

Récits et mémoire de naufrages dans le sud-ouest de l'océan Indien. XVIe-XVIIIe siècles

Chantale Meure

► **To cite this version:**

Chantale Meure. Récits et mémoire de naufrages dans le sud-ouest de l'océan Indien. XVIe-XVIIIe siècles. Tempêtes, naufrages et pirates dans l'océan Indien : accidents réels ou péripéties fictives ?, Faculté de lettres et sciences humaines, Feb 2011, Saint Denis, La Réunion. pp.13-25. hal-01157590

HAL Id: hal-01157590

<http://hal.univ-reunion.fr/hal-01157590>

Submitted on 2 Nov 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Récits et mémoire de naufrages dans le sud-ouest de l'océan Indien. XVI^e-XVIII^e siècles

CHANTALE MEURE

CRLHOI, UNIVERSITÉ DE LA RÉUNION

« Perte d'un vaisseau sur une côte de mer, sur un banc de sable, sur un écueil, etc. » : c'est la définition que donne Littré du terme « naufrage » dont l'étymologie (*navis / frangere*), exhibant l'image sinistre de la nef brisée, renvoie à l'échec de l'aventure maritime et à la fragilité des constructions, des connaissances et de la vie humaines. La littérature romanesque a fait de cet accident de la navigation un de ses motifs privilégiés, ouvrant souvent la voie au roman d'aventures, à la robinsonnade, à l'utopie : d'Ulysse à Robinson en passant par le capitaine Siden¹, les figures de naufragés sont légion dans la fiction. Mais au-delà du thème littéraire nourri d'images de violence opposant la nature déchaînée aux frères esquifs humains, au-delà de la parabole religieuse de *l'homo viator* à laquelle renvoie le naufragé en terre étrangère, le naufrage est un risque réel que craint tout marin prenant la mer. Cet événement redouté, inscrit comme une menace à l'horizon du voyage, constitue un puissant ferment pour l'imagination : confronté aux éléments, à la mort, le naufragé est celui qui remporte une première victoire sur l'adversité en s'en sortant, en réchappant de l'engloutissement. Mais après ce premier ébranlement, une deuxième épreuve non moins traumatisante l'attend : le corps à corps avec l'inconnu, hostile et semé d'obstacles.

Le naufrage suppose ainsi deux lieux complémentaires, l'espace maritime, lieu de l'accident et de la perte ; l'espace terrestre, lieu de l'errance et de l'espoir de salut. Cette double aventure exemplaire, qui atteint à l'épopée, a besoin de se dire, de se raconter, de se répéter, de s'écrire. Autour du naufragé sauvé, qui raconte son histoire, tout un dispositif de voix relaie la narration de l'aventure vécue, pour qu'elle ne sombre pas dans l'oubli et soit partagée, suscitant admiration et effroi. Le récit de naufrage en reste difficilement à sa seule dimension anecdotique, le fort symbolisme qui l'imprime, la puissance dramatique des situations qu'il évoque, les épreuves subies par les victimes en font une sorte de « roman vrai » qui remue profondément l'auditeur ou le lecteur.

C'est cette double épreuve existentielle associée aux deux espaces maritime et terrestre qui confronte brutalement et cruellement le voyageur aux forces de la nature, à l'Autre et à lui-même que nous nous proposons d'explorer dans quelques

¹ Denis Veiras, *Histoire des Sévarambes*, Paris, Claude Barbin et l'auteur, 1677-1679.

récits de naufrages réels survenus dans le sud-ouest de l'océan Indien, entre le cap de Bonne-Espérance et Madagascar, entre les XVI^e et XVIII^e siècles.

UNE ROUTE MARITIME BALISÉE D'HISTOIRES TRAGIQUES

L'espace où se déroulent nos naufrages est situé aux portes de la route des Indes. Après avoir franchi le cap de Bonne-Espérance, encore nommé cap des Tourmentes, deux routes se présentaient à qui voulait rejoindre les Indes : l'une externe, contournant Madagascar par l'est, l'autre interne, empruntant le canal du Mozambique. Ces entrées dans l'océan Indien avaient plutôt mauvaise réputation auprès des navigateurs, à cause des risques d'ouragan à certains moments de l'année ou de la présence de récifs ou de bas-fonds parfois localisés de façon imprécise. Le *Soleil d'Orient*, navire de la Compagnie Royale qui transportait en grand équipage, en 1681, des ambassadeurs siamois chargés de fabuleux présents pour Louis XIV n'arriva jamais à destination : disparu corps et biens quelque part entre sa dernière escale à l'île Maurice et le cap de Bonne-Espérance. Pas de survivant, pas de récit mais la constatation brutale du fait².

L'abbé de Choisy, ayant eu la chance, en 1685-1686, de faire un aller-retour sans encombre jusqu'au cap de Bonne Espérance, a beau jeu de plaisanter, hésitant entre deux explications, celle d'une exceptionnelle protection divine dirigée sur les navires des ambassadeurs français, celle de l'exagération proverbiale des auteurs des récits de voyage :

Où sont ces terribles mers du cap des Tourmentes ? C'est ici que les trois mers se choquent, la mer des Indes, la mer d'Afrique et la mer du Brésil. Toutes les relations ne parlent que de tempêtes dans ce parage. Est-ce que tout change en notre faveur ? Ou ne serait-ce point que les relateurs grossissent les objets, et d'une mouche, comme l'on dit, font un éléphant³ ?

L'exclamation de Robert Challe à l'approche du Cap de Bonne-Espérance, lors de son retour des Indes quelques années plus tard, en dit long également sur la réputation de la zone :

Du calme au cap de Bonne-Espérance ! Cela me paraît si peu vraisemblable que j'accuserais volontiers de vanité & de mensonge tous ceux qui en ont écrit des choses si horribles ; entre autres Maffée que je tiens ouvert sur le naufrage d'Eléonor⁴.

² Ce n'est qu'en 1683 que Phra Narai, le roi de Siam, apprend la disparition du navire.

³ François-Timoléon de Choisy, *Journal du voyage de Siam*, Paris, Fayard, 1995, p. 106.

⁴ Robert Challe, *Journal d'un voyage fait aux Indes orientales, II, août 1690-août 1691*, Paris, Mercure de France, 1983, p. 213.

Le livre de l'Italien Giovanni Maffei (1535-1603) que Challe cite ici comme faisant partie de sa bibliothèque de voyageur, est une *Histoire des Indes* écrite en latin (*Historiarum Indiarum*) et traduite en français par l'abbé de Pure en 1665. Y sont rapportées la fameuse histoire du naufrage du galion portugais Sao Joaõ sur les côtes du Natal, en 1552, et la fin tragique du capitaine Manoel de Sousa Sepulveda et de son épouse Léonor. C'est une histoire qui tient une place de choix dans les annales des naufrages : des cinq cents passagers, seuls vingt-cinq ont survécu au bout d'un long calvaire. La littérature en a pris le relais : la plaquette initiale de Fernandes relatant cette tragédie humaine, reprise par Maffei dans sa compilation, a été immortalisée par les poètes Camões (au chant V des *Lusiades*) et Corte Real, et a également inspiré au dramaturge Nicolas Chrestien des Croix, au début du XVII^e siècle, une tragédie pleine de bruit et de fureur⁵, *Les Portugais infortunés* (Rouen, 1608).

Aux voix sceptiques de Challe et de l'abbé de Choisy qui prennent à la légère ces dangers auxquels ils ont échappé s'opposent celles des victimes marquées à vie par cette expérience des limites, celles des témoins, des auditeurs, des écrivains, chroniqueurs et autres compilateurs qui s'empressent de relayer ces aventures. Un genre nouveau va en naître, celui du recueil de faits maritimes « horribles » telles les *Histoires tragico-maritimes* réunies par Bernardo Gomes de Brito en 1735-1736, ou, en France, les grands succès de librairie que furent le recueil de Jean-Louis Hubert Simon Deperthes, *Histoire des naufrages, ou Recueil des relations les plus intéressantes des naufrages, hivernemens, délaissemens... et autres événemens funestes*, repris et augmenté par Jean Baptiste Benoît Eyriès⁶, lui-même repris et augmenté au fil des éditions successives. C'est Deperthes qui « donne, en 1781, la formule qui fera dans le domaine français le succès du genre »⁷, « fondé sur une actualisation perpétuelle » comme l'explique Monique Brosse, « chaque nouvelle édition incorpore les plus récents et les plus frappants des

⁵ Voir l'article de Dominique Lanni, « Une entrée spectaculaire sur la scène littéraire française : la représentation des « Caffres » dans *Les Portugais infortunés* de Nicolas Chrétien des Croix », article consultable en ligne : www.africultures.com/php/index.php.

⁶ Jean-Louis Hubert Simon Deperthes (1730-1792) publie en 1781 son recueil (en 3 volumes) qui connaîtra plusieurs éditions, *Histoire des naufrages, ou Recueil des relations les plus intéressantes des naufrages, hivernemens, délaissemens... et autres événemens funestes*, s.d., s.l., s. éd. (ouvrage consulté à la BNF).

Jean-Baptiste Benoît Eyriès (1767-1846), traducteur et vulgarisateur de récits de voyages continue et met au jour en 1815 le recueil de Deperthes. Jean-Baptiste-Benoît Eyriès, *Histoire des naufrages : délaissemens de matelots : hivernages, incendies de navires et autres désastres de mer*, 1815. Edition utilisée : *Histoire des naufrages*, Editions MDV, Le Touvet, 2005.

⁷ Monique Brosse, *Littérature marginale : les Histoires de naufrages*, in *Romantisme*, vol. 2, n°4, 1972, « Voyager doit être un travail sérieux », p. 112.

événements de mer, sacrifiant les périmés ou les moins signifiants »⁸. Ces histoires « *admirables et mémorables* » où triomphent l'imprévisible, le malheur et la mort, où l'homme perd ses repères, où son humanité chancelle éveillent chez le lecteur horreur et pitié. Les éditeurs de l'ouvrage de Deperthes expliquent qu'il est « difficile de ne pas s'intéresser vivement à des récits qui nous montrent l'homme aux prises avec la fortune et les éléments, et triomphant des éléments par son industrie et de la fortune par son courage »⁹. Le naufragé vainqueur de l'adversité se transforme en héros malgré lui. L'histoire vécue jongle ici avec l'in vraisemblable, l'excès et fonctionne sur la figure de l'hyperbole. Les épreuves que doivent surmonter les naufragés suscitent intérêt, compassion et identification : « Les malheureux y trouveront des motifs de consolation, et les lecteurs de toutes les classes [...] une source féconde d'émotions »¹⁰. Le lecteur partage les craintes et espérances du personnage :

Est-il dans le danger ? nous invoquons avec lui la Providence. Trouve-t-il des ressources contre la misère, contre la mort ? le ciel a-t-il daigné lui tendre une main secourable ? des larmes d'attendrissement coulent de nos yeux ; nous renaïssons avec lui, nous entrons avec lui au port : son bonheur est le nôtre¹¹.

Le récit – du simple fait qu'il puisse avoir lieu – suppose la fin de l'errance et du cauchemar, donc le soulagement autant pour le lecteur que pour le protagoniste, solidaires dans le malheur comme dans le bonheur retrouvé. Ce goût pour les émotions fortes, souvent proches du morbide, renvoie au thème lucrétien du *suave mari magno*... Assister de loin à la détresse d'autrui et apprécier d'être épargné par les maux qu'il subit : le récit de naufrages provoque une catharsis chez son auditeur ou son lecteur.

TÉMOIGNAGE. RECUEIL. MÉMOIRE. TRANSMISSION

Les victimes de naufrages subissent une véritable descente en enfer, un ébranlement fondamental, qui font d'eux des sortes d'« hommes-récits » au sens où l'entend Tzvetan Todorov¹². Le narrateur rescapé est avant tout le porteur d'une histoire, la sienne mais surtout celle du groupe et particulièrement celle des disparus à qui la narration rend hommage. La causalité est celle des événements qui

⁸ *Art. cit.*, p. 115.

⁹ Deperthes, *op. cit.*, 2005, p. 1.

¹⁰ *Ibid.*

¹¹ *Op. cit.*, p. 2-3.

¹² Tzvetan Todorov, *Poétique de la prose*, « Les hommes-récits », Paris, Editions du Seuil, 1971, p. 78-90.

s'enchaînent entre fortune et infortune et le récit marche vers sa résolution, le salut du groupe de rescapés qui pourra raconter le chemin de croix parcouru.

Le premier naufrage que nous évoquons est celui de la nef portugaise *Santiago* sur les « Bancs de la Juive » dans le canal du Mozambique, en 1585 : des 450 personnes en partance pour les Indes, seule une soixantaine a survécu après un douloureux périple maritime et terrestre de six mois¹³, du naufrage, survenu le 19 août 1685 à leur arrivée à Mozambique le 21 février 1686. Le premier texte relatant le désastre est la lettre d'un témoin direct, le père jésuite Pedro Martins, écrite à Goa, le 9 décembre 1586¹⁴. Les traductions italienne et française qui suivent, la reprise de l'histoire par des voyageurs tels Linschoten qui a rencontré Martins à Goa, ou par des chroniqueurs comme Manuel Godinho Cardoso assurent sa transmission et sa célébrité. Martins ne se limite pas à narrer (à la 1^{re} personne) ce qu'il a vécu avec ses compagnons montés avec lui dans la barque. Écrit un an après le naufrage, son récit rapporte également, à la 3^e personne, l'odyssée de chacune des embarcations parties au hasard des flots vers la côte orientale africaine, donnant ainsi une vue globale de l'aventure jusqu'aux retrouvailles finales :

Deux grands radeaux très solides furent ainsi assemblés, sur lesquels pouvaient tenir près de 40 personnes, et d'autres plus petits pour 5 ou 6 personnes. Seuls ces deux grands radeaux, la barque de la nef et l'esquif purent regagner la côte. Commençons par l'esquif (144).

Le père Martins relie ainsi les fils brisés de l'histoire, comble les vides dus à la séparation et donne une version complète de l'aventure en relayant la narration de ses compagnons d'infortune recueillie au fur et à mesure des miraculeuses retrouvailles. Ce faisant, la vision qu'il en donne ne peut qu'être marquée de sa propre subjectivité.

Le deuxième naufrage, survenu en 1686 vers le cap des Aiguilles, au sud de l'Afrique est encore celui d'un vaisseau portugais qui transportait des ambassadeurs siamois auprès du roi du Portugal. Au bout d'un long mois de tribulations, les rescapés parviennent à la ville hollandaise du Cap où ils restent quatre mois en attente d'un navire qui les conduit à Batavia. Ils y demeurent encore six mois en attendant un bateau pour le Siam. C'est par l'entremise du Père Tachard que nous est transmise l'histoire du naufrage vécu par le mandarin siamois Occum

¹³ Une édition récente fournit deux relations de ce naufrage, celle de Manuel Godinho Cardoso et celle du père Martins : *Le Naufrage du Santiago sur les « Bancs de la Juive » (Bassas da India, 1585)*, Relations traduites par Philippe Billé et Xavier de Castro, Paris, Chandeigne, 2006.

¹⁴ Les rescapés doivent attendre la mousson d'août pour se rendre en Inde. Partis de Mozambique le 21 août, ils arrivent le 27 septembre à leur destination, Goa.

Chamnam¹⁵. Au moment où le navire, qui transporte vers la France le mandarin et le père jésuite, passe au large des côtes d'Afrique du sud, « La vue du Cap des Aiguilles, dit-il, fit souvenir Occum Chamnam, du naufrage qu'il y avait fait quelques années auparavant dans un vaisseau portugais, qui s'y perdit »¹⁶. Le récit du naufrage est inséré dans le nouveau voyage à l'endroit où il s'est produit. Tachard laisse – sous couvert de la 1^{re} personne – la parole au rescapé du naufrage, qui raconte l'interminable errance jalonnée des pires épreuves, la présence de la mort, l'expérience de la solitude, l'instinct de survie, la perte progressive de l'humanité. Le récit est repris par Deperthes, par Eyriès ainsi que dans l'*Histoire générale des voyages*.

Notre troisième naufrage survient sur la côte des Cafres un an plus tard, en 1687 : il s'agit de celui du jeune protestant Chenu de Laujardière¹⁷ ayant fui la France à la suite de la Révocation de l'Edit de Nantes. Embarqué sur un navire anglais en partance pour les Indes, il subit une attaque de corsaires français au cours de laquelle meurent le capitaine et le premier pilote, avant d'être abandonné par le navire dans une chaloupe avec quelques compagnons envoyés en reconnaissance. Des hommes qui mettent pied à terre sur la côte du Natal, il sera le seul survivant et passera plus d'un an parmi les Cafres avant qu'une expédition ne le ramène dans la colonie hollandaise du Cap et qu'il puisse retrouver les siens.

La transmission du récit de Laujardière est plus tardive et limitée. L'aventure ici, n'impliquant qu'un seul personnage, plutôt obscur, la publicité est moindre. Le texte, rédigé en français, est, selon toute vraisemblance, le résultat d'une collaboration avec une « plume »¹⁸. Il n'a été publié qu'au début du XX^e siècle dans sa langue d'origine, mais il l'a été dans une traduction allemande au XVIII^e siècle.

Le quatrième naufrage est celui du *Winterton*, navire anglais en route pour Madras et le Bengale, qui s'échoue sur les côtes de Madagascar à quelques milles de Saint-Augustin en août 1792. Divisés en plusieurs groupes, les rescapés finissent par rejoindre Tuléar, d'où on envoie une yole en quête d'un navire de remplacement à Mozambique. Celle-ci connaîtra bien des tribulations. Ce n'est qu'en avril 1793 que le bateau attendu arrive à saint-Augustin, embarque les rescapés vers Mozambique. On affrète alors un navire pour Madras qui après une escale, repart d'Anjouan le 18 juin 1793 avant de se faire arraisonner par un corsaire français. Le naufrage est

¹⁵ *Second voyage du père Tachard et des jésuites envoyez par le Roy au Royaume de Siam Contenant diverses remarques d'Histoire, de Physique, de Géographie et d'Astronomie*, Paris, Daniel Hortemel, 1689. La relation d'Occum Chamnam se trouve au livre 7, p. 303-375.

¹⁶ *Op. cit.*, p. 303.

¹⁷ Guillaume Chenu de Laujardière, *Relation d'un voyage à la côte des Cafres (1686-1689)*, Frank Lestringant, Paolo Carile et François Moureau (éds.), Paris, Les Editions de Paris, 1996.

¹⁸ Voir la préface de Frank Lestringant et de Paolo Carile, de la *Relation d'un voyage à la côte des Cafres (1686-1689)*, Paris, les Editions de Paris, p. 9-14.

connu à travers deux récits, celui d'un passager, Buchan¹⁹ et celui du troisième officier, Dale²⁰. Le premier raconte les difficultés du long séjour à Madagascar que doit endurer le groupe resté sur place, le deuxième détaille les tribulations par mer et par terre vers Mozambique et retour de la délégation envoyée en quête d'un bateau. Les deux récits sont repris et quelque peu refondus par Alfred Grandidier²¹ dans la *Collection des ouvrages anciens concernant Madagascar*.

La parole, le récit, dans ces textes, sont toujours sollicités et attendus lors des rencontres avec les concitoyens. Ces récits s'organisent selon deux volets, le maritime et le terrestre.

LE POINT D'ORGUE DE L'AVENTURE MARITIME : LE NAUFRAGE

L'événement, toujours redouté quand on prend la mer, survient de façon brutale. C'est après coup que le père Pedro Martins voit dans la présence d'une sorte de baleine qui accompagne le navire un signe prémoniteur du désastre « comme si [le poisson] se réjouissait ou avisait de ce qui allait advenir » (138). Dans le canal du Mozambique que remonte le *Santiago*, les relevés de latitude des officiers ne coïncident pas : pour les uns, les dangereux bancs sont dépassés, pour les autres pas encore. La navigation se fait à l'estime et Gardinho Cardoso rapporte une discussion développant l'hypothèse de l'existence d'un deuxième haut-fond plus à l'est des bancs de la Juive et non porté sur les cartes, qui expliquerait l'accident. Cette discussion révèle l'incertitude des cartes et des routes maritimes de l'époque.

Cette imprécision des cartes peut être aggravée par celle des instruments de navigation. Dale met sur le compte d'un excès de confiance du capitaine, l'erreur d'estime responsable de la perte du *Winterton*. Comme pour le *Santiago*, c'est en voulant éviter ces Bancs de la Juive de triste réputation que l'on déchaîne la catastrophe :

¹⁹ *Narrative of the loss of the « Winterton », East Indiaman, wrecked on the coast of Madagascar in 1792, and of the sufferings connected with that event, to which is subjoined a short account of the natives of Madagascar with suggestions as to their civilization, by a Passenger in the Ship, [Buchan, of Kelloe], Edimbourg, 1920.*

²⁰ Nous avons trouvé, dans les manuscrits d'Eyriès au Havre, une traduction du récit de Dale que nous utilisons : Liasse 446/5 (« Naufrages ») dans 211/A2 « Mémoires, manuscrits et imprimés », tome II du *Catalogue général des manuscrits*. Nous remercions Dominique Rouet, conservateur à La Bibliothèque municipale du Havre, pour son aide précieuse concernant ce manuscrit.

²¹ Alfred Grandidier, *Ouvrages ou Extraits d'ouvrages anglais, hollandais, portugais, espagnols, suédois et russes (1716-1800)*, in *Collection des ouvrages anciens concernant Madagascar*, tome V, Paris, Comité de Madagascar, p. 341-412. Grandidier signale qu'il est également question de ces naufrages dans *Shipwrecks and Disasters at sea*, Edimbourg, 1812 et dans *Ellis' History of Madagascar*, t. II, 1836, p. 95-105.

Le capitaine Dundas désirait avant de porter le cap au nord de prendre connaissance de Madagascar dans le voisinage de la baie de St Augustin afin d'éviter les basses juiives, banc placé d'une manière peu certaine sur les cartes. En conséquence nous gouvernâmes (*sic*) à l'est du compas du 19 à midi jusqu'à minuit que je relevai le second officier. Le capitaine qui était alors sur le pont fit changer la route à l'E.N.E. Il avait deux garde-temps [f°2] dont l'un lui avait servi dans son précédent voyage et l'avait toujours fait atterrir avec la plus grande exactitude. Le résultat de l'indication de ces montres, qui était parfaitement d'accord avec celui d'une suite d'observations lunaires faites quatre jours auparavant lui donna sujet de croire avec confiance qu'à minuit il était éloigné de quatre-vingt milles de la partie de la côte la plus proche²².

A l'incertitude des cartes et des instruments peut s'ajouter l'erreur humaine provoquée par le manque de vigilance. Le mandarin siamois Occum Chamnam fustige le pilote, qu'il accuse d'être responsable d'une grossière erreur de navigation :

Les matelots de quart veillaient à la vérité, mais c'était pour les manœuvres, et aucun ne s'aperçut et ne se défia même du danger. Je fus le premier qui découvris la terre. Il m'avait été impossible de fermer l'œil. J'étais monté sur le pont, et je m'amusais à considérer le navire qui semblait voler sur les eaux. En regardant un peu plus loin, j'aperçus tout à coup, sur la droite et très près de nous, une ombre épaisse. J'avertis le pilote qui veillait au gouvernail. Au même instant, on cria de l'avant du vaisseau : « terre, terre devant nous ! Nous sommes perdus ! virez de bord ! » Le pilote fit aussitôt pousser le gouvernail pour changer de route ; mais en virant, le pilote donna trois coups de sa poupe sur une roche et perdit aussitôt son mouvement. Ces trois secousses furent horribles : on crut le vaisseau ouvert²³.

A l'arrivée au Cap, les Siamois apprennent que le second pilote s'est sauvé dans un navire anglais²⁴. Le premier veut en faire autant mais en est empêché pour être ramené au Portugal et puni de sa négligence.

La description du heurt fatal et de ce qui s'ensuit est toujours un moment fort du récit. Il s'agit de dire l'indicible. Au choc qui éventre le *Santiago* se retrouvant littéralement encastré dans les récifs, s'ajoutent l'obscurité, les cris désespérés des survivants, le tumulte des flots en furie. Une extrême confusion règne sur l'épave : « Le bris du navire, l'éclatement du bois mis en miettes, la chute des mâts et des vergues, produisaient un vacarme épouvantable, dont la narration ne peut donner l'idée »²⁵. De la description de l'éclatement du vaisseau, on passe

²² Traduction de Eyriès, *Relation du naufrage du Winterton, vaisseau de la Compagnie des Indes, près de la côte de Madagascar le 20 août 1792 par Jean Dale, troisième maître de ce bâtiment*, Manuscrit du Havre 446/5, f°1-2.

²³ Eyriès, *Histoire des naufrages*, MDV, 2005, « Naufrage d'un vaisseau portugais sur les côtes d'Afrique, en 1686 », p. 79-98.

²⁴ Les Portugais précèdent les Siamois et arrivent au Cap une semaine avant eux.

²⁵ *Le Naufrage du Santiago*, p. 52.

aux hommes et à leurs réactions : « Les gens, désespérés du salut de leur corps, ne songeaient plus qu'à celui de leur âme »²⁶.

La confusion est à son comble également dans le navire où se trouve Occum Chamnam, le présent de narration, le rythme précipité des phrases jettent le lecteur dans l'action :

L'effroi et la consternation se répandent dans tous les cœurs ; des cris, des sanglots, des hurlements éclatent de toutes parts. On se croise, on se heurte. Les uns, à genoux (*sic*), implorent l'assistance de Dieu ; les autres jettent à la mer des barriques et des coffres vides ; les planches et les mâts servent à faire des radeaux²⁷.

Dans ce chaos, certains, de façon étonnante, gardent le sens du devoir, des convenances et des usages, comme ce mandarin qui n'a pas pour autant oublié sa mission d'ambassadeur du roi de Siam :

Notre second ambassadeur était déjà dans l'eau. Il s'était chargé de la lettre du roi, qu'il portait attachée à la poignée d'un sabre dont sa Majesté lui avait fait présent²⁸.

Les mandarins siamois restent jusqu'au bout viscéralement attachés à cette « auguste » lettre. La consigne donnée pour la préserver est de l'enterrer « dans le lieu le plus élevé qu'il se pourra trouver » au cas où la délégation n'atteindrait pas le Cap.

Les mesures prises pour le sauvetage sont parfois réduites à néant par les éléments déchaînés. Dans le *Winterton*, les canots de sauvetage, qu'on a pris soin d'amarrer, sont emportés par une lame pendant la nuit, au grand désespoir de tous. Les espérances sont entamées les unes après les autres. La narration procède à certains moments par des prolepses qui préparent le lecteur au pire :

Nous étions donc privés du seul moyen probable de gagner la terre. Le vaisseau frappait si fortement sur les rochers que beaucoup d'entre nous doutèrent qu'il put (*sic*) tenir jusqu'au jour. Il est plus aisé de concevoir que de décrire les mouvements de terreur dont nous fumes (*sic*) agités pendant le peu d'heures que dura l'obscurité. L'horreur de la nuit s'accrut par l'ignorance de notre véritable situation. Nous vîmes (*sic*) ensuite que nous n'avions pas même connu toute l'étendue de notre danger²⁹.

La sortie du navire s'organise avec plus ou moins d'ordre. Dans le cas du *Santiago*, on se met à rassembler des planches flottantes pour en faire des radeaux, mais comme les embarcations sont en nombre insuffisant, certains sont condamnés

²⁶ *Op. cit.*, p. 53.

²⁷ Eyriès, *op. cit.*, 2005, p. 81-82.

²⁸ *Op. cit.*, p. 82.

²⁹ Ms 446/5, f°7.

à périr sur le récif. A défaut de sauver tout le monde, on est amené à choisir ceux qui montent à bord des chaloupes et autres radeaux. On assiste ainsi à des scènes d'horreur :

Cependant la marée était bientôt haute et cinq radeaux s'étaient rapprochés de la barque, dans laquelle montèrent non sans difficulté ceux qui comptaient se sauver avec elle. Il n'y eut d'autre moyen que la menace des épées pour en interdire l'accès aux surnuméraires. Quelques femmes et quelques hommes tentèrent de s'accrocher au bord, et les passagers durent les frapper pour les faire lâcher³⁰.

Les survivants assistent ainsi impuissants à la noyade de ceux qui restent et à leur vaines tentatives d'y échapper. Mais les éléments sont les acteurs premiers de la tragédie et la sortie de l'élément liquide demande encore bien de la patience et des efforts.

L'ERRANCE TERRESTRE : LA DESCENTE EN ENFER

La terre salvatrice une fois atteinte, on s'organise, on fait le bilan des pertes en hommes et en matériel. On récupère ce qu'on peut en objets de toute sorte, en nourriture et en boisson. Réunir des moyens de subsistance et de défense font partie des premiers gestes. Le récit s'apparente alors à une robinsonnade collective.

Une bonne fortune parfois réunit les naufragés dispersés, comme cette découverte inespérée sur la plage que rapporte le récit de Dale :

En marchant au Sud, nous trouvames le gaillard d'arrière (*sic*) sur lequel s'étaient sauvés près de soixante personnes parmi lesquels (*sic*) étaient cinq dames et plusieurs passagers. Les chocs reiterés qu'ils avaient éprouvés les avaient rendus, et notamment les femmes, des objets de pitié et de compassion³¹.

Des plans de sauvetage sont élaborés selon les circonstances et décident de stratégies à mettre en œuvre : le déplacement de tout le groupe vers un lieu où retrouver des compatriotes sauvateurs ou la séparation. Pendant qu'un groupe attend sur place, d'autres vont à la recherche des secours, ce qui donne des narrations séparées d'expériences très différentes comme celles de Buchan et de Dale pour le *Winterton*, la première racontant la survie du groupe resté à Tuléar, la seconde les hasards de la navigation vers la côte d'Afrique suivis des pérégrinations à l'intérieur des terres vers Mozambique. Le groupe peut être amené à abandonner un des siens, trop faible pour continuer : c'est le sort réservé au premier ambassadeur siamois.

³⁰ *Le Naufrage du Santiago...*, p. 69.

³¹ Ms 446/5, f°8.

Des difficultés apparaissent : on est en terre étrangère et des négociations sont nécessaires. Les rescapés s'arment de fusils et de poudre pour se défendre des Cafres, pour prendre du gibier et pour faire du feu. Se défendre et se nourrir sont les premières préoccupations. Mais les fusils peuvent effrayer les indigènes, les mettre en fuite et empêcher le contact, indispensable pour le troc contre des denrées alimentaires. C'est ce qui arrive au groupe qui s'échoue sur la plage du Natal avec Laujardière. Ils doivent mettre bas leurs armes pour permettre l'échange de plaques de cuivre contre du lait caillé. Les autochtones se montrent plutôt bienveillants, et c'est semble-t-il à la suite d'un malentendu (les Nègres croient que les Européens attaquent une des leurs) que se fait le massacre à la suite duquel le jeune Laujardière se retrouve seul survivant.

Les indigènes suscitent en général la peur. Les naufragés se font attaquer et piller souvent. De part et d'autre règne la méfiance. Mais on assiste aussi à de beaux gestes d'hospitalité. Laujardière expérimente tour à tour la violence et la générosité des autochtones :

Mais ceux-ci, plus humains, me relevèrent sans me faire aucun mal et me traînèrent – car je n'avais plus la force de marcher – jusqu'à leurs cabanes. Ils me firent un peu de feu, me mirent de la fiente de vache pour tout appareil aux plaies que j'avais à la tête, après quoi ils me firent prendre un peu de nourriture³².

Les Siamois en route pour le Cap rencontrent des Hottentots avec des sagaies qui les guident vers leur village. Ceux-ci dédaignent les diamants proposés en troc contre un bœuf, pour leur préférer du tabac.

Boire et manger sont des soucis quotidiens et permanents et deviennent même des tortures sur lesquelles les récits s'attardent. Les Siamois mangent des feuilles amères, des grenouilles, des hannetons, ou des mouches trouvées sur la fiente des éléphants ; ils mettent le feu à l'herbe pour trouver des lézards et des serpents, mets qui, grillés, sont qualifiés de « délicieux ». Les chaussures de cuir finissent en bouillon. Un moment de répit illumine leur errance le long de la côte du Natal. Les naufragés s'arrêtent dans une île profuse en moules. Mais ils doivent bientôt quitter ce paradis pour poursuivre la route vers le Cap. Ils retrouvent non seulement la torture de la faim, de la soif et de la fatigue mais se heurtent bientôt à une double impossibilité de poursuivre, coincés entre une montagne inaccessible et un marécage. Ils décident alors de faire demi-tour et de retourner sur leur île aux moules. Le jeune Laujardière, lui aussi, doit ainsi revenir sur ses pas après des tentatives infructueuses de gagner la ville hollandaise du Cap.

Le vêtement est un autre problème : se couvrir le corps est une nécessité, pour se protéger contre le soleil ou contre le froid. On a recours aux peaux de

³² Laujardière, *op. cit.*, p. 37.

bêtes comme les sauvages ou à des vêtements de fortune quand on n'a pu récupérer du linge. A la longue, la question se fait plus délicate. Laujardière et ses compagnons d'infortune une fois arrivés au Cap, se présentant devant le gouverneur « avec [leurs] habits de cafres » se voient remettre deux pièces de toile pour se faire confectionner des habits de civilisés. L'arrivée parmi les Européens est marquée par ce premier signe de retour à la civilisation.

Dale relève l'aspect risible du cortège de rescapés constitué de « soixante-dix à quatre-vingt personnes dont sept dames » qui se met en marche le 26 août :

Les dames aux formes frêles et délicates avaient de grosses chaussettes d'hommes, et leur toilette défait toute description, n'étant vêtues ni en hommes, ni en femmes, et chacune portant sur le dos une petite pièce de toile, roulée comme un manteau de troupière, qui leur servait de lit la nuit. Les hommes avaient tous des vêtements trop courts et étaient chargés de provisions diverses et de bouteilles³³.

Les rescapés sont confrontés à la maladie et à la mort difficile à apprivoiser. La relation du père Martins scande l'inexorable hécatombe : « Le premier à sombrer fut le frère Manuel Ferreira [...], le second [...], le troisième [...], le quatrième [...] »³⁴. Occum Chamnam se rend compte de l'insensibilité au malheur qui le gagne lors de la mort d'un mandarin, de faim et d'épuisement : « En tout autre temps, la mort d'un ami m'eût causé une vive affliction ; dans cette occasion, je n'y fus presque pas sensible, tant la misère endurec le cœur »³⁵.

Les Siamois, de retour à leur île aux moules, n'ont plus qu'un projet désespéré, celui de se louer aux indigènes comme gardiens de troupeaux, après épuisement des vivres : « Nous prîmes le parti de chercher les Hottentots pour nous abandonner à la discrétion des plus barbares de tous les hommes. Mais à quoi ne nous serions-nous pas exposés pour sauver une vie qui nous avait déjà coûté si cher ? »³⁶.

La rage de vivre est le moteur des actions mais elle disparaît parfois et on s'abandonne à l'idée de la mort, avant qu'une nouvelle fortune ne vienne relancer l'espoir et l'histoire.



Dans le genre du récit de voyage, le récit de naufrage tient une place particulière : il raconte l'échec du voyage programmé et l'aventure aléatoire de l'homme dans l'inconnu. Il possède une dimension ethnologique indéniable. Les rescapés ne se retrouvent pas dans des ports ou comptoirs tenus par leurs

³³ Grandidier, *op. cit.*, p. 347-348.

³⁴ *Le Naufrage du Santiago*, p. 170-172.

³⁵ Eyriès, *Histoire des naufrages*, MDV, 2005, p. 88.

³⁶ Eyriès, *op. cit.*, 2005, p. 93.

semblables occidentaux. Obligés de pénétrer dans le pays, d'y séjourner parfois longuement, ils font un véritable apprentissage de l'ailleurs et de l'Autre. Nos récits sont des témoignages de l'aventure des naufragés mais également de leur rencontre et de leur découverte de la réalité de ces contrées et de leurs habitants encore inconnus, dont la représentation est souvent fantasmée.

Ces histoires de naufrages rapportent des expériences de l'extrême. L'homme y est confronté à l'horreur immédiate de la menace de l'engloutissement. Il assiste, impuissant, à la mort de ses compagnons de voyage, à la destruction du navire qui le porte. Il est jeté brutalement face à l'immensité, l'imprévisible, l'incertitude du futur. Cette expérience le dérouté dans tous les sens du terme. Privé de ses repères géographiques et sociaux, il doit mettre en place des conduites substitutives pour survivre. Le vernis de la civilisation s'écaille peu à peu. Allégés de leurs biens, de leurs habits, de leurs habitudes, amaigris, les rescapés ont obligation de s'adapter.

Nous avons affaire à des récits exemplaires ponctués d'événements à l'état brut, hors normes, qui agissent sur l'imaginaire collectif. La narration devient nécessité et a rapport avec la vie sauvée du narrateur, et avec la vie perdue de ceux qui ont été laissés en chemin.

Ces histoires vécues ont une dimension symbolique et initiatique : l'individu s'y dépouille peu à peu pour atteindre à l'essentiel, l'apprentissage de la dure condition humaine, la rencontre avec la mort et avec un soi complètement mis à nu.