

Bernadett SZABÓ-GAJMER

Les possibilités de lecture des récits de voyage

Résumé

Dans cette étude, nous avons pour but de présenter les méthodes possibles de lecture des récits de voyage. À l'époque de la naissance des récits de voyage modernes, un lectorat de plus en plus vaste se met à s'intéresser aux systèmes sociaux exotiques et lointains. Dans la première partie de l'étude, nous présenterons les caractéristiques des récits de voyage au XVIII^e siècle. Au XVIII^e siècle En Europe et notamment en France, le commerce d'esclaves devient un sujet incontournable. Une rapide présentation de cette pratique nous permet également d'examiner le rôle que la ville de Bordeaux y joue, tout en soulignant que durant la deuxième moitié du XVIII^e siècle, Bordeaux devient le pôle le plus important du commerce d'esclaves. L'étude de l'économie des colonies françaises à cette ère s'impose également si nous souhaitons aborder les liens entre récits de voyage et colonisation. Ensuite, nous présenterons les conceptions coloniales françaises et les ressources financières de cette époque. Dans la deuxième partie de l'étude, nous procéderons à l'analyse de l'approche politique du commerce d'esclaves à travers des sources (statistiques et récits de voyage) qui datent de la fin du XVIII^e siècle. Dans l'étude, nous chercherons aussi les croisements entre les statistiques et les récits de voyage de l'époque, notamment chez deux auteurs, Louis Antoine de Bougainville (1729–1811) et Charles Pierre Claret de Fleurieu (1738–1810).

Mots-clés : récit de voyage, XVIII^e siècle, Bordeaux, commerce d'esclaves, Bougainville, Fleurieu

Abstract

In this study, we present the possible reading methods of the travelogues. In the era of the birth of the modern travelogues, a huge readership started to be interested in exotic and faraway social systems. In the first part of the study, we present the characteristics of the travelogues in the 18th century. In Europe and precisely in France, more specifically in Bordeaux, the slave trade of the 18th century became an important topic. If we wish to discuss the links between the travelogues and the colonization, we also have to mention the economy of the French colonies in this period. Then, we present the colonial approaches of France as well as the financial background and possibilities. In the second part, we analyze the political approach of the slave trade via the travelogues of two authors, Louis Antoine de Bougainville (1729–1811) and Charles Pierre Claret de Fleurieu (1738–1810).

Keywords: travelogues, 18th century, Bordeaux, slave trade, Bougainville, Fleurieu

Introduction

L'objectif de la présente étude consiste à rappeler, sous un nouvel angle, un sujet marginalisé, et à l'examiner d'un point de vue interdisciplinaire.

Nous devons préciser d'emblée que la période à laquelle se rapporte notre investigation correspond à l'époque de la naissance des récits de voyage modernes. Les sociétés européennes de l'âge moderne commencent à s'intéresser aux peuples récemment « découverts » et aux mondes exotiques, lointains.

Vu ce constat, nous présenterons d'abord les caractéristiques des récits de voyage au XVIII^e siècle. Nos recherches antérieures ont déjà révélé l'existence de plusieurs méthodes ou manières de classer les récits de voyage. En Europe et notamment en France, au XVIII^e siècle, le commerce d'esclaves, appelé aussi la « traite négrière » est un sujet incontournable. La recherche contemporaine n'en peut nullement faire abstraction. Par conséquent, nous procéderons à une rapide présentation du commerce d'esclaves au XVIII^e siècle, et notamment du rôle que la ville de Bordeaux avait dans cette pratique autour de ce sujet. (On ne doit pas oublier que, durant la deuxième moitié du XVIII^e siècle, Bordeaux fut le pôle le plus important du commerce d'esclaves.)

Parler des liens entre récits de voyage et colonisation oblige aussi à présenter l'économie des colonies françaises à cette époque. Ensuite, on montrera les conceptions coloniales françaises et les ressources financières de cette ère.

Dans la deuxième partie de l'étude, l'on présentera l'approche politique du commerce d'esclaves à travers les sources (statistiques et récits de voyage) à la fin du XVIII^e siècle. Dans l'étude, l'on cherchera aussi les liens entre les statistiques et les récits de voyage de l'époque, notamment de deux auteurs, Louis Antoine de Bougainville (1729–1811) et Charles Pierre Claret de Fleurieu (1738–1810).

Notre travail vise à donner réponse à deux questions importantes : Pourquoi lisons-nous des récits de voyage ? Y a-t-il des croisements entre eux ?

Les catégories des récits de voyage

La recherche sur la littérature des voyages a déjà souligné que le récit de voyage était devenu de plus en plus populaire aux XVII^e–XVIII^e siècles. Selon Marie-Noëlle Bourget, le fait que les voyageurs, après le retour au pays natal, ont rapidement rédigé et publié leurs récits traduit une attente impatiente chez les lecteurs. Un premier sondage de cette production abondante nous a permis de constater que des possibilités de classement des récits de voyage existent.

Dans le contexte de la colonisation, nous avons pu distinguer trois catégories. En ce qui concerne la première, elle comprend des récits de voyage qui sont créés par la curiosité ou par le désir de découverte. Par exemple, René Caillié (1799–1838) était le premier explorateur qui a réussi à atteindre la ville de Tombouctou en Afrique subsaharienne, et il était le premier Européen à en revenir vivant (contrairement au major Gordon Laing). Il a aussi rédigé le récit de voyage intitulé *Description de la ville de Tombouctou*, de plus, il a écrit un autre travail, le *Journal d'un Voyage à Tombouctou et à Jenné, dans l'Afrique centrale...pendant les années*

1824, 1825, 1826, 1827, 1828 ... Avec une carte itinéraire, et des remarques géographiques, par M. Jomard en trois grands volumes (Caillé 1830). On peut affirmer qu'il n'avait aucune intention de coloniser ce territoire africain : il était motivé par le prix (une somme d'argent) qui récompensait la découverte et par l'honneur même de cette découverte.

Quant à la deuxième catégorie, on y range les récits de voyage qui, rédigés lors du processus de la colonisation, y sont étroitement liés. On y mentionne, entre autres, le récit de voyage de Jean de Léry, ou celui de Samuel Champlain (1567–1635). Cet explorateur français du Canada a rédigé son ouvrage sur les expéditions canadiennes par-ci par-là avec dans un style héroïque pour la première fois en 1613. *Les Voyages* est un récit de voyage qui se lit comme un livre-journal richement illustré. Il contient aussi beaucoup de cartes géographiques de l'époque. Il faut souligner que Champlain ne le destinait pas à un lectorat vaste, mais bien au gouvernement français pour en faire un usage politique (Thierry 2020).

À la troisième catégorie appartiennent des récits de voyage qui décrivent une colonie quelconque (donc, un élément de l'empire colonial français). Pour citer un exemple, l'œuvre d'Ismail Urbain (1813–1884), *L'Algérie française : indigènes et immigrants*, correspond à ce critère (Urbain 1862).

En ce qui concerne le genre même du récit de voyage, il faut clarifier, pour en établir les spécificités périphériques, les circonstances politiques dans lesquelles ils ont été rédigés, l'origine de l'auteur, sa profession, et les impressions subjectives et objectives sur un territoire.

Récits et colonisation : les opportunités d'exploiter les textes des voyageurs

En ce qui concerne la situation politique de la France des Lumières, c'est l'époque d'une césure coloniale et politique. En 1763, année du Traité de Paris ayant mis fin à la Guerre de Sept Ans (1756–1763), la France a perdu presque toutes ses colonies, dont la Nouvelle France et l'Inde. Néanmoins, elle a pu conserver les îles antillaises, notamment Guadeloupe, Martinique et Saint-Domingue qui étaient très précieuses en raison de la production de la canne à sucre, du cacao ou du café. Ces denrées coloniales ont conféré une importance extraordinaire aux territoires antillais. La France aurait sacrifié son empire colonial pour maintenir les Antillaises.

La France a pris une revanche symbolique par la guerre d'Indépendance des États-Unis à laquelle la marine et les armées de Louis XVI participaient aux côtés des rebelles contre l'Angleterre dans la deuxième partie des années 1770.

Après La Guerre de Sept Ans et la Révolution, la France a dû repenser et reformuler ses intentions coloniales dans les années 1790. Dans un discours prononcé en 1797, Talleyrand a attiré l'attention aux voyageurs de l'époque et à leurs ouvrages, notamment les voyages de Louis Antoine de Bougainville et d'Étienne Marchand.

La période du Directoire est aussi une époque d'agitation militaire. La France faisait face à l'Autriche en Italie. Quant aux colonies, la Martinique était occupée, Saint-Domingue était en guerre, néanmoins le Directoire départementalisait les colonies lors d'un élan abolitionniste.

Intérieurement, le Directoire mettait en place des outils économétriques, une administration dense, des industries, des institutions scolaires qui allaient bénéficier les régimes suivants. En ce qui concerne la religion, c'était une période de calme relatif : si les prêtres réfractaires étaient arrêtés continuellement, les écoles religieuses rouvraient, les croix étaient tolérées, les offices religieux étaient plus populaires, mais la croyance diminuait.

C'est donc dans ce contexte que le discours de Talleyrand s'inscrit. Le personnage même est digne d'intérêt : sous la Révolution, Charles-Maurice Talleyrand de Périgord était président de l'Assemblée nationale, puis diplomate à Londres. Sous la période du Directoire, il était ministre des Affaires étrangères, il a remarqué le talent politique et militaire de Napoléon, mais leur relation lui était marquée par beaucoup de conflits (Hajnal 1988).

Le 5 juillet 1797, il a lu à l'Institut un texte intitulé *Essai sur les avantages à retirer des colonies nouvelles dans les circonstances présentes*. Avec ce discours prononcé juste avant sa nomination au poste de ministre des Affaires étrangères, il a fondé les théories principales de colonisation française. (À cette époque, du fait, entre autres, des succès militaires de Napoléon en Italie, la jeune république pouvait déjà espérer devenir une grande puissance.)

Dans son discours, Talleyrand a affirmé que la France ne pouvait pas accepter la perte de ses colonies consacrées par la paix à la fin de la guerre de Sept Ans (1756–1763). Il a aussi mentionné le ministre des Affaires étrangères précédent Étienne François de Choiseul (ou *duc de Choiseul*) qui, avant la perte des colonies américaines, a attiré l'attention vers l'Égypte, contre la conception de politique extérieure dominante des années 1760. Talleyrand pense que les colonies ne sont pas des territoires commerciaux mais, avec elles le gouvernement aurait pu compléter l'économie de la France (Talleyrand 1797).

Dorénavant, selon Talleyrand, les nouveaux territoires pourraient fonctionner comme une vanne de sécurité pour réduire la tension sociale en France. Après la Révolution, cette tension sociale était à l'origine des conflits trop polarisés entre les royalistes et les Jacobins. Talleyrand pense qu'il est possible de dévier cette tension sociale dans ces nouveaux territoires pour créer la nouvelle société française. Le désir de l'aventure, les nouvelles possibilités de travail pourraient compenser les différences sociales.

Il suggère aussi d'étudier les récits de voyage rédigés de son époque en tant que lectures gouvernementales. En premier lieu, il souligne les œuvres de Bougainville et de Fleurieu :

[...] c'est d'ailleurs aux hommes qui ont le plus et le mieux voyagé, à ceux qui ont porté dans leurs recherches cet amour éclairé et infatigable de leurs pays ; c'est à notre Bougainville, qui a eu le gloire de découvrir ce qu'il a été encore glorieux pour les plus illustres navigateurs de l'Angleterre de parcourir après lui ; c'est à Fleurieu, qui a si parfaitement observé tout ce qu'il a vu, et si bien éclairé du jour d'une savante critique des observations les autres ; c'est à de tels hommes à dire au gouvernement, lorsqu'ils seront interrogés par lui ; quels sont les lieux où une terre neuve [...]. (Talleyrand 1797 : 13–14)

Questions de méthode

En France, au XVIII^e siècle, le commerce d'esclaves était l'un des plus importants facteurs du progrès économique de certaines villes. Comme nous l'avons déjà mentionné, la ville de Bordeaux y avait un rôle incontournable. Ce commerce a commencé en France au milieu du XVII^e siècle par la légalisation de la traite des Noirs en 1642, avec la promulgation du fameux Code Noir. De la deuxième moitié du XVII^e siècle et tout au long du XVIII^e, les villes du Sud et de l'Ouest, notamment Nantes ou Bordeaux étaient les villes commerçantes d'esclaves à cette période. Des années 1730 aux années 1780, la prospérité de la traite négrière a façonné les villes commerçantes. Le port de Bordeaux disposait en effet d'un arrière-pays dont la prospérité permet de fructueuses exportations vers l'Angleterre et l'Europe continentale d'abord et vers les colonies américaines à partir du XVIII^e siècle. En retour, Bordeaux en importe des denrées, comme le coton, le café, le sucre qu'elle distribue en Europe. Cette ville s'impose au milieu du siècle comme la première place française pour ce commerce.

Les mouvements abolitionnistes, influencés par les idées des Lumières, commencent à apparaître en France dans la deuxième moitié du siècle. Le commerce d'esclaves est aboli en 1792–1793, mais le consul Napoléon Bonaparte le rétablit en 1802.

À travers les récits de voyage et des statistiques, nous pouvons comprendre les liens entre ces textes et les statistiques de la traite négrière. Au cours de la deuxième moitié du XVIII^e siècle, la ville de Bordeaux multiplie les activités liées au port : constructions navales, manufactures de tabac ou de verreries et raffinerie de sucre. La population double, atteignant le chiffre de 110 000 personnes à la veille de la Révolution. Le développement du commerce colonial bordelais s'impose comme le fait le plus marquant de la croissance bordelaise. Par exemple, le commerce total bordelais est multiplié par 3, 4, alors que le trafic colonial, lui, est multiplié par 8 entre 1715–1785.

Nous pouvons mentionner que les capitaines girondins favorisent le troc. Ils échangent facilement et à meilleur compte vins et farines contre le cacao, le sucre, le café, le coton, l'indigo. Aux alentours de la région, la traite des Noirs est une pratique répandue. Les négriers chargent pour la côte d'Afrique tissus de couleur vive, fusils, couteaux et eaux de vie.

Il est intéressant que l'entrée de Bordeaux dans le marché de la traite semble résulter de son succès sur les marchés des Isles. Le nombre d'armateurs en droiture croît très fortement après la Guerre de Sept Ans (Villiers 1982).

Il faut souligner que c'est après la guerre d'Indépendance que Bordeaux se lance véritablement dans la traite négrière. De 1720 à 1744, seulement 44 négriers ont quitté Bordeaux, et 40 entre 1749–1755. À la fin de la Guerre de Sept Ans, les Girondins ne participent que très faiblement « au boom » négrier, loin derrière Nantes, La Rochelle et Le Havre. De 1762 à 1765, Bordeaux expédie 10 navires à la côte d'Afrique contre 76 à Nantes, 19 au Havre et 15 à Saint Malo. Environ 65 négriers quittent la Gironde de 1765 à 1774 (à peine six par an). À partir de 1782, cette tendance change brutalement : approximativement 200 négriers sont armés de

1789 à 1791. La moyenne annuelle s'établit à 20 armements avec deux pointes, l'une en 1786 avec 30 départs, l'autre en 1791 avec 31 expéditions en traite. Comme à Nantes, l'apogée coïncide avec les campagnes réclamant l'abolition de la traite.

On peut mentionner que cet essor bordelais s'accompagne d'une vaste originalité : la traite dans l'océan Indien devient de plus en plus importante, au détriment du commerce avec la côte occidentale de l'Afrique, traditionnellement la plus fréquentée. Bordeaux devient le premier port français pour le commerce d'esclaves venant de Zanzibar ou du Mozambique.

La conjoncture de la traite bordelaise présente toutefois des spécificités par rapport aux autres ports français. Au cours du XVIII^e siècle, la traite négrière est remarquable dans la vie commerciale de Bordeaux (Marzagalli 2004).

Dans cette partie de l'étude, nous cherchons des liens entre les récits de voyage célèbres de l'époque, notamment les œuvres viatiques de Louis Antoine de Bougainville et de Charles-Pierre Claret de Fleurieu et les résultats des statistiques que nous avons déjà évoquées.

Y a-t-il des croisements entre les récits de voyage et les statistiques ?

Louis-Antoine de Bougainville était un navigateur, explorateur, officier de marine et écrivain. Il était le premier Français à réaliser un tour de monde entre 1766 et 1769. Le récit de voyage qu'il en a rédigé dans son *Voyage autour du monde*, le journal de bord publié en 1771, a fait sensation dans les sociétés européennes de l'époque. Son œuvre inspirait beaucoup de philosophes, écrivains, artistes et navigateurs. Par exemple, Diderot a publié son ouvrage intitulé *Supplément au Voyage de Bougainville*. C'est une des principales sources de ce que l'on appellera plus tard le mythe du *Bon Sauvage*.

Pendant le voyage, le 2 avril 1768, l'expédition a atteint une île de Tahiti. Bougainville a cru qu'il a découvert le Tahiti pour la première fois, mais cette île avait déjà été découverte en 1767 par Samuel Wallis.

Bougainville donne des habitants tahitiens et de leur vie une description relativement équilibrée :

Le caractère de la nation nous a paru être doux et bienfaisant. Il ne semble pas qu'il y ait dans l'île aucune guerre civile, aucune haine particulière, quoique le pays soit divisé en petits cantons qui ont chacun leur seigneur. Il est probable que les Tahitiens pratiquaient entre eux une bonne foi dont ils ne doutent point. Qu'ils soient chez eux ou non, jour ou nuit, les maisons sont ouvertes. Chacun cueille les fruits sur le premier arbre qu'il rencontre, en prend dans les maisons où il entre. Il paraîtrait que, pour les choses absolument nécessaires à la vie, il n'y point de propriété et que tout est à tous. Avec nous, ils étaient filous habiles, mais d'une timidité qui les faisait fuir à la moindre menace. (Bougainville 1771 : 155)

Dans ce paragraphe, Bougainville décrit ses impressions avec objectivité. Dans son récit, il n'y aucune image idéalisée sur ses expériences tahitiennes. Néanmoins, il sympathise avec l'entourage naturel, les habitants, leurs caractéristiques morales.

Mathématicien, Bougainville expose ses expériences maritimes avec une grande quantité de données, et formule des réflexions sur les mesures faites par les commandants de vaisseau des XV^e–XVI^e siècles. Bien que Bougainville ait écrit ses

expériences des autochtones tahitiens, nous pensons que ce texte a un ton, une lecture abolitionniste, et que des croisements existent entre les récits de voyage de l'époque et les mouvements abolitionnistes français à la fin du XVIII^e siècle. De toute façon, c'est ce que nous suggèrent les textes des auteurs de l'époque. En effet, les auteurs écrivent et décrivent leurs expériences avec une grande objectivité concernant les autochtones. Ils soulignent l'innocence de leur habitation, leur innocence dans la nature paradisiaque. En substance, ils pensent que les autochtones seraient égaux à la société européenne. En plus, ils donnent un regard réfléchissant au contraire de la société européenne.

Citant souvent Montesquieu, Swift ou Herder, les auteurs de l'époque étaient enclins à un relativisme culturel. Il faut souligner que Diderot ou Raynal acceptaient la colonisation française, mais avec des méthodes plus humaines que les Hollandais ou les Anglais. Le mythe du Bon Sauvage nous montre l'idéalisation de l'homme à l'état de nature. En réalité, au XVIII^e siècle, ni les Tahitiens ni les Perses n'avaient pas de droits universels.

Si l'on évoque un extrait du voyage d'Étienne Marchand (1755–1793) relatif à son séjour et au commerce paisible avec les autochtones dans la baie de Madre de Dios ou de l'île Saint-Christine, l'on voit que l'auteur décrit la rencontre avec les insulaires comme une action paisible, amicale. Dans cette situation, l'équipe et les insulaires sont égaux. L'auteur souhaite montrer que les insulaires prennent le contact avec eux intelligemment et connaissent les matériaux européens. Je pense que l'auteur vise à sensibiliser les lecteurs :

Le *SOLIDE* n'était encore parvenu dans la Baie, qu'une flottille de pirogues, chargées de Naturels des deux sexes, les unes parties de *MADRE DE DIOS*, d'autres des Baies plus méridionales, quelques-unes mêmes venues de l'île de la *DOMINICA*, d'où le Vaisseau avait été aperçu, se porta en toute hâte à sa rencontre. Un de leurs vieillards, après avoir prononcé une harangue qui, comme on peut s'en douter, ne fut comprise par personne, attacha aux haubans du grand mât un morceau d'étoffe blanche ; c'était le rameau d'olivier : tous à l'envi crièrent Tayo ! Tayo ! (ami, ami) ; et l'Équipage du *SOLIDE* répétait en chœur Tayo ! Tayo ! Le capitaine *MARCHAND* fit distribuer aux Insulaires des bagatelles d'*EUROPE*, parmi lesquelles les miroirs parurent particulièrement fixer leur attention, et exciter leur étonnement comme s'ils n'en eussent jamais vu ; il est cependant probable qu'ils en avoient reçu du capitaine *COOK*, et peut-être plus anciennement de *MENDANA* [...]. (Fleurieu 1798 : 342)

Cependant, comme nous l'avons déjà évoqué, la traite bordelaise démarre tardivement. Quelles sont les raisons qui expliquent ce démarrage tardif et son dynamisme dans les années 1780 ?

L'explication de la conjoncture de cette particularité de la traite bordelaise réside dans la spécialisation portuaire. Or, c'est précisément l'époque où le débat concernant la légitimité de la traite négrière commence à enflammer les esprits politiques. La Chambre de Commerce de Bordeaux y participe activement en s'efforçant d'obtenir du pouvoir central tout l'appui nécessaire pour la protection de la traite bordelaise. Lorsque la Révolution pose le problème de la traite et de l'esclavage, cette chambre intervient avec vigueur pour leur maintien. Pourtant, l'un des défenseurs les plus ardents de l'abolition était le fils d'un armateur négrier : André Daniel Laffont

de Ladébat qui est, entre autres, auteur du *Discours sur la nécessité et les moyens de détruire l'esclavage dans les colonies* (1788) (Marzagalli 2004).

À côté des débats politiques autour de la question de l'abolition, l'attitude au quotidien, le préjugé de couleur vis-à-vis des gens de couleur dans le port bordelais, et le vécu de ceux-ci attirent aussi l'attention des chercheurs. Au XVIII^e siècle, beaucoup de Noirs et de mulâtres vivaient à Bordeaux. En général, leur statut était ambigu dans la mesure où la France n'admettait pas théoriquement la présence d'esclaves sur son sol.

Nous pouvons aussi examiner les concours académiques autour de la situation politique des Noirs. Par exemple, l'Académie de Bordeaux s'intéresse plus directement à la question de la traite négrière. En 1772, elle propose un sujet à double tranchant : « Quels sont les meilleurs moyens pour préserver les nègres qu'on transporte de l'Afrique dans les colonies, des maladies fréquentes et si souvent funestes qu'ils éprouvent dans ce trajet ? » Nous ne pensons pas avoir tort en affirmant que la philanthropie apparente de cette interrogation cache une préoccupation économique due aux pertes de revenu provoquées par les nombreux décès survenus pendant la traversée de l'océan (Marzagalli 2004).

Conclusion

Une fois la place du récit de voyage et le contexte de la colonisation dressés, notre travail s'organisait autour de deux grandes questions que nous reprenons ici. Pourquoi lisons-nous des récits de voyage ? Y a-t-il des croisements entre eux ?

Dans la deuxième partie de l'étude, nous avons présenté l'approche politique du commerce d'esclaves à travers les sources (statistiques et récits de voyage) de la fin du XVIII^e siècle. Pour trouver des liens entre les statistiques et les récits de voyage de l'époque, nous avons fait appel à deux auteurs mentionnés même par Talleyrand, Louis Antoine de Bougainville (1729–1811) et Charles Pierre Claret de Fleurieu (1738–1810).

Si l'investigation est encore loin d'être terminée, le sondage présenté plus haut laisse penser à l'existence des croisements entre les récits de voyage du XVIII^e siècle et la traite négrière française. On remarque également qu'il y a une croissance de la traite bordelaise alors que naissent les mouvements abolitionnistes à la fin de l'Ancien Régime et au début de la Révolution.

En général, les auteurs de ces récits de voyage possèdent une attitude objective, moderne. S'il n'y a pas d'opposition nette à l'abolitionnisme, et qu'un regard bienveillant à l'égard des autochtones peut être aisément repéré, cela n'est pas toujours univoque

Quant aux perspectives coloniales françaises au début du XIX^e siècle, en raison de la politique napoléonienne qui était plutôt eurocentrique, les problèmes diplomatiques quotidiens ont marginalisé le renouveau de la pensée coloniale initié par le duc de Choiseul ou Talleyrand.

UNIVERSITÉ DE SZEGED
doctorante
 szabbernadette@gmail.com

BIBLIOGRAPHIE

BOUGAINVILLE, Louis-Antoine (2006), *Voyage autour du monde*. Paris : La Découverte. [1771].

CAILLIÉ, René (1830). « Description de la ville de Tembouctou », *Revue des deux mondes*, vol. I., [En ligne] <https://archive.org/details/revuedesdeuxmond011830pari/page/252/mode/2up?q=cailli%C3%A9>. Consulté le 18 juin 2024.

CAILLIÉ, René (1830). *Journal d'un voyage à Tembouctou et à Jenné, dans l'Afrique centrale, précédés d'observations faites chez les Maures Braknas, les Nalous et autres peuples ; pendant les années 1824, 1825, 1826, 1827, 1828 : par René Caillié. Avec une carte itinéraire, et des remarques géographiques, par M. Jomard, membre de l'Institut*. Paris.

FLEURIEU-CLARET, Charles-Pierre (1798). *Voyage autour du monde pendant les années 1790, 1791, 1792 par Étienne Marchand précédé d'une introduction historique auquel on a joint des recherches sur les terres australes de Drake, et un examen critique du voyage de Roggeween avec cartes et figures*. Paris : Imprimerie de la République, [En ligne] <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b86029468/f13.item>. Consulté le 18 juin 2024.

URBAIN, Ismail (1862). *L'Algérie française : Indigènes et immigrants*, Paris : Challamel aîné, [En ligne] <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5462627z.r=ismayl%20urbain%20alg%C3%A9rie?rk=21459;2>. Consulté le 18 juin 2024.

HAJNAL, István (1988). *Az újkor története*, Budapest : Akadémiai Kiadó.

MARZAGALLI, Silvia (2004). « Bordeaux, la traite négrière, l'esclavage : le point sur la question », Jean MONDOT (dir.), *L'esclavage et la traite sous le regard des Lumières*, Bordeaux : Presses universitaires de Bordeaux, 89–106.

SZÁSZ, Géza (1999). « Francia gyarmatosítási elképzelések a 18. század végén : Choiseul és Talleyrand », György KUKOVECZ (dir.), *A modern politikai gondolkodás kezdetei*, Szeged : JATEPress, 113–120.

TALLEYRAND, Charles-Maurice (1992). *Értekezés annak előnyeiről, hogy új gyarmatokat szerezzünk*, éd. et trad. par Szász Géza, Szeged : Documentum Historica 3. JATE Történész Diákkör, Szeged, [1797].

THIERRY, Éric (2020). *La France de Henri IV en Amérique du Nord*, Paris : Classiques Garnier.

VILLIERS, Patrick (1982). *Traite des Noirs et les navires négriers au XVIII^e siècles*, Montpellier : Éditions des 4 Seigneurs.