'Amérique*, op. cit., p. 89. Le père dominicain Jean-Baptiste Labat écrit au début du XVIII^e siècle : « à présent que l'usage en est établi, il faut s'y soumettre sans résistance et sans en chercher les raisons » (*Voyage aux îles*, Paris, Phébus, 1993, p. 30).

23 Dutertre, t. II, p. 52.

*peccai, le Miserere en bouche*²⁴ ». Ce motif, la tempête comme incarnation de la puissance divine, est assez classique²⁵.

Sa dignité de clerc le conduit aussi à émettre un certain nombre d'avis moraux. Ainsi souligne-t-il, à propos des rituels du franchissement de la ligne, qu'ils se terminent « par des réjouissance et des débauches excessives²⁶ ». Il ne s'empêche pas non plus de juger que les matelots traitent durement les enfants lors du passage de la ligne, en écrivant que quand ils leur jettent de l'eau, « la frayeur les faisait crier comme si on les eût écorchés tous vifs²⁷ ».

LES MOTIFS RÉCURRENTS

Nous pouvons percevoir un certain nombre de motifs récurrents dans l'évocation de ses voyages vers les Antilles, qui trahissent ses véritables préoccupations. Si les éléments naturels savent retenir son attention, la vie des hommes à bord des navires l'intéresse tout autant, comme le laisse transparaître le récit des événements, des péripéties des voyages et des aléas climatiques. D'ailleurs, le premier chapitre du traité II consacré à ses voyages aux Antilles qui figure dans le tome II de son *Histoire*, s'intitule « De ce qui se passe dans les navires », ce qui laisse entendre qu'il ne compte pas vraiment narrer son voyage, son expérience personnelle, mais raconter les conditions de vie à bord.

Le dur travail des marins

Quel regard porte-t-il sur les marins ? Il écrit à propos des cérémonies qui marquent le franchissement de la ligne de tropique : « Nous fumes traités fort courtoisement, et avec plus de civilité que nous n'en attendions de gens de mer²⁸ ». Le propos est court, mais il mérite notre attention. Il témoigne de la façon dont les gens de mer sont perçus. Le préjugé n'est pas favorable, et même un homme qui les a côtoyés durant sa jeunesse comme Dutertre, n'en a pas une bonne image. Il sait cependant confesser son erreur. L'élément qu'il nous donne là est peut-être plus important que la description du rituel du passage de la ligne.

Dutertre est fortement marqué et impressionné par le courage des hommes de mer. Cela apparaît quand il parle des tempêtes. Il ne raconte pas le danger : même s'il le ressent, il ne verse pas dans la dramatisation de la situation ; il est très sobre, mais insiste sur la réactivité des marins. Ce moment exceptionnel

²⁴ *Ibid.*, t. II, p. 51.

²⁵ Normand Doiron, *L'Art de voyager, op. cit.*, p. 164.

²⁶ Dutertre, t. II, p. 457.

²⁷ *Ibid.*

²⁸ *Ibid.*

de tension et de danger permet de mettre en relief leur courage. Et, quand il rapporte comment il a été pris en pleine mer dans la tempête lors de son retour en France, il ne s'attarde pas à commenter dans le menu détail le comportement du bateau et les dégâts provoqués, mais à souligner le travail inlassable des marins, qui, dans des conditions effroyables, donnent tout pour assurer la bonne marche du navire et éviter le désastre. Il vante ainsi l'action de « trois Portugais habiles hommes en fait de marine, et sans lesquels nous eussions mille fois péri ». Il poursuit : « un de ces Portugais se tint l'espace de 18 heures au gouvernail²⁹ ». Le courage extraordinaire des marins dans l'adversité est maintes fois souligné et Dutertre livre dans le tome II de son *Histoire générale* un long passage soulignant leur attitude héroïque au cœur de la tourmente dont voici quelques lignes :

214

Cependant, les matelots qui étaient à demi-morts – car c'était le troisième jour que nous passions sans boire, sans manger et sans dormir – voyant qu'il fallait périr, se prirent tous à faire leurs derniers efforts, comme des personnes qui agonisent, contre la mort. Jamais je ne vis de plus prompts et de plus fervents ouvriers : en un moment, tous les haubans et cordages du grand mât furent mis en pièces, et un charpentier, adroit et vaillant garçon, en trois ou quatre coups de haches jeta le grand mât dans la mer, qui en tombant rompit et emporta avec soi, le mât d'artimon. [...] Chacun prit courage, et se résolut de résister jusqu'à la fin, et de se roidir contre la mort, les périls et les désastres, dans lesquels nous étions comme ensevelis : et de-là, il n'y eut plus de paresseux dans le vaisseau ; les malades qui semblaient avoir la mort sur les lèvres, étaient des premiers au travail, et un coup de sifflet faisait courir trente hommes où il n'en fallait qu'un. Cette diligence nous servit infiniment, car quoi que la tempête continuât avec la même violence jusqu'au lendemain matin, nous ne reçûmes aucun coup de mer qui passât par-dessus le navire³⁰.

Dutertre relève en particulier le sang-froid des charpentiers qui, au plus fort des tempêtes, d'un coup de hache tranchent les cordages qui entravent un mât brisé qui gêne la navigation³¹. Il ne verse cependant pas dans l'idéalisation du marin. Il souligne en d'autres endroits de ses récits les défauts de ces hommes de mer, comme l'ivrognerie et la superstition. L'escale à Madère en 1643, nécessaire pour le navire et les hommes, devient sous sa plume un moment de relâchement coupable : « Pendant les trois ou quatre jours que nous demeurâmes dans cette île, tous nos passagers firent débauche des vins les plus forts et les plus délicieux

29 *Ibid.*, t. II, p. 52.

30 *Ibid.*, t. II, p. 52-53.

31 *Ibid.*, t. II, p. 52.

du monde que cette île produit, et s'échauffèrent si bien le sang et le cerveau, que je ne sais si je dois imputer les maux qui nous arrivèrent à leurs excès, ou à l'intempérie du climat de la côte d'Afrique...³² ». Cela n'est pas sans danger sur la suite de la navigation :

Nous n'eûmes pas fait cent lieues, que les mieux sensés d'entre nous commencèrent à perdre l'esprit, et à devenir hypocondriaques, sans qu'il parût aucune fièvre. Tout notre pauvre équipage était pour lors un objet digne de risée et de compassion tout ensemble. Les uns s'imaginaient avoir la mort sur les épaules, et s'efforçaient les jours et les nuits entières à se décharger de cet importun fardeau, d'autres s'occupaient à rouler des barils sur le tillac : d'autres se persuadaient qu'ils étaient rois, et traitaient tous les autres d'ambassadeurs et de princes³³.

Le marin est un être superstitieux. Alors qu'il évoque son retour en France en 1642 pour aller chercher de nouveaux pères pour la mission, Dutertre note que « sur les huit heures du soir, il se fit une grande éclipse de lune qui donna de l'effroi à plusieurs des nôtres, et le pilote même en tirait de très sinistres conséquences³⁴ ». Bien entendu, comme il en va dans ce genre de récit, les craintes se vérifièrent et la traversée fut marquée par de nombreuses difficultés avec son lot de tempêtes, d'ouragans et de morts. Dans un autre passage, nous relevons : « Cette frégate n'était qu'un petit navire de cinquante ou soixante tonneaux, mais l'un des meilleurs voiliers de la mer ; il était pourtant si vieil, que plusieurs l'estimaient incapable de faire le voyage ; et peut-être que c'était ce qui faisait tirer ces conséquences funestes³⁵ ». Mais, d'une certaine façon, il excuse les marins en raison de leurs dures conditions de travail et de vie.

La vie des passagers à bord des navires

La vie des passagers à bord des navires est souvent difficile, en grande partie en raison de leur méconnaissance du milieu maritime et de la longueur du trajet. Dutertre le sait bien, lui qui a entrepris à plusieurs reprises la traversée de l'Atlantique. Il a soin en quelques lignes, et avec des mots choisis, de nous résumer la situation des passagers :

Je ne m'arrête pas ici à vous décrire les vomissements et les autres maux de la mer, l'infection insupportable des navires remplis de malades, couchés les uns sur les autres, parmi la fange et l'ordure, surtout le fâcheux embarras des femmes,

³² *Ibid.*, t. II, p. 60.

³³ *Ibid.*, t. II, p. 61.

³⁴ *Ibid.*, t. II, p. 50.

³⁵ *Ibid.*, t. II, p. 50-51.

les mauvais repas qu'on y fait, la corruption des eaux, desquelles assez souvent, quoi qu'infectes et puantes, on n'a pas suffisamment pour étancher l'importune ardeur d'une soif insupportable³⁶.

Dutertre souligne les déplorables conditions sanitaires et l'importance de la vermine. Il ne s'attarde pas sur les conditions de vie à bord parce que cela a déjà été rapporté par de nombreux auteurs, et qu'il ne peut rien dire de neuf. Seule la question de l'eau retient véritablement son attention, car elle est consubstantielle de la vie en mer. L'eau est nécessaire, mais elle est rare. Dutertre s'attache alors à montrer comment les hommes tentent d'étancher leur soif d'une façon ou d'une autre, ou de trouver des dérivatifs :

Les uns pour y remédier tiennent des balles de plomb dans leurs bouches, ou y mettent de temps en temps un grain ou deux de sel de Saturne, pour la tenir fraîche; et les autres par le moyen du tabac qu'ils fument, y attirent de la pituite ou salive à même dessein. Mais tous ces remèdes n'ôtant pas les deux principales causes de cette soif, savoir les salines qui servent de nourriture, et la chaleur excessive et inévitable dans les voyages de l'Amérique, on ne laisse pas de souffrir au-delà de ce qui se peut exprimer³⁷.

Nous voyons ici combien finalement Dutertre veut saisir l'essence même des choses et ne pas se laisser dérouter par le pittoresque. En se focalisant sur cette question de l'eau, il est au cœur des préoccupations des gens de mer. Nous comprenons que, dans ces conditions, la vue d'une terre, ou l'arrivée à bon port est particulièrement attendue :

Nous aperçûmes l'île de la Martinique. Je ne vous saurais exprimer la joie que reçurent alors tous nos passagers. À ce seul mot de terre, tous les malades sortirent du fond du vaisseau, comme des morts qui ressuscitent de leurs tombeaux. Ceux qui, une heure auparavant, n'eussent pas levé la tête pour prendre un bouillon, montaient allégrement à la hune, afin de voir la terre³⁸.

Nous voyons ici que Dutertre n'est pas avare d'images fortes. Il reprend les représentations traditionnelles de la traversée comme passage, et l'arrivée sur la terre ferme est une délivrance³⁹. Dutertre a le sens de la formule. Après avoir comparé les passagers à des mourants qui ressuscitaient, il rapporte qu'après avoir fait leur toilette, ils s'ennoblissent en un instant⁴⁰. Et un peu plus loin, il

³⁶ *Ibid.*, t. II, p. 44.

³⁷ *Ibid.*

³⁸ *Ibid.*, t. II, p. 48.

³⁹ Sur ce motif, voir Pierre-Yves Petillon, « De la mer en Amérique », art. cit., p. 146.

⁴⁰ Dutertre, t. II, p. 49.

ajoute: « Après trois jours de repos et de rafraîchissement, que les misères du passé nous avoient fait goûter comme un petit paradis, nous fîmes voile pour la Guadeloupe⁴¹ ». Les hommes subissent la mer. La terre est au contraire une espace de repos. Le regard qu'il pose semble bien celui d'un « terrien ».

La mortalité en mer

Dutertre montre dans ses récits combien le voyage transatlantique est une épreuve pour les hommes. L'impression de mort est toujours présente. Il écrit ainsi :

Tout le monde perdait courage et le soin de se soulager, pour se disposer à la mort [...] Cependant, les matelots qui étaient à demi-morts – car c'était le troisième jour que nous passions sans boire, sans manger et sans dormir – voyant qu'il fallait périr, se prirent tous à faire leurs derniers efforts, comme des personnes qui agonisent, contre la mort⁴².

Il souligne que, lors de son premier voyage, les passagers sont tous malades, et « comme des morts⁴³ ». La mort n'est pas seulement redoutée, ou encore frôlée, elle est familière. Le voyage transatlantique est souvent meurtrier. Il écrit à propos du voyage de retour :

Enfin, nous achevâmes notre voyage, qui dura en tout quarante-deux jours, pendant lesquels nous expérimentâmes tant de maux, et fîmes des jeûnes si rigides, qu'à notre arrivée, les habitants de La Rochelle virent dans nos personnes de vives images de leur ancienne misère; car nous n'avions que la peau sur les os, le plus fort d'entre nous avait de la peine à se soutenir, et dix ou douze moururent peu de temps après⁴⁴.

Le récit de ses autres voyages est tout aussi terrible. Parlant d'un mal contracté à Madère lors du second voyage par de nombreux hommes du navire, il relève qu'« onze personnes moururent, et tous ceux qui avoient été frappés de cette épouvantable frénésie, furent plus de trois mois sans pouvoir se remettre ». Le bilan aurait été, à l'en croire, beaucoup plus lourd s'il n'était intervenu : « je crois que si je ne me fusse avisé de les faire saigner au front par le chirurgien – qui par une grâce de Dieu particulière fut exempt de ce mal – la plus grande partie aurait perdu la vie⁴⁵ ». Peut-être avait-il quelques connaissances médicales, son père étant médecin.

⁴¹ *Ibid.*

⁴² *Ibid.*, t. II, p. 52.

⁴³ *Ibid.*, t. II, p. 48.

⁴⁴ *Ibid.*, t. II, p. 56.

⁴⁵ *Ibid.*, t. II, p. 61.

Le dernier voyage entrepris par Dutertre en 1657 fut tragique :

Cette tempête dura trois jours, pendant laquelle il mourut quinze ou vingt personnes que nous jetâmes à la mer ; et tout ce que nous pûmes faire après mille peines, ce fut de gagner la côte d'Angleterre, et d'aborder à Portsmouth, où le navire fut dégradé, et tout le monde mis à terre, plusieurs moururent de misères, la plupart des autres désertèrent⁴⁶.

Selon Dutertre, la faute des difficultés incombe bien souvent aux chefs qui, par incompetence, conduisent l'expédition au désastre. La chose est fréquente dans la littérature de voyage, et si ce n'est pas le capitaine qui est dénoncé, c'est son pilote. Tant et si bien que le carme Maurile de Saint Michel invite les passagers à bien choisir leur bateau et leur capitaine⁴⁷. Dutertre incrimine particulièrement la conduite du comte de Cérillac et de son lieutenant qui commandent l'expédition qui les emporte vers la Grenade en 1657, quand la tempête fait rage.

218

Il n'est pas un voyage vers les Îles qui, d'après Dutertre, n'ait son lot de morts. Dutertre est l'un des rares auteurs à rapporter ce caractère terrible de la traversée de l'océan, les autres se contentant de noter, comme le jésuite Jacques Bouton en 1640, la mort en mer du charpentier de marine tombé du navire⁴⁸. Dutertre se veut plus complet et juste. La mort est de tous les voyages. Ainsi souligne-t-il, quand il évoque l'expédition à Saint-Christophe de Pierre Belain d'Esnambuc et d'Urbain de Roissey en 1627, que :

Après plus de deux mois de navigation, ils arrivèrent le 8 de mai à Saint-Christophe, au quartier de la Pointe-de-Sable. De soixante et dix qui étaient dans le bord de M. du Rossey, il n'en réchappa que seize. On débarqua cette colonie avec tant de confusion, et dans un si pitoyable état, que la plupart étaient à demi-morts et si faibles qu'à peine pouvaient-ils se soutenir⁴⁹.

Il rapporte d'une façon similaire l'arrivée dramatique des secours envoyés par Roissey en 1628 :

Ce renfort de cent cinquante hommes qu'elle [la Compagnie] envoyait aux îles, et qui était prêt à partir de France dès le mois de février, n'arriva à Saint-Christophe que vers la Pentecôte, une partie de ce secours mourut en chemin, et

⁴⁶ *Ibid.*, t. I, p. 520.

⁴⁷ « Choisissez un capitaine et des officiers bien intelligents et d'accord, car au défaut de cela, nous pensâmes périr deux ou trois fois en revenant » (Maurile de Saint-Michel, *Voyages des isles camercanes en l'Amérique*, *op. cit.*, p. 286). Voir aussi Jacques Bouton, *Relation de l'établissement des Français*, *op. cit.*, p. 4.

⁴⁸ Jacques Bouton, *Relation de l'établissement des Français*, *op. cit.*, p. 10.

⁴⁹ Dutertre, t. I, p. 15.

presque tous les autres descendirent des vaisseaux si malades et si fatigués qu'on n'en tira que fort peu de service⁵⁰.

La mort est, pour Dutertre, une réalité de la vie en mer. Les statistiques qui ont été établies par les historiens parlent en ce sens⁵¹.

Dutertre témoigne ainsi d'une profonde inclination pour les misères humaines, et consacre une bonne partie de son attention aux conditions de vie à bord des navires, ce qui nous laisse entrevoir sa vision et son ressenti du voyage vers les Antilles.

D'UN VOYAGE À L'AUTRE

Dutertre ne tient pas un discours général sur le voyage transatlantique. Il raconte chacune de ses traversées en suivant la même progression. Tout d'abord, les conditions de départ, l'itinéraire et puis un ou deux éléments marquants du voyage. Enfin, il évoque, et cela est assez rare pour être signalé, le voyage de retour. C'est en ce sens qu'il faut considérer avec attention le titre qu'il donne au récit de ses deux premiers voyages en 1640 et en 1643 dans le tome deux de son *Histoire générale*, « de mes voyages aux Antilles de l'Amérique et de mes retours en France ». Cependant, il ne raconte pas ses voyages de la même manière. Il ne met pas en avant les mêmes événements, certainement pour ne pas se répéter, ou parce que ce qui s'est passé à bord a été sensiblement différent d'un voyage à l'autre. Il cherche à singulariser chaque voyage à travers l'évocation d'un événement particulier. En ce qui concerne le premier voyage, il se soucie essentiellement des conditions des passagers et de leur découverte de l'univers marin. La cérémonie du passage de la ligne est un des éléments centraux de son analyse. Le gros temps rencontré lors du premier voyage de retour est l'occasion de parler des tempêtes. À cette occasion, assurément, apparaissent certaines connaissances de Dutertre à propos de la navigation. Le voyage de retour et le deuxième voyage sont consacrés aux marins, à leurs dures conditions de travail et aux risques qu'ils prennent. Le deuxième voyage

50 *Ibid.*, t. I, p. 21-22.

51 Entre 1725 et 1734, 4,2 % des membres des équipages qui vont vers les Amériques en droiture décèdent en mer. Le taux monte à 14,1 % pour ceux qui effectuent le commerce triangulaire : Alain Cabantous, « Le corps introuvable. Mort et culture maritime (xvi^e-xix^e siècles) », *Histoire, économie et société*, vol. 9, n° 3, 1990, p. 322. Entre 7 et 10 % des passagers vers le Canada décèdent en mer aux xvii^e et xviii^e siècles : André Lachance, « La traversée de l'Atlantique aux xvii^e et xviii^e siècles », *Bulletin mémoire vive*, n° 22, octobre 2007, tiré de « Survivre à l'Atlantique », dans Yves Landry, *Pour le Christ et le Roi. La vie au temps des premiers Montréalais*, Montréal, Libre Expression et Art Global, 1992, p. 51-69. Voir aussi Jean-Marie Kowalski, « Les marins et la mort. Actualité d'un mythe », *La Revue maritime*, n° 492, 2011, p. 90-102.

est l'occasion de parler des escales. À l'occasion, Dutertre se fait hydrographe et insère un petit chapitre – le chapitre 4 – sur le flux et le reflux de la mer. Il retrouve là son intention première de raconter la navigation et les conditions géographiques. Le troisième voyage est placé sous les signes des hésitations et des dangers des pirates. Il est l'occasion de parler des difficultés de quitter la France et des menaces au large dans la Manche. Assurément, Dutertre craint pour sa vie. Il est vrai que le voyage ne se déroule pas comme il était prévu. Mais cette trame ne traduit-elle pas une volonté d'entrer progressivement dans les profondeurs de la vie maritime ?

Un premier niveau

220 Le voyage de Dutertre aux Antilles en 1640 figure en quelque sorte le premier niveau de son analyse de la traversée transatlantique. Il livre un premier regard, fortement marqué par les difficultés et la dureté de la vie à bord. Il consacre ainsi une page entière aux « incommodités » de plusieurs sortes. Il évoque premièrement les conditions d'hygiène déplorables, puis les besoins en eau, comme nous l'avons vu plus haut. Il relève lui-même encore trois éléments d'importance à ses yeux :

Je passe sous silence plusieurs autres incommodités qu'on se peut assez imaginer, et me contenterai de remarquer encore trois choses assez curieuses qui se trouvent dans ces voyages. La première est, qu'arrivant vers le tropique du Cancer, et quelquefois même dès les Canaries, vous faites rencontre des vents que les mariniers appellent alizés [...] la seconde chose remarquable est, qu'au deçà des Canaries jusqu'aux Indes, on voit des troupes de petits poissons voler en bandes [...] la troisième chose est [...] qu'arrivant sous la ligne du tropique du cancer [...] on fait de grands préparatifs, comme pour célébrer quelque fête ou plutôt quelque bacchanale⁵²...

Dutertre s'intéresse finalement à plusieurs aspects de la vie maritime qui ont tous un rapport avec les hommes à bord. Ils concernent l'itinéraire ou plutôt ses raisons : ainsi, les navires longent la côte africaine pour prendre les vents qui vont les porter vers les Antilles. Les autres relèvent davantage de l'anecdote de la vie à bord comme ici les poissons volants. Les poissons volants ont fortement intrigué les passagers et les marins et figurent toujours en bonne place dans les récits, mais, assez curieusement, Dutertre, s'il note l'importance de ces poissons, ne s'étend pas davantage sur leur intérêt pour la vie à bord : il préfère renvoyer le lecteur à d'autres parties de son œuvre sur la vie naturelle et particulièrement sur les poissons. Cependant, même à ce moment de son ouvrage, il ne dit pas

52 Dutertre, t. II, p. 45-46.

ce que ces poissons pouvaient apporter comme source d'alimentation pour les marins et les passagers des navires.

C'est quand il raconte la tempête lors de son retour en France qu'il glisse progressivement vers un autre objet d'étude : les marins qui, par leur vigilance, assurent la bonne tenue du navire et l'arrivée à destination. La protection divine est évoquée à plusieurs reprises, mais c'est leur courage qui, finalement, sauve les navires et les hommes malmenés par les éléments.

Le deuxième voyage ou l'escale de Madère

Dutertre offre avec l'évocation de son deuxième voyage, en 1643, un nouveau volet de la vie des marins. Il se défait de ses premières impressions. Le discours se fait plus profond, et aussi, curieusement, plus sensible, plus anecdotique et moins spectaculaire.

Il consacre une bonne part du chapitre consacré à ses voyages à l'escale de Funchal, sur l'île de Madère, qu'il appelle improprement l'une des Canaries. C'est pour lui l'occasion d'insister sur l'importance et l'utilité des escales. Il est vrai qu'il n'avait pas connu d'escale lors de son premier voyage, ni à l'aller, ni au retour, car le capitaine craignait que les membres de son équipage ne saisissent cette occasion pour quitter le navire⁵³. Il souligne deux éléments, d'une part l'importance de l'escale pour les hommes d'équipage et les passagers, et d'autre part l'habileté du capitaine, un huguenot notoire de Dieppe, pour se faire passer pour un catholique. On sent l'habitude prise par les marins huguenots de dissimuler leur véritable religion pour faire escale dans les îles catholiques. Dutertre reviendra, lors de l'évocation de son troisième voyage, sur le caractère des huguenots, auxquels il attribue une bonne partie de ses déboires⁵⁴.

Mais revenons à Funchal. Dutertre s'attarde à souligner la beauté et la richesse de l'endroit où il est reçu par opposition avec sa situation sur le bateau. Il écrit ainsi :

Ces bons pères [il s'agit des cordeliers] nous reçurent comme des anges, et avec tant de charité, que nous en étions confus. Les chambres où ils nous logèrent étaient lambrissées, les tapettes des oreillers de linge fin, et plissées d'une façon admirable, représentant divers animaux, et les lits et les tables étaient tous couverts de fleurs d'orange⁵⁵.

Terre et mer s'opposent en tous points : l'espace, le confort, les senteurs, la douceur sont loués comme des bienfaits, mais, contrairement à beaucoup de

53 *Ibid.*, t. II, p. 56.

54 *Ibid.*, t. I, p. 506.

55 *Ibid.*, t. II, p. 59.

chroniqueurs et de voyageurs qui racontent des escales, Dutertre ne verse pas dans l'exotisme et l'évocation des lieux, à l'image d'un guide touristique, il ne livre qu'une très courte description de l'endroit, et se consacre presque exclusivement au bien que cela produit sur les hommes car l'escale est indispensable.

Le troisième voyage ou les menaces sur la Manche

Le troisième voyage est l'occasion pour Dutertre de souligner les risques et les menaces qui pèsent sur les voyages aux Îles. Ici, il n'est plus question, ou peu, des vents et des marins. L'itinéraire, est sacrifié en quelques mots, mais il est vrai aussi qu'il est toujours le même. Dutertre parle longuement de son rôle d'intermédiaire du comte de Cérillac pour négocier l'achat de l'île de la Grenade qui motive son voyage.

222

Dutertre doit embarquer à Nantes sur le navire du capitaine Robillard. Mais ce dernier est attaqué et pris par les Dunkerquois. Le dominicain doit donc attendre plusieurs mois que se présente un autre navire à destination des Îles. Il embarque sur un navire hollandais croyant ainsi être protégé. Mais il faut croire que le voyage était placé sous de mauvais auspices, car le lendemain du départ il est pris, contre toute attente, par une frégate anglaise. Les mauvaises relations que le dominicain entretient avec le pilote huguenot du navire enveniment la situation. Ce dernier l'accuse de comploter contre les Anglais et Dutertre reste leur prisonnier, le temps de faire valoir sa version des faits et de faire jouer ses relations en haut lieu. Il est finalement libéré au bout de six semaines, mais « las d'un séjour si ennuyeux⁵⁶ ».

La lecture du récit du troisième voyage laisse l'impression d'une insatisfaction et de doutes, comme si Dutertre se sentait tout à coup moins sûr de lui-même. Les événements malheureux dont il est l'objet, et qu'il rapporte, tendent à souligner qu'il aurait dû se passer de cet ultime voyage. Le titre qu'il donne à sa narration – « Mon voyage à la Martinique, et les risques que je courus » –, est à cet égard évocateur. Il semble tout à coup prendre la mesure du danger du voyage, et le redouter. Était-ce un voyage de trop ? Peut-être aurait-il dû être plus prudent ? Dutertre commence par expliquer qu'il n'était pas favorable au projet d'achat de Cérillac et qu'il n'est finalement intervenu dans cette affaire que sur l'insistance d'un ami, mais il ne s'étend pas sur le sujet. Plusieurs années après, il se reproche de s'être laissé « gagner un peu trop facilement⁵⁷ ». Après s'être entendu avec Cérillac, Dutertre rejoint la Hollande avec Jacques de Maubray, l'émissaire du comte, pour embarquer au Texel au mois de juillet 1656. Mais, « par un nouveau malheur », dit-il, la traversée s'annonce catastrophique.

⁵⁶ *Ibid.*, t. I, p. 506-507.

⁵⁷ *Ibid.*, t. I, p. 504.

Le mauvais temps oblige à relâcher trois fois en Angleterre. Il faudra douze semaines pour atteindre la Martinique là où d'habitude il n'en faut que huit. Et ce n'est pas tout, car le voyage de retour est tout aussi mouvementé. La barque sur laquelle il a embarqué à la Martinique pour rejoindre Saint-Christophe et y chercher un navire pour rentrer en France, est attaquée par des Indiens caraïbes. Ce n'est que l'une des péripéties malheureuses du voyage de Dutertre. Comme il l'écrit lui-même, « le huit [novembre], à la pointe du jour, nous eûmes un présage de ce qui devait nous arriver : un météore s'enflamma vers la poupe de notre barque », annonçant l'arrivée des Sauvages⁵⁸.

Les préparatifs du quatrième voyage ou l'incompétence des hommes

La déconvenue éprouvée n'ébranle pourtant pas notre dominicain qui accepte en 1657 d'accompagner Cérillac à la Grenade. Mais là encore, les préparatifs ne laissent rien augurer de bon. Le navire attendu ne se présente pas et les hommes engagés doivent pour subvenir à leur besoins consommer les denrées qui avaient été achetées. Quand vient enfin l'heure de partir, on lui conseille de quitter l'expédition : « mes amis de Paris me conseillèrent par leurs lettres de le quitter et de me retirer⁵⁹ ». Dutertre décide pourtant de poursuivre l'aventure. Il n'est pas au bout de ses peines. Le navire connaît une voie d'eau et il faut relâcher pour réparer. Il repart le 1^{er} décembre 1657, mais le gros temps le conduit à relâcher en Angleterre à Portsmouth. Dutertre, épuisé, préfère se retirer. Il ne fera pas de quatrième voyage. La façon dont il expose les événements vise à montrer que tout jouait contre un nouveau voyage⁶⁰.

C'est aussi pour lui l'occasion d'alerter une nouvelle fois contre ceux qui mésestiment les dangers de la mer, les inconscients et les mauvais marins, car il ne fait aucun doute pour lui que ce départ catastrophique est de la responsabilité des chefs de l'expédition. Il n'a pas de mots trop durs à l'encontre de ceux qui risquent la vie de leurs équipages :

[le] marchand ne pouvant plus reculer, accommoda son navire, [...] et fit semblant de vouloir mettre en mer après avoir donné le mot à son pilote de le faire périr, aussi bien ne valait-il pas grand-chose. Cela parut clairement aux yeux de tous les bourgeois du Havre ; car il fit déployer la grande voile, dès le milieu du canal, ce qui ne se fait jamais, et vint à pleines voiles heurter un si

⁵⁸ *Ibid.*, t. I, p. 508-509.

⁵⁹ *Ibid.*, t. I, p. 518.

⁶⁰ *Ibid.*, t. I, p. 519-520. Une même mise en perspective est adoptée par l'Anonyme de Grenade à propos du voyage aux Antilles de Cérillac en 1657. Les difficultés du départ et la tempête dans la Manche sont interprétées comme autant de signes funestes : « il y avait quelque intelligence secrète », écrit-il dans *L'Histoire de l'île de Grenade en Amérique* (dans *Corpus antillais*, *op. cit.*, t. IV, p. 213).

grand coup contre la digue, qu'il fut entendu de Honfleur ; et le pilote croyant que le navire en avait assez, sauta à terre de l'autre côté et se sauva[...]»⁶¹.

Cérillac et son lieutenant, le chevalier du Bois, ne sont pas mieux lotis. Ce dernier méconnaît les codes de la mer : « il fit un coup d'un homme qui n'entendait nullement la mer ; car le premier dimanche de décembre de l'année 1657, ayant vu un grand navire de Bayonne qui se mettait en mer, il fit tirer un coup de canon, et commanda qu'on levât l'ancre, le vent étant contraire⁶² ». Cérillac reçoit son lot de critiques :

La nuit venue, le chevalier du Bois voyant que la tempête s'augmentait, et les vents tout à fait contraires, s'approcha de nous, et cria qu'il fallait relâcher. Mais M. de Cérillac [...] résolut de tenir la mer, contre le sentiment de tout le monde. Enfin la tempête devint si furieuse pendant la nuit, qu'on eût bien voulu relâcher, mais il n'était plus temps [...] Cette tempête dura trois jours, pendant laquelle il mourut quinze ou vingt personnes que nous jetâmes à la mer ; et tout ce que nous pûmes faire, après mille peines, ce fut de gagner la côte d'Angleterre, et d'aborder à Portsmouth, où le navire fut dégradé, et tout le monde mis à terre⁶³...

L'entreprise de la Grenade apparaît à la lecture de Dutertre mal préparée et mal commandée. Les qualités de Cérillac sont clairement mises en cause. Dutertre trouve dans la suite des événements la confirmation de ses doutes. En soulignant que le lieutenant envoyé par Cérillac à la Grenade pour prendre possession de l'île en son nom, s'y était mal comporté et avait été fusillé, Dutertre souligne l'échec du projet. Et de conclure laconiquement : « monsieur de Cérillac alla en 1658, après avoir essuyé encore des malheurs inconcevables⁶⁴ ».

Jean-Baptiste Dutertre nous donne, à travers l'évocation de ses différents voyages vers les Îles, sa vision du voyage transatlantique. S'il évoque les conditions de vie des passagers et l'étrangeté du monde maritime, c'est avant tout parce qu'il est un terrien et veut donner des éclairages sur ce qui peut, au premier abord, sembler étrange et nécessiter des explications. Il glisse progressivement vers des thèmes plus intimes de la vie maritime. Il en approfondit d'autres. Ainsi, le thème de la rudesse de la vie de marin est évoqué plusieurs fois, mais

⁶¹ Dutertre, t. I, p. 518.

⁶² *Ibid.*, t. I, p. 519.

⁶³ *Ibid.*, t. I, p. 519-520.

⁶⁴ *Ibid.*, t. I, p. 520. Le lieutenant de Cérillac est François Du Bu. Les péripéties de Cérillac à la Grenade sont rapportées par l'Anonyme de Grenade, *Histoire de l'île de Grenade en Amérique*, *op. cit.*

toujours sous des angles différents. Il y a donc à travers son évocation de ses trois voyages une progression du ressenti. Il nous laisse le sentiment de s'être familiarisé avec cet espace, et d'en dire les secrets.

Assurément, Dutertre ne se satisfait pas de la place de simple témoin, il construit, à partir de l'évocation des différents événements de ses voyages, un discours sur la traversée de l'Atlantique qui, puisant dans son expérience, tente de donner de la profondeur à ses observations et de relater le plus justement possible cette expérience. Ces trois voyages illustrent combien la traversée est toujours un moment éprouvant malgré l'habitude. Et si finalement Dutertre ne nous apprend pas grand-chose de nouveau sur la réalité du voyage transatlantique, il sait en montrer les risques et les dangers, et le courage extraordinaire des sans grade, ces marins qui mettent leur vie en jeu pour assurer la survie de l'entreprise.

CHRONOLOGIE DES VOYAGES DE JEAN-BAPTISTE DUTERTRE AUX ANTILLES

1^{er} voyage

226 Voyage aller : Dutertre quitte Dieppe le 17 janvier 1640 sur un navire de 100-120 tonneaux à destination de la Guadeloupe. Il passe au large des Canaries. Il arrive à la Martinique. Il y reste trois jours, puis passe à la Guadeloupe. Le dominicain Raymond Breton dit qu'il arrive le 21 mars 1640 avec les dominicains La Mare, Jean Dujean, Jacques Legendre, Nicolas de Sainctar, Étienne Fouquet. Dans une autre version de sa relation, ils arrivent le 4 mars⁶⁵.

Voyage retour : Dutertre part de l'île de Saint-Christophe le 14 avril 1642, le jour des Rameaux, sur un navire de 50-60 tonneaux commandé par le capitaine Des Parquets. Il navigue vers le nord, passe aux Bermudes. Il arrive à La Rochelle après quarante-deux jours de navigation.

2^e voyage

Voyage aller : Dutertre gagne Dieppe en décembre 1642. Il attend trois mois les vents favorables. Il part de Dieppe à la fin de mars 1643 sur un navire de 100-120 tonneaux. Il relâche au Havre trois jours plus tard, y reste un jour. Au bout de quinze jours, il arrive au large du cap Finistère ; au bout d'un mois, il arrive à Madère. Il fait escale à Funchal trois ou quatre jours. Raymond Breton précise qu'il part le jeudi saint 1643 et qu'il arrive à la Guadeloupe le jeudi après la Pentecôte, soit le 28 mai 1643, avec Armand de la Paix⁶⁶.

3^e voyage

Voyage aller : 1^{er} départ. Dutertre quitte Nantes le 11 juillet 1655 sur le navire d'un capitaine hollandais. Le lendemain, 12 juillet, le navire est pris par les Anglais et détourné sur Plymouth. Dutertre reste prisonnier six semaines puis rentre en France.

Voyage aller : 2^e départ. Dutertre quitte le Texel début juillet 1656 en compagnie de Maubray et du dominicain Jean-Baptiste Feuillet. Le navire

65 Raymond Breton, *Relations de l'île de la Guadeloupe*, Basse-Terre, Société d'Histoire de la Guadeloupe, 1978, p. 102 et 113.

66 *Ibid.*, p. 120, 146 et 174.

relâche deux fois en Angleterre et arrive à la Martinique le 28 septembre 1656 après douze semaines de navigation.

Voyage de retour : Dutertre reste sept ou huit jours à Saint-Christophe, puis embarque sur le navire du capitaine Lincieur. Il arrive à Flessingue sans noter d'incident en janvier 1657.

4^e voyage inachevé

Dutertre accompagne Cérillac pour la Grenade. Le départ est prévu du Havre le 7 octobre 1657. L'expédition compte deux navires. Ils ne partent qu'au mois de décembre 1657. La tempête contraint à relâcher à Portsmouth le 6 décembre⁶⁷. Dutertre quitte alors l'expédition et regagne la France.

67 Anonyme de Grenade, *L'Histoire de l'île de Grenade en Amérique*, op. cit., p. 213.

HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

Vous pouvez retrouver à tout moment l'ensemble des ouvrages
parus dans la collection « Histoire maritime »
sur le site internet de Sorbonne Université Presses :

<https://sup.sorbonne-universite.fr/>

La Real Armada

La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIII^e siècle

Olivier Chaline & Augustin Guimerá Ravina

Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine

1763-1783

tome I. *L'Instrument naval*

tome II. *L'Opérationnel naval*

Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

La Maritimisation du monde

de la préhistoire à nos jours

GIS d'histoire maritime

L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe

du XVI^e siècle à nos jours

Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

La Naissance d'une thalocratie

Les Pays-Bas et la mer à l'aube du Siècle d'or

Louis Sicking

La Piraterie au fil de l'histoire

Un défi pour l'État

Michèle Battesti (dir.)

Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin

Genèse et préambule

1798-1800

Michel Jangoux

Les Ports du golfe de Gascogne

De Concarneau à la Corogne

XV^e-XXI^e

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation

au XIX^e siècle

Bruno Marnot

Les Huguenots et l'Atlantique
Pour Dieu, la Cause ou les Affaires
Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand van Ruymbeke (dir.)
Préface de Jean-Pierre Poussou

Négociants et marchands de Bordeaux
De la guerre d'Amérique à la Restauration
1780-1830

Philippe Gardey
Préface de Jean-Pierre Poussou

La Compagnie du Canal de Suez
Une concession française en Égypte
1888-1956

Caroline Piquet

Les Villes balnéaires d'Europe occidentale
du XVIII^e siècle à nos jours
Yves Perret-Gentil, Alain Lottin & Jean-Pierre Poussou (dir.)

La France et l'Indépendance américaine
Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

Les Messageries maritimes
L'essor d'une grande compagnie de navigation française
1851-1894

Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

Canadiens en Guyane
1745-1805

Robert Larin

Prix de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer, 2006

La Mer, la France et l'Amérique latine
Christian Buchet & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

Sous la mer
Le sixième continent
Christian Buchet (dir.)

Les Galères au musée de la Marine
Voyage à travers le monde particulier des galères
Renée Burlet

La Grande Maîtresse, nef de François I^{er}
Recherches et documents d'archives
Max Guérout & Bernard Liou

À la mer comme au ciel
Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne
L'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine

1700-1850

Olivier Chapuis

Prix de l'Académie de marine, 2000

Grand prix de la Mer décerné par l'association
des écrivains de langue française, 2000

Les Marines de guerre européennes

XVII^e-XVIII^e siècles

Martine Acerra, José Merino & Jean Meyer (dir.)

Six millénaires d'histoire des ancres

Jacques Gay

Coligny, les protestants et la mer

1558-1626

Martine Acerra & Guy Martinière (dir.)

« BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

La Vie et les travaux du chevalier Jean-Charles de Borda (1733-1799).

Épisode de la vie scientifique du XVII^e siècle

Jean Mascart

REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

28. *Sortir de la guerre sur mer*
27. *Mer et techniques*
26. *Financer l'entreprise maritime*
25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
- 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX^e siècle*
21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale: une histoire à redécouvrir*
19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII^e-XX^e siècle). Du métier aux représentations*
17. *Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XXI^e siècle)*
16. *La Puissance navale*
15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
14. *Marine, État et Politique*
13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle*
12. *Stratégies navales: l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime: essai d'évaluation*
9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
8. *Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles*
7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
6. *Les Français dans le Pacifique*
5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
4. *Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle)*
- 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*