



Revue d'histoire maritime

25

Varia. Le Bouëdec – 979-10-231-1925-1

Le navire à la mer

Revue d'histoire maritime

25

Le navire à la mer

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

© Sorbonne Université Presses, 2018

© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN : 979-10-231-0609-1

PDF complet – 979-10-231-1910-7

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1911-4

Chaline, Knab-Delumeau & Kowalski – 979-10-231-1912-1

Rahn Phillips – 979-10-231-1913-8

Harrold – 979-10-231-1914-5

Nuttall – 979-10-231-1915-2

Tempère – 979-10-231-1916-9

Stanton – 979-10-231-1917-6

Borde – 979-10-231-1918-3

Villiers – 979-10-231-1919-0

Knab-Delumeau – 979-10-231-1920-6

Chaussade – 979-10-231-1921-3

Jubelin – 979-10-231-1922-0

Chaline – 979-10-231-1923-7

Schaub – 979-10-231-1924-4

Varia. Le Bouédec – 979-10-231-1925-1

Varia. Olivier-Jégat – 979-10-231-1926-8

Varia Barey – 979-10-231-1927-5

Hommage à Huetz de Lempis – 979-10-231-1928-2

Chronique Le Mao – 979-10-231-1929-9

Chronique Knab-Delumeau – 979-10-231-1930-5

Chronique Galano – 979-10-231-1931-2

Comptes rendus – 979-10-231-1932-9

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois/3d2s (Issigeac/Paris),
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

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

Revue dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

Depuis le début de 2006, la *Revue d'histoire maritime* paraît deux fois l'an, au printemps et à l'automne. Les numéros comportent un dossier thématique.

Le précédent numéro (24) était consacré à la « gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours ».

Le prochain numéro (26) aura pour thème « Financer l'entreprise maritime ».

Comité scientifique

Pascal Arnaud, Patrick Boureille, Manuel Bustos Rodriguez, commissaire général Vincent Campredon, Olivier Forcade, Jean-Marie Kowalski, Magali Lachèvre, Caroline Le Mao, Michael Limberger, Sylviane Llinares, Tristan Lecoq, Mathias Tranchant, Jacques Paviot, David Plouviez, Amelia Polonia, Louis Sicking.

Secrétariat de rédaction

Xavier Labat Saint Vincent, Claire Laux, Caroline Le Mao (comptes rendus)

Le courrier est à adresser à
Olivier Chaline
Sorbonne université
1 rue Victor Cousin
75230 Paris cedex 05

Les ouvrages à recenser sont à adresser à
Caroline Le Mao
université Bordeaux-Montaigne
UFR d'Histoire
33607 PESSAC cedex

Sommaire

Éditorial	
Olivier Chaline.....	8

DOSSIER LE NAVIRE À LA MER

Le navire à la mer, un défi pour l'historien	
Olivier Chaline, Isabelle Knab-Delumeau & Jean-Marie Kowalski.....	13
Navires à la mer: sources espagnoles et portugaises de l'époque moderne	
Carla Rahn Phillips.....	19
« Britannia's voices »: une histoire orale de la formation des officiers au Britannia Royal naval college	
Jane Harrold	33
La pirogue, retour vers le futur. Histoire et revitalisation du patrimoine maritime du pacifique	
Peter Nuttall.....	49
Quand la violence éclate, quand la joie retentit. Insultes, rixes, assassinats et festivités religieuses en mer... Violence et réjouissances à bord des galions espagnols du XVII ^e siècle	
Delphine Tempère.....	69
Les galères, la guerre navale et le problème de l'eau potable en Méditerranée au Moyen Âge	
Charles D. Stanton.....	89
Pratiques et comportements des pêcheurs boulonnais d'après les rapports de mer (vers 1850-1950)	
Christian Borde.....	101
Les qualités nautiques des frégates françaises de la guerre de Sept ans à la guerre d'indépendance	
Patrick Villiers	117

La transformation des méthodes de navigation et le rôle de l'hydrographie moderne (1820-1880) Isabelle Knab-Delumeau	127
Tentative de reconstitution de la chaîne opératoire de la réparation navale du VII ^e siècle av. J.-C. au VII ^e siècle apr. J.-C. Hélène Chaussade.....	143
Le feu et l'eau : peur et obsession de l'incendie en mer dans l'atlantique du début de l'époque moderne Alexandre Jubelin.....	159
Les moyens du bord. Réparer le navire à la mer au XVIII ^e siècle Olivier Chaline.....	171
Le problème de la lutte contre les avaries dans la marine de guerre des États-Unis : les innovations et leur mise en œuvre pendant la période de l'entre-deux-guerres Jeremy P. Schaub	187

VARIA

Le port en situation coloniale et le statut du territoire ultra-marin d'implantation aux XVII ^e -XVIII ^e siècles Gérard Le Bouëdec	211
Frégates et chaloupes aux Antilles, la Marine royale à l'épreuve de la contrebande maritime(XVIII ^e siècle) Edern Olivier-Jégat.....	239
L'école navale des forces navales françaises libres, innover en temps de guerre? Lieutenant Morgane Barey	255

HOMMAGE

Nécrologie Christian Huetz de Lempis (1938-2017)	275
--	-----

CHRONIQUES

HABILITATION À DIRIGER DES RECHERCHES. Les fournisseurs de la marine de Louis XIV au temps de la guerre de la ligue d'Augsbourg(1688-1697) Caroline Le Mao	283
POSITIONS DE THÈSE. La carte nautique et ses usages (vers 1830 – vers 1880) Isabelle Knab-Delumeau	287
COMPTE RENDU DE SOUTENANCE DE THÈSE. Montpellier et sa lagune. Histoire sociale et culturelle d'un milieu naturel (XI ^e -XV ^e siècle) Lucie Galano.....	293
Comptes rendus.....	305

Varia

LE PORT EN SITUATION COLONIALE ET LE STATUT
DU TERRITOIRE ULTRA-MARIN D'IMPLANTATION
AUX XVII^e-XVIII^e SIÈCLES

Gérard Le Bouëdec
Professeur émérite d'histoire maritime
Université de Bretagne-Sud

Les ports durables combinent des atouts naturels, même médiocres, avec une activité économique qui s'appuie sur un fort volume de production et d'échanges. Mais combien de havres ultra-marins ont pu atteindre cet optimum ? Nul ne peut pourtant nier que le havre de mouillage – qui peut accéder au rang de port sans réellement d'équipements sinon à terre et souvent primaires et éphémères – est un élément clé du dispositif colonial à condition de s'installer dans la durée. Il assure en effet une double interface avec la métropole et les autres ports de l'espace colonial tout en ayant une profondeur d'*hinterland*. Aussi le choix des emplacements est-il fondamental : un site de mouillage abrité, une situation de proximité d'une zone de production et une insertion dans un réseau d'échanges et si possible des conditions climatiques, sanitaires et de ressources alimentaires les moins défavorables possible¹. Mais dans tous les cas, son existence dès sa création est dépendante du statut du territoire ultra-marin d'implantation et de la géopolitique locale et internationale. Cet article est un essai qui s'inscrit dans le prolongement d'une publication collective intitulée *Les Européens dans les ports en situation coloniale (XV^e-XX^e siècle)* en 2014 sous la direction de Jean-François Klein et Bruno Marnot² et d'une réflexion qui considérait cet aspect comme incontournable. Il s'inscrit également dans le sillage d'une publication

- 1 Jean-Sébastien Guibert indique que le transfert du chef-lieu de la colonie de la Guadeloupe de Basse-Terre à Pointe-à-Pitre a des raisons portuaires. La rade Morne-Renfermé de la ville nouvelle de Pointe-à-Pitre en 1769 est considérée comme une rade plus sûre notamment dans cet espace soumis aux ouragans. Jean-Sébastien Guibert, *Mémoire de mer, océan de papiers. Naufrage, risque maritime à la Guadeloupe (Petites Antilles), fin XVII^e siècle - mi XIX^e siècle*, thèse sous la dir. de Danielle Bégot, Pointe-à-Pitre, université d'Antilles-Guyane, 2013.
- 2 Jean-François Klein & Bruno Marnot (dir), *Les Européens dans les ports en situation coloniale (XV^e-XX^e siècle)*, Rennes, PUR, 2014.

majeure, *La Mer dans l'histoire à l'époque moderne*, qui offre plusieurs synthèses sur le rôle pivot des ports en Amérique, en Afrique et dans l'océan Indien³.

CADRE GÉNÉRAL DE LA RÉFLEXION

Le jeu des mots

Actuellement le terme *outré-mer* semble l'emporter pour qualifier l'espace ultra-marin qualifié naguère de colonial ou d'impérial⁴. Or la situation de contact ne fut pas immédiatement une situation coloniale, c'est-à-dire de supériorité européenne, d'autant que l'aventure coloniale débute souvent hors de tout cadre législatif colonial. En Afrique et pendant longtemps en Inde, la souveraineté des États locaux se maintient. Faute de domination coloniale, les Européens en furent réduits à pratiquer de la traite et des échanges à partir de comptoirs qui leur avaient été concédés. En Amérique, la guerre et la conquête sans oublier l'effondrement démographique local ouvraient des territoires à l'implantation européenne coloniale et aux rivalités entre ses protagonistes. Si au Canada (1663), aux Antilles (1674), en Louisiane (1731) et aux Mascareignes (1766), les colonies furent rattachées au domaine royal à la cessation des activités des compagnies à privilèges qui les avaient portées, il n'en fut rien en Afrique et en Inde. Mais que signifie « coloniale » quand on

212

- 3 Chritian Buchet & Gérard Le Bouëdec (dir), *La Mer dans l'histoire*, t. II, *La Période moderne*, Woodbridge Boydell Press, 2017, en part. Kenneth Morgan, « Port Location and Development in the British Atlantic World in the Seventeenth and Eighteenth Centuries », p. 178-188; Jean-François Brière, « Les pêches morutières, terre-neuvières, baleinières en Amérique du Nord », p. 234-243; Manuel Bustos Rodríguez, « Le commerce colonial et le développement des ports et des flottes commerciales espagnoles », p. 40-50; Luiz Felipe de Alencastro, « Le commerce maritime dans l'Atlantique Sud et le développement de la flotte luso-brésilienne », p. 78-87; Anjana Singh, « Indian Ports and European Power », p. 178-188; Filipa Ribeiro Da Silva, « African Atlantic Ports and Trade Fleets », p. 189-198 et Aka Kouamé, « La politique maritime des peuples du golfe de Guinée de l'époque pré-européenne au temps du commerce côtier », p. 123-133.
- 4 *Ethnologie française*, vol. 32, n° 4 (numéro spécial), Francis Affergan (dir.), « Outremers : statuts, cultures, devenirs », p. 581-687; Paul Butel, *Histoire de l'Atlantique de l'Antiquité à nos jours*, Paris, Perrin, 2000, p. 164-165; Sophie Dulucq, Jean François Klein & Benjamin Stora, *Les Mots de la colonisation*, Toulouse, Presses universitaires du Mirail, 2008; Jean-François Klein & Bruno Marnot (dir), *Les Européens dans les ports en situation coloniale*, op. cit.; Jean Meyer, Jean Tarrade & Annie Rey-Goldzeiguer, *Histoire de la France coloniale*, Paris, Armand Colin, 1991, t. I; Anthony Pagden, *Lords of all the World: Ideologies of Empire in Spain, Britain and France (c. 1500-c. 1800)*, London, Yale UP, 1996; Jean-Pierre Poussou, Philippe Bonnichon & Xavier Huetz de Lemps, *Espaces coloniaux et espaces maritimes au XVIII^e siècle*, Paris, SEDES, 1998; Cécile Vidal, « L'outré-mer au regard de la nouvelle histoire impériale », compte-rendu de la journée d'études, samedi 26 novembre 2011, ÉHÉSS/musée du quai Branly, novembre 2011; Pierre Pluchon, *Histoire de la colonisation française*, Paris, Fayard, 1991; Pierre Pluchon, « Choiseul et Vergennes, un gâchis colonial », dans Sylvia Marzagalli & Hubert Bonin, *Négoce, ports et océans*, Bordeaux, Presses universitaires de Bordeaux, 2000, p. 225-234; Jean Tarrade, *Le Commerce colonial de la France à la fin de l'Ancien Régime. L'évolution du régime de l'exclusif de 1763 à 1789*, Paris, PUF, 1972.

lit le mémoire de Frézier en inspection en 1721 à Saint-Domingue? Il oppose la loi de l'État national que refusent les élites locales au point qu'il considère que le pouvoir royal est absent, et le pouvoir colonial, c'est-à-dire celui des élites indigotières et sucrières, qui n'a pas d'existence institutionnelle. Au cœur du processus se trouve la nature de la présence de l'État. Ce qui fait qu'un ensemble de territoires ultra-marins est un empire et ce qui donne à cet empire un caractère colonial, c'est le développement d'une idéologie impérialiste, la mise en place d'une administration centralisée avec des circulations et des réseaux impériaux liant les élites administratives, ainsi que la nature des liens constitutionnels entre métropole et colonie.

Un empire à finalité commerciale

C'est en effet un « empire » à finalité commerciale de comptoirs en Afrique, aux Indes, en Louisiane avec en outre des points d'appui temporaires à Terre-Neuve, usurpés car interlopes aux Caraïbes espagnoles et en Amérique du sud pacifique, avec une version militaro-commerciale en Nouvelle-France. La réussite coloniale des Antilles et des Mascareignes ne remet pas en cause cette orientation commerciale dominante. Surtout si l'on suit la réflexion de Choiseul : « Il faut apprécier le mérite d'une colonie par le commerce et le profit qui en revient à la métropole. »

En amont, on observe une période foisonnante d'établissements de points d'appui précoces mais souvent éphémères – notamment sur l'ensemble du continent américain. Cela pose d'emblée la question de l'articulation entre les initiatives individuelles et l'attitude de l'État. Cela met aussi en lumière sur le continent américain l'impact du décrochage des Dieppois, Rouennais et Malouins au milieu du XVII^e siècle, mal relayé au moins chronologiquement par les Nantais, Bordelais et Rochelais. En fait, les seuls endroits où l'on passe de l'éphémère à la pérennité du dispositif, ce sont les domaines coloniaux des Antilles et des Mascareignes où le monde du négoce et l'État ont su conjuguer leurs efforts, ce qui ne signifie pas que le statut de colonie royale soit toujours suffisant pour garantir sa longévité.

L'empire présente deux espaces

En Inde et en Afrique, ce sont des archipels de ports-comptoirs d'échanges implantés en territoires étrangers après obtention de privilège d'implantation négocié avec leurs tutelles politiques. Ce n'est pas sans rappeler la politique des comptoirs négociée au XVI^e siècle en Méditerranée avec l'Empire ottoman et les États barbaresques.

En Amérique du Nord et aux Antilles, ce sont des ports avec noyaux de peuplement, portés par des compagnies de colonisation à charte au destin très

varié, qui s'incrument sur des territoires plus ou moins solidement maîtrisés, même si elles ont le statut de colonie de la Couronne. En Amérique du Nord, où les comptoirs avaient une raison militaire, ils ne résistent pas à la pression coloniale anglaise. Aux Antilles, le succès de l'exploitation agro-commerciale accompagné d'un double peuplement de colons et d'esclaves transforme les points d'appui en port-ville d'une colonie administrée par l'État, que l'on retrouve exceptionnellement dans l'océan Indien aux Mascareignes. En effet, les îles de France et de Bourbon sont sous souveraineté française et sont de statut et de modèle colonial sous gestion royale directe dès 1764-1766.

L'intérêt d'une approche chronologique

214

Les XVI^e-XVII^e siècles sont le temps de l'attraction de l'Amérique du Sud, du Nord, des Caraïbes où se multiplient les velléités de peuplement avec des points d'appui éphémères ou durables, points d'appui interlopes à la faveur des guerres, points d'appui halieutiques partagés avec d'autres européens.

Fin XVII^e et dans la première moitié du XVIII^e siècle en Afrique et Inde, c'est la construction d'un empire de comptoirs dans le cadre d'une double économie des privilèges : ceux octroyés aux compagnies à monopole par l'État français, et ceux octroyés par les États africains ou asiatiques aux compagnies, qu'il faut sans cesse renégocier et que les autres puissances européennes peuvent remettre en cause. Ce modèle est dupliqué au Canada et en Louisiane quand la Compagnie des Indes en a la charge, mais ici c'est moins la solidité des autorités locales que la contestation des autres occupants européens qui fragilise l'implantation. Le modèle antillais appliqué aux Mascareignes s'inscrit bien dans une économie de privilège commercial (de la Compagnie à l'Exclusif), et sa réussite s'explique par le choix d'un peuplement pour une exploitation commerciale de plus en plus intensive dans une économie de plantation où domine une main d'œuvre formée d'esclaves à 80 %.

Après 1763, c'est le reflux de l'empire de comptoirs en Inde, au Canada et en Louisiane, devant le modèle anglais de colonisation, de peuplement et militaire. La politique des Choiseul, faute d'avoir pris en compte la défense des colonies jusqu'en 1762, aboutit à la perte de l'empire territorial, mais leur diplomatie sauve les îles à sucre au nom du « mérite » économique que n'ont pas les comptoirs de l'Inde où « nous n'avons rien perdu [...] que la tentation d'y faire la guerre ». C'est la réussite maximale du modèle antillais mais qui va brutalement s'effondrer, confronté à la contestation externe et interne du modèle économique, social et politique. Rebelle à l'autorité de la métropole, il s'incline face à la révolte de ses esclaves.

La politique de l'État

Il s'agit donc ici d'examiner la politique de l'État, son choix de concéder certaines zones à des compagnies, et ses réticences à soutenir une politique d'émigration.

La politique de l'État explique en effet largement cette situation par la place des concessions faites aux compagnies à charte de colonisation et aux grandes compagnies de commerce à monopole, ses hésitations en matière de conquête, sa réticence à promouvoir des colonies de peuplement et donc à favoriser l'émigration française ultra-marine, si ce n'est celle des exclus sociaux. L'État fut hésitant, inconstant et contradictoire, et cela est particulièrement observable dans ses attitudes vis-à-vis des initiatives privées. Il promeut le comptoir mercantiliste ou militaire. Or, la mise en place de ce réseau de comptoirs notamment dans l'océan Indien est en opposition avec sa conception mercantiliste, puisqu'il exige des sorties massives de numéraires dans la mesure où le déséquilibre de la balance commerciale – du fait de l'absence de marché pour les produits français – ne peut être comblé que par l'apport de piastres. L'État n'a pas dans la durée une volonté de peuplement, n'ayant pas compris que la colonie de peuplement crée un marché pour les exportations, effrayé en outre par le risque d'affaiblissement du potentiel démographique de la métropole.

Il en résulte une diversité de modèles ou plutôt de formes de présence. « Le peuplement » de l'Amérique du Nord dans un « empire » de la fourrure, de la morue et de forts-sentinelles et entrepôts est un échec en matière de densité de population : la chasse, la pêche comme le casernement ne sont pas peuplants, il ne peut s'agir que d'une myriade de points d'appui.

L'archipel des comptoirs marchands nécessitait, pour sortir de la contradiction et pour durer, le passage au contrôle du territoire par la conquête, ce que refusa l'État aux acteurs en Inde de la Compagnie des Indes, Mahé de La Bourdonnais et Dupleix. Le comptoir qui relève du privilège octroyé par la tutelle politique locale ne peut avoir qu'un peuplement technique, commercial et militaire, mais n'est en aucun cas une colonie de peuplement. Il ne s'inscrit pas non plus dans une stratégie maritime militaire pour disposer des ressources suffisantes pour affronter les autres puissances européennes mieux installées comme les Hollandais ou les Anglais qui font le choix de la conquête.

L'exploitation intégrale de territoires sous pavillon français, comme les Antilles et les Mascareignes, est la synthèse réussie, mais néanmoins fragile, des deux précédents modèles, grâce à la conjugaison des initiatives de l'État et du grand négoce qui les transforment en territoire de production.

La chronologie permet de souligner deux ruptures. Celle du milieu du xvii^e siècle entre la période pionnière où dominent les Normands et les ports de la Manche qui prirent la direction de l'Amérique avec le soutien, notamment sous Richelieu, de l'État sous forme de compagnies à charte de colonisation, et la période mercantiliste, où l'État ne fixe que le cadre juridique, dominée par les grands ports atlantiques qui ciblerent de préférence l'Afrique, l'océan Indien et surtout les Antilles. La guerre de Sept Ans est d'une certaine manière synonyme de démantèlement de l'ensemble des trois modèles, particulièrement en Amérique du Nord et dans l'océan Indien, et pourtant jamais le commerce colonial ne fut aussi performant, sans doute parce que les traités avaient permis de préserver les Antilles. Il ressort de ce constat plusieurs enseignements. Les activités ultra-marines ne sont guère peuplantes : comptoirs d'échanges, entrepôt de fourrure, chauffaut morutier, fort, d'autant qu'il n'y a pas la volonté de développer des chantiers navals et des ports arsenaux, ce qui bien évidemment pose la question du statut du territoire. Il n'y a pas en France de grand réservoir de migrants définitifs. Les conditions ne sont pas non plus réunies pour inciter à des départs massifs : aucune faute force marchande et financière n'asoutenu une colonisation de peuplement et l'État n'a manifesté qu'un intérêt militaire.

C'est la représentation par l'État de l'empire qui est déterminante. Les colonies doivent traduire la puissance de la monarchie absolue et elle s'accompagne d'un soutien à l'évangélisation qui participe à son rayonnement. La colonie est le symbole de la présence du drapeau et une base pour contrer la puissance espagnole puis anglaise. C'est d'abord un instrument de la lutte contre l'Angleterre, surtout en Amérique. L'empire, c'est la source d'une manne fiscale qui dépend du développement du grand commerce. Les colonies sont sacrifiées au commerce de la métropole. La colonie, ce sont des ressources destinées à la métropole, ce n'est pas un débouché ou un marché. Le rapport au peuplement est donc complexe. Non seulement l'État craint un dépeuplement du royaume, mais il juge en outre les colons incommodes, un mal nécessaire, et ne les perçoit pas comme un marché de consommation pour les productions de la métropole.

Le commerce maritime relève de plusieurs départements ministériels, en particulier après la guerre de Sept Ans. Le secrétaire d'État à la Marine et aux colonies est certes chargé du commerce des colonies françaises, mais aussi de l'ensemble des pêches, mais la Compagnie des Indes et les monopoles dont elle dispose relèvent du contrôle général des finances. En 1762, les ports de commerce métropolitains sont passés de la tutelle marine à celle du contrôle général. En outre, le commerce maritime européen relève du secrétaire d'État aux Affaires étrangères.

La fragilité des implantations canadiennes à la merci du déséquilibre des rapports de force militaire⁶

La pêche à la morue sèche se traduit par des implantations saisonnières sur les littoraux de Terre-Neuve et de Saint-Pierre puis de Miquelon dès le début du xv^e siècle autour d'une installation sommaire, le navire – servant aux transports des hommes et des cargaisons – mouillant en baie tandis que les pêcheurs utilisent des chaloupes pour ramener au chauffaut les morues, qui une fois traitées sont placées sur les graviers pour le séchage. La côte du Petit-Nord, du cap Saint-Jean au détroit de Belle-Île, et la côte de Fougues du cap Bonavista au cap Saint-Jean sont le domaine presque exclusif des Malouins, qui se font plus discrets sur la côte du Chapeau-Rouge, la baie de Plaisance, Saint-Pierre et Miquelon, dominées par les Basques, les Nantais et les Rochelais.

Mais l'hivernage d'une quarantaine de familles, soit 1 000 habitants, est à l'origine de la ville-port de la colonie d'habitants pêcheurs – souvent engagés ou anciens engagés – de Plaisance dans les années 1660, située sur la côte sud, et qui devient également un siège royal avec un délégué de l'amirauté qui témoigne de la reconnaissance royale de ce passage d'une présence saisonnière à une installation durable. Mais face au harcèlement d'une communauté anglaise présente à Saint-Jean et sur une trentaine de sites, et des descentes mutuelles destructrices de 1690-1692, 1697, 1704-1705 et 1709, Plaisance ne va pas résister aux traités de 1714-1715. Les Français exclus de Terre-Neuve se replient sur l'île Royale à Louisbourg et ne conservent plus que des droits de pêche associés à une seule présence saisonnière. Mais exclusion politique ou échec

5 Jean Béranger, Yves Durand & Jean Meyer, *Pionniers et colons en Amérique du Nord*, Paris, Armad Colin, 1971.

6 René Bellanger, *Les Basques dans l'estuaire du Saint-Laurent (1535-1635)*, Montréal, Presses de l'université du Québec, 1971; Nicolas Landry, « Échanges entre une colonie et un port métropolitain, Plaisance, (Terre-Neuve) et La Rochelle (1688-1717) », dans Michael Augeron, Jacques Péret & Thierry Sauzeau, *Le Golfe du Saint-Laurent et le Centre-Ouest français. Histoire d'une relation singulière (xvii^e-xix^e siècle)*, Rennes, PUR, 2010, p. 107-122; Raymonde Litalien, « Les Normands au Canada sous l'Ancien Régime français, pêcheurs, explorateurs et colons », *Cahiers havrais de recherche historique*, numéro spécial hors-série, « Les Normands et l'Amérique », 1993, p. 75-88; André Magord, « L'établissement d'une population francophone à Terre Neuve : entre traités officiels et dynamique de peuplement clandestin », dans Michael Augeron, Jacques Péret & Thierry Sauzeau, *Le Golfe du Saint-Laurent et le Centre-Ouest français, op. cit.*, p. 251-258; Olivier Puaud, « Prisonniers de l'île : les engagés de la compagnie de l'île Saint-Jean », dans Michael Augeron, Jacques Péret & Thierry Sauzeau, *ibid.*, p. 237-249; Laurier Turgeon, « Sur le littoral du Québec, Amérindiens et Basques à l'île aux Basques (xvi^e-xvii^e siècle), dans Dominique Guillemet & Jacques Péret (dir.), *Les Sociétés littorales du Centre-Ouest atlantique*, Poitiers, Société des antiquaires de l'Ouest, 1998, p. 165-201; Laurent Vidal & Émilie D'Orgeix, *Les Villes françaises du nouveau monde. Des premiers fondateurs aux ingénieurs du roi (xvi^e-xviii^e siècle)*, Paris, Somogy Éditions d'Art, 1999.

d'implantation ne signifient pas nécessairement disparition des ports-bourgs. À Terre-Neuve, certains Français vont, en s'éloignant vers l'ouest le plus possible des sites anglais, créer de véritables port-bourgs clandestins où ils continuent à troquer leurs morues et leurs fourrures avec des marchands bretons, acadiens, québécois et même bostoniens qui font étape notamment au cap Ray, véritable plateforme de commerce clandestin. D'ailleurs l'ordonnateur Bigot à l'île Royale souligne que les Français du cap Ray font régulièrement le voyage à Niganiche, sur l'île Royale, pour se marier avant de repartir sur leur île avec leur femme. Le résultat est un processus de peuplement sur la région la plus excentrée de l'île dans la péninsule de Port-au-Port. La volonté de coloniser l'île Saint-Jean dans l'estuaire du Saint-Laurent pour conserver une présence dans le golfe du Saint-Laurent après le traité d'Utrecht se traduit par la concession de l'île ainsi que de celles de la Madeleine et l'île Brion en 1720 au comte de Saint-Pierre et ses financeurs Farges et Moras. L'installation à Port-Lajoie n'est pas durable et prend fin en 1725 avec le rapatriement des migrants. Or là encore un noyau demeure sur l'île au moins jusqu'à l'occupation anglaise en 1758.

La pêche à Terre-Neuve invente donc le modèle de la base avancée saisonnière dont l'organisation va faire l'objet d'une législation. Elle nécessite deux à trois semaines d'aménagement pour construire, ou rétablir après l'hiver, l'établissement de pêche et ses cabanes qui abritent une main d'œuvre nombreuse, chaque chaloupe donnant du travail à deux ouvriers affectés à la chaîne du traitement du poisson. Dans ces conditions, l'essentiel pour les patrons morutiers est la prise de havre, les premiers arrivés étant les mieux servis, ce qui déclenche chaque année une véritable course transatlantique avec prise de risque. Certains n'hésitent pas à arriver si tôt que les glaces et les icebergs représentent toujours de véritables dangers. Il fallut donc élaborer des règlements collectifs pour éviter les abus et les conflits. Les armateurs malouins passèrent d'abord par une réglementation municipale malouine qui ne suffit pas. Ils la firent donc valider par le parlement de Bretagne, le 31 mars 1640 pour le Petit-Nord, le 31 janvier 1662 pour le Chapeau-Rouge, puis par le Conseil d'État le 28 avril 1671, avant qu'elle ne soit reprise dans l'article 6 de la grande ordonnance de 1681 pour le règlement du mode de répartition et d'appropriation des bases avancées. Chaque site était répertorié avec sa capacité maximale d'accueil, la gestion centralisée des havres sous l'autorité de « l'amiral des pêches ». Le capitaine du premier armement arrivé sur place impose à chaque capitaine morutier de passer au chauffault du Croc dans le havre du Petit-Maistre pour indiquer, sur une feuille ouverte par les premiers, l'emplacement choisi. Mais un deuxième volet de la réglementation concerne la sécurité des navires sur le trajet de Terre-Neuve et sur la zone de pêche selon un processus qui passe de l'autogestion à l'organisation sous l'autorité de la marine, très

soucieuse de protéger cette pépinière d'inscrits maritimes pour sa flotte. Pour réduire les risques de naufrage lors de la course aux havres entre les icebergs, une date minimale de départ est fixée au 25 avril, et lors des retours, un coefficient hommes-tonneaux est établi pour éviter les surcharges des sacs⁷. Les actes de compagnies pour la navigation en convoi ou le navire de conserve armé pour accompagner les morutiers sont établis par les armateurs pour les prémunir des attaques des forbans ou des Esquimaux. L'arrêt du parlement de Bretagne de 1647 est consolidé par décision royale de 1675 en pleine guerre, pour obliger la flotte morutière à naviguer derrière le vaisseau de conserve amiral.

Sur le continent⁸, les découvertes individuelles se traduisent par des installations éphémères où le port n'est que le lieu de mouillage ou d'échouage permettant une installation souvent précaire, parfois sans retour. Les années 1535-1543 permettent à Jacques Cartier puis Roberval de reconnaître plusieurs sites points d'appui dans l'estuaire du Saint-Laurent : Sainte-Croix, Stadaconé, Hochelaga. Les premiers points de débarquement comme celui entre la rivière Penobscot et l'île de Monts-Déserts sont retenus quand ils offrent un abri, des conditions climatiques supportables et permettent d'associer la pêche, y compris à la baleine, la traite des pelleteries avec les Indiens et l'activité agricole. La pêche à la baleine, complétée par la troque de fourrures, offre aux Basques la possibilité d'une implantation saisonnière à l'instar de celle des pêcheurs à la morue sèche à Terre-Neuve. Laurier Turgeon a recensé, entre 1540 et 1637, 13 sites sur les rives du Saint-Laurent, dont l'île aux Basques qui présente la particularité d'une présence conjointe des Amérindiens, chassant le phoque, et des pêcheurs basques à la baleine. L'étude archéologique des trois

7 Nom donné aux navires qui rentrent directement aux ports d'armement avec les effectifs de marins-pêcheurs qui ne sont pas utiles à la navigation de retour avec les cargaisons de morues sèches destinées au marché de l'Europe du sud et de Méditerranée occidentale

8 Michael Augeron, « S'approvisionner en Nouvelle-France : l'arsenal de Rochefort et les ressources canadiennes », dans Michael Augeron, Jacques Péret & Thierry Sauzeau, *Le Golfe Saint-Laurent et le Centre-Ouest français*, op. cit., p. 175-206 ; Serge Bernier et al., *The Military History of Quebec City (1608-2008)*, Québec, Art Global, 2008 ; Philippe Bonnichon, *Des cannibales aux castors*, Paris, France-Empire, 1996 ; Patricia Olivia Dickason, *Louisbourg and the Indians. A Study in Imperial Race Relations (1713-1760)*, Ottawa, National Historic Parks and Sites Branch, Department of Indian and Northern Affairs, 1976 ; Jan Grabowski, *The Common Ground: Settled Natives and French in Montréal (1667-1760)*, thèse, université de Montréal, 1993 ; Jean Hamelin, *Économie et société en Nouvelle-France*, Québec, Presses de l'université Laval, 1979 ; Philippe Jacquin, *Les Indiens blancs. Français et Indiens en Amérique du Nord (XVI^e-XVIII^e siècles)*, Paris, Payot, 1987 ; Andrew Johnston, John Bayly, *Control and Order in the French Colonial Louisbourg (1713-1758)*, East Lansing, Michigan State University Press, 2001 ; Mario Lalancette et Alan M. Stewart, « De la ville-comptoir à la ville fortifiée : évolution de la forme urbaine de Montréal au XVII^e siècle », dans Sylvie Dépatie et al., *Vingt ans après. Habitants et marchands, lectures de l'histoire des XVII^e et XVIII^e siècles canadiens*, Montréal, McGill-Queen's UP, 1998, p. 254-293 ; Dale Miquelon, *Dugard of Rouen, French Trade to Canada and the West Indies (1729-1770)*, Montréal, McGill-Queen's UP, 1978.

sites de l'île, à Hamel, Hoyarsabal, « l'anse qui pue », ne met en valeur que les installations à terre. À Hoyarsabal, ce sont les fours pour fondre la graisse des baleines, et les structures de bois de charpente couvertes de tuiles (pour protéger la chaudière de cuivre posée sur le four et abriter des intempéries l'équivalent d'un équipage de baleiniers de cinquante marins-pêcheurs, un local de 9 m sur 7 ou 8 m), c'est-à-dire les équipements sur le rivage et non le mouillage, qui retiennent l'attention. Les premières tentatives d'installations durables en 1584 – le navire destiné à la Nouvelle-Écosse sombra sur les côtes françaises – et en 1598-1603, sur l'île des Sables, furent des échecs. La première décennie du XVII^e siècle est le temps des fondations de la Nouvelle-France avec un objectif, créer des établissements de colonisation sur des territoires fréquentés au cours du XVI^e siècle. Un premier comptoir de traite est installé à Tadoussac, au confluent du Saguenay et du Saint-Laurent mais le premier hivernage est difficile. On s'installe ensuite sur l'île de Sainte-Croix, Port-Royal, sur la baie de Fundy, puis en 1608, à partir de Tadoussac, c'est l'implantation à Québec avec Champlain, qui doit pour cela affronter l'opposition anglaise.

Avant que la Nouvelle-France ne devienne une colonie de la Couronne en 1663, la monarchie y avait concédé à la Compagnie des Cent Associés le commerce de la fourrure. Celui-ci permet un certain quadrillage d'un vaste territoire épaulant – à moins que ce ne soit l'inverse – le réseau de forts qui ont pour objectif de bloquer la colonisation vers le nord de l'Amérique anglaise. Mais cette colonie, qui s'appuie essentiellement sur l'axe de circulation du Saint-Laurent au point de n'être qu'une guirlande de points d'appui portuaires fluviaux, présente une organisation complexe. Sous tutelle royale, avec de ce fait ses gouverneurs et intendants, ainsi que les différentes institutions judiciaires ordinaires et extraordinaires comme les amirautés, cette colonie est organisée selon un modèle seigneurial universel. Sa valorisation économique et fiscale relève de la Compagnie des Indes qui, au XVIII^e siècle, a le monopole du commerce des peaux de castor et la ferme du domaine d'Occident. Dans ces conditions, les principaux forts-entrepôts et les villes qui cumulent les fonctions institutionnelles, militaires et commerciales, sont des ports qui jalonnent l'axe Saint-Laurent – Grands Lacs, et les principaux se situent à l'entrée du Saint-Laurent, Trois-Rivières, Montréal et Québec, où sont installés les magasins de la Compagnie des Indes.

Mais les faiblesses de l'implantation apparaissent en pleine lumière dans le rapport de forces défavorable avec la présence anglaise. Finalement, bien que relevant de la Couronne, ces forts-entrepôts-ports ne sont guère dans une situation plus enviable que les comptoirs installés en territoires étrangers comme en Inde ou en Afrique. L'ennemi est moins la population indigène, le plus souvent instrumentalisée par les puissances coloniales, que la puissance anglaise. Le traité

d'Utrecht constitue un premier recul et la Nouvelle-France se trouve réduite à l'Acadie continentale et à une série d'établissements dispersés à l'ouest de l'entrée du Saint-Laurent désormais contrôlée par les Anglais. Les 20 000 habitants sont regroupés dans le cœur du pays des seigneuries autour des villes-ports, Montréal, Trois-Rivières, Québec et Louisbourg sur l'île Royale et plus à l'ouest dans les forts-postes de traite-ports fluviaux : la baie des Esquimaux (à l'embouchure du fleuve Hamilton), à Tadoussac et Sept-Îles sur le Saint-Laurent, fort Frontenac sur l'Ontario, à Toronto, fort Conti ou Niagara, Michilimackinac entre les lacs Huron et Michigan, au fort Sainte-Marie entre les lacs Supérieur et Huron, au fond du lac Supérieur à Kaministaquia. La guerre de Sept Ans, en mettant fin à ce qui restait de Nouvelle-France, révélait aussi la préférence pour une conception commerciale de l'empire avec la conservation des Antilles.

La Compagnie d'Occident, intégrée dans la Compagnie des Indes de Law, est aussi chargée de l'exploitation de la Louisiane⁹. Le littoral de la Louisiane fut en fait occupé dès le début du xvi^e siècle par les Espagnols. Les Français accèdent à ce vaste territoire par le Nord, quand Cavelier de La Salle descend le Mississipi. Mais il faut attendre la fin du xvii^e siècle et Pierre d'Iberville, qui a obtenu de Louis XIV l'autorisation royale d'implanter une colonie, pour qu'une flottille de cinq vaisseaux vienne aborder le littoral en face du village des Indiens biloxis. C'est là qu'est érigé le fortin de bois « Maurepas », qui devient le cœur d'un village-capitale de la colonie, Biloxi. Puis vient la construction en 1701-1702 du fort Louis et de la ville de Mobile sur le territoire des Mobiliens, mais qu'il faut déplacer en 1711 vers la mer à la suite d'une inondation catastrophique due à la crue du fleuve. Mobile devient alors la ville-port-capitale. Le port de mer est installé à la sortie de la baie sur l'île Dauphin jusqu'à sa destruction par un ouragan en 1717. Cette colonie royale a du mal à se développer, ce qui pousse le gouverneur Lamothe-Cadillac à suggérer de confier cette colonie au financier Crozat qui aurait le monopole de son exploitation. Il lui est octroyé pour quinze ans en 1712. Finalement c'est la Compagnie d'Occident, intégrée dans la nouvelle Compagnie des Indes de Law, qui récupère le monopole censé permettre la réussite de ce nouvel Eldorado. L'héritage Crozat n'étant guère

9 John G. Clark John, *New Orleans (1718-1812): An Economy History*, Baton Rouge, Louisiana State UP, 1970; Shannon Lee Dawoly, « La Nouvelle-Orléans au xviii^e siècle, courant d'échanges dans le monde caraïbe », *Annales. Histoire, Sciences sociales*, vol. 62, n° 3, 2007, p. 663-665; Marcel Giraud, *Histoire de la Louisiane française*, Paris, 1953-1956, 4 tomes; Gilles Antoine Langlois, *Des villes pour la Louisiane française. Théorie et pratique de l'urbanistique coloniale au xviii^e siècle*, Paris, L'Harmattan, 2003; Olivier Le Pogam, *Les Relations entre la France et la Louisiane (1717-1730/32)*, mémoire de maîtrise, Lorient, université de Bretagne-Sud, 2007; Joseph Zitomersky, « Ville, état, implantation et société en Louisiane française », dans Alain Saussol & Joseph Zitomersky, *Colonies, territoires et sociétés. L'enjeu français*, Paris, L'Harmattan, 1996.

brillant, la Compagnie fait de gros efforts entre 1717 et 1721 pour acheminer colons et approvisionnement. Ce ne sont pas moins de 1 500 personnes qui sont débarquées en 1718 et 1720 mais qu'il est difficile d'acheminer vers l'intérieur faute d'une flotte fluviale suffisante. En 1718, la création de la Nouvelle-Orléans vise à doter la Louisiane d'un port-comptoir commercial d'envergure après l'échec de Biloxi. Les résultats d'ensemble ne sont guère concluants et ce sont les militaires qui prennent réellement en charge la colonie, sous forme de régie de 1721 à 1731. Le conseil de la colonie est présidé par un militaire (le commandant des troupes) avec un lieutenant général, un ingénieur, quatre directeurs et sous-directeurs des services civils et deux lieutenants du roi. Il s'agit avant tout de pérenniser et de consolider l'occupation de la basse vallée du Mississippi avec des implantations, là encore dirigées par des militaires. Après 1726, il faut bien constater que les navires reviennent moins nombreux, c'est la fin du mirage, et la colonie n'arrive pas à être autosuffisante.

222

TRANSFORMER UNE PRÉSENCE SPONTANÉE EN NOYAU DE COLONISATION DURABLE AVEC UNE ÉCONOMIE DE PRODUCTION AUTOUR DES HAVRES PORTUAIRES

L'échec au Brésil et en Floride au *xvi*^e siècle

Dès le début du *xvi*^e siècle, les Normands, à la faveur de trafics interlopes, abordent les côtes du Brésil portugais. Les opérations de course et les raids de pillage les conduisent à entrer dans les ports espagnols des Antilles dans les années 1520-1546. Mais, à la différence des Portugais et des Espagnols, ils ne transforment pas ces ports de contact en factorerie. Les marins qui restent à terre se diluent dans des tribus locales et contribuent seulement à la constitution de quelques cargaisons. Après l'échec de Pernambouc en 1526-1536, l'aventure de la France antarctique se traduit par l'expédition de Villegagnon qui constitue la première tentative de colonisation avec installation, pour quelques années en 1555-1565, dans la baie de Rio à Guanaraba, sur l'île Coligny. Les quelques habitations avec fortifications se veulent un embryon d'une factorerie dénommée Ville-Henry, à la jonction entre les aires portugaise et espagnole, mais qui ne dispose pas d'un produit clé susceptible de lui permettre de dépasser les simples échanges de traite avec les indigènes. L'absence de moyens navals, les dissensions internes et l'attaque des Portugais font très rapidement sombrer cette implantation. C'est à peu près aux mêmes dates que les huguenots tentent de s'installer en Floride en 1562-1565 sous la conduite de Ribault et Laudonnière, avec la volonté d'associer à un port-comptoir un espace agricole vivrier qui soit aussi un refuge protestant. Cette tentative s'accompagne de l'envoi de colons, notamment à Charlesfort (quelques dizaines), et fort Caroline (quelques centaines) avant qu'ils ne soient massacrés par les Espagnols.

Retour sur une trajectoire

Les tentatives à l'embouchure de l'Amazone au début du XVII^e siècle sont toujours des entreprises complexes. Elles échouent à Saint-Louis du Maragnon (Maranhão) en 1615 devant une attaque portugaise, ou sur le fleuve Sinnamary, à l'ouest de Cayes, face à l'hostilité des Indiens. En revanche, en 1633, la factorerie sur la rive droite du Maroni et l'arrivée à Cayenne de 500 engagés et 150 volontaires ont plus d'avenir. Mais c'est dans les Caraïbes que les initiatives individuelles – soutenues par la recherche du profit que peuvent procurer la course contre les galions espagnols ou la culture du tabac, et avec le soutien au moins institutionnel de l'État – vont être à l'origine d'installations durables sur des territoires qui avaient servi de base de départ pour la conquête continentale espagnole et que les Européens du Nord vont progressivement s'approprier, délaissés en partie par leurs premiers colonisateurs, mais souvent défendus âprement là où ils sont encore assez nombreux par les populations indigènes comme les Caraïbes.

La colonisation spontanée de terres abandonnées par les Espagnols, par de petits nobles en rupture avec la société traditionnelle, disposant de l'appui institutionnel de l'État à travers des sociétés à charte, et de la force de la flibuste

10 Paul Butel, *Les Caraïbes au temps des flibustiers*, Paris, Aubier, 1982; Jacques de Cauna, *L'Eldorado des Aquitains, Gascons, Basques et Béarnais aux îles d'Amérique*, Biarritz, Atlantica, 1998, p. 95 sq., p. 321-327; David P. Geggus, « The Major Port Towns of Saint-Domingue in the Later Eighteenth Century », dans Franklin W. Knight & Peggy K. Liss (dir.), *Atlantic Port Cities: Economy, Culture and society in the Atlantic World (1650-1850)*, Knoxville, University of Tennessee Press, 1991, p. 87-116; Jean-Sébastien Guibert, *Mémoire de mer, océan de papiers, op. cit.*; Philippe Hrodej, « L'amiral Du Casse : de la stratégie de force au protectorat des colonies espagnoles d'Amérique (1690-1715) », *Revue d'histoire maritime*, n° 1, 1997, p. 29-51; *id.*, « L'établissement laborieux du pouvoir royal à Saint-Domingue au temps des premiers gouverneurs », dans Gérard Le Bouëdec & François Chappé (dir.), *Pouvoirs et littoraux du XVI^e-XX^e siècles*, Rennes, PUR, 2000, p. 157-169; *id.*, « Les premiers gouverneurs angevins de l'île de la Tortue et côte de Saint-Domingue », *Archives d'Anjou, Mélanges d'Histoire et d'archéologie angevines*, n° 9, 2005, p. 63-82; Anne Perrotin-Dumon, *La Ville aux îles, la ville dans l'île. Basse-Terre et Pointe-à-Pitre, Guadeloupe, 1650-1820*, Paris, Karthala, 2000; Pierre Pluchon, *Histoire des Antilles et de la Guyane*, Toulouse, Privat, 1982; François Regourd, « Hommes de pouvoir et d'influence dans une capitale coloniale : intendants, gouverneurs à Port-au-Prince dans la seconde moitié du XVIII^e siècle », dans Josette Pontet (dir.), *Des hommes et des pouvoirs dans la ville (XIV^e-XX^e siècles). France, Allemagne, Angleterre, Italie*, Bordeaux, Université Bordeaux-Montaigne, 1999, p. 181-214; Éric Roulet, *La Compagnie des îles d'Amérique et la colonisation des Petites Antilles sous les règnes de Louis XIII et Louis XIV d'après les actes de délibérations de la compagnie (1635-38). Les hommes de la compagnie : associés, commis et capitaines généraux*, habilitation à diriger des recherches sous la dir. de Bernard Grunberg, université de Reims-Champagne, 2013, et publiée aux PUR en 2017 sous le titre, *La Compagnie des îles de l'Amérique (1635-1651)*; Antoine de Roux, « La ville du Fort Royal de la Martinique : naissance et développement aux XVII^e et XVIII^e siècles », *Bulletin du Centre d'histoire des espaces atlantiques*, n° 4, 1988, p. 185-218; Georges Corvington, *Port-au-Prince au cours des ans*, Port-au-Prince, Imprimerie Henri Deschamps, 1970-1972, 2 tomes.

à défaut de pouvoir compter sur une Marine royale, se traduit par la présence de 7 000 habitants en 1642. En moins de vingt ans entre 1625 et 1642, les Français s'installent dans les Petites Antilles. C'est le temps des ports insulaires qui commence. Les corsaires Urbain de Roissey et Belain d'Esnambuc sont à l'origine, avec le soutien de l'État, des installations sur l'île de Saint-Christophe partagée avec les Anglais en 1626, et donc trop petite, ce qui explique l'installation de colons à la Barbade, Nevis, Antigua et Montserrat. En 1631, la Compagnie des îles d'Amérique, soutenue par Richelieu, va permettre à Liénard de l'Olive et Duplessis de jeter les bases de la colonie de la Guadeloupe, en 1635, tandis que Belain d'Esnambuc et Dyel Du Parquet font de même à la Martinique, la même année, et continuent leur action dans la décennie suivante à la Dominique, la Désirade, aux Saintes, Saint-Barthélemy, Sainte-Croix et Saint-Martin, Marie-Galante, la Grenade et Tobago. Les réactions espagnoles, la résistance des Caraïbes, les voyages meurtriers depuis la France – comme celui organisé par d'Esnambuc depuis Le Havre en 1627 et qui fit 350 morts sur 530 embarqués – ainsi que la famine faute d'approvisionnement marquèrent les deux décennies de ces implantations insulaires.

Dans la phase de fondation, où cohabitent la flibuste et la culture du tabac effectuée grâce au recrutement des engagés pour 36 mois, ce sont avant tout trois ports normands (Le Havre, Honfleur, base de ravitaillement pour Saint-Christophe et Dieppe, où se prépara la première expédition pour la Guadeloupe et la Martinique) qui dominent, même s'il ne faut pas occulter l'appoint des ports de Saint-Malo et Nantes à partir de 1638, et La Rochelle en 1651. À partir de 1670 c'est une double rupture qui s'amorce, d'une part le lent passage de la polyculture par engagement à la plantation esclavagiste, d'autre part la disparition des ports de Normands remplacés par les ports atlantiques, ce qui modifie aussi la composition géographique des arrivées de la minorité blanche.

L'exemple de Saint-Domingue permet de poser la question que formulait Frézier en 1721 : quelle est la nature juridique de cette colonie royale ? Il faut revenir sur la trajectoire de la partie occidentale de l'île depuis 1630. À l'origine, comme on l'a vu, des Français s'installent, se livrant aux activités de boucaniers, puis à la culture de pétun et à la flibuste. Entre 1664 et 1715, quatre gouverneurs successifs – Ogeron de La Bouëre (1664-1676), qui a investi ses propres deniers, Jacques Neveu de Pouancey (1676-1683), Tarin de Cussy (1683-1691), et enfin Du Casse –, qui ont en commun de bien connaître l'île, vont tenter d'en organiser l'administration et la défense, c'est dire de mettre en place le pouvoir royal. Ce pouvoir s'exprime d'abord à travers la ferme du tabac, la Compagnie des Indes ou le domaine d'Occident, qui rencontrent l'hostilité des colons dont les effectifs croissent et qui se rebellent, n'hésitant jamais à se tourner

vers les Hollandais notamment en période de guerre. Du Casse, en imposant un pouvoir militaire et en intégrant la flibuste, contribue à la stabilisation de l'île. La dynamique économique (avec le développement des indigoteries) favorise l'émergence d'une élite fortunée disposant de grandes exploitations travaillées par des esclaves et une fracture sociale parmi les colons. Elle entraîne l'accroissement des exportations de l'indigo puis du sucre. Ces grands planteurs vont s'approprier le conseil souverain créé en 1685 au point qu'il faut se demander s'il n'est pas plutôt un lieu de contre-pouvoir. Néanmoins, le traité de Ryswick de 1697 reconnaît la possession pleine et entière de cette partie occidentale de Saint-Domingue à la France. Pourtant en 1721, selon Frézier, le pouvoir royal est absent et il n'y a ni fortification ni troupes suffisantes, et encore moins de flotte royale. En fait, dit-il, la société refuse la loi de l'État national, n'acceptant que le pouvoir colonial, c'est-à-dire le sien, même s'il n'a aucune existence constitutionnelle. C'est un pouvoir potentiellement rebelle. Ce qui compte c'est le développement des échanges dans un cadre interlope en temps de paix comme en temps de guerre, comme ce fut le cas depuis les origines quand les premiers occupants organisaient eux-mêmes les relations entre les îles. Que les anglais viennent chasser et faire du bois et de l'eau sur le littoral, que les contrebandiers de la Jamaïque, de Curaçao ou de Nouvelle-Angleterre viennent échanger leurs denrées, tout cela fait partie du fonctionnement des communautés insulaires portuaires.

De l'usage de l'interlope à son intégration dans les ports-entrepôts aux Antilles

Si l'on prend en compte exclusivement le domaine colonial antillais, qui relève du secrétaire d'État à la Marine et aux Colonies, on peut mesurer que la situation des ports varie au gré des réformes de l'exclusif. Tout concourt depuis le début à faire de l'interlope une donnée structurelle. Le commerce interlope, qui est une violation du principe de l'exclusif et du monopole, s'exerce de façon récurrente entre les multiples ports des possessions insulaires européennes dans les Caraïbes, et s'accroît en période de guerre avec des initiatives de grand interlope. Le petit interlope français à partir de la Martinique s'exerce vers Porto Rico, les côtes espagnoles de Saint-Domingue et les côtes orientales et méridionales de Cuba et prend de l'ampleur surtout après 1660, quand les colons français s'installent sur la côte ouest de Saint-Domingue. Les Malouins développent quant à eux dès les années 1680 avec les Antilles espagnoles des relations interlopes directes en gagnant les sites de Rio de la Haïcha, Tolou et Bastimentos. Mais le grand œuvre malouin est d'avoir réussi en doublant le cap Horn à détourner à son profit le commerce textile contre piastres, paralysé du fait de l'interruption des flottes espagnoles, en fréquentant directement les ports espagnols de Valdivia, Valparaíso, Cobija,

Callao, Pisco, Arica, Coquimbo, et en établissant une véritable base relais dans celui de Concepción¹¹.

La tradition interlope est toujours aussi présente dans les Antilles dans le commerce des îles avec la connivence des administrateurs eux-mêmes. Le commerce est donc plus ou moins clandestin, les subterfuges ne manquant pas, comme le prétexte d'avarie ou la francisation simulée. Surtout, le cabotage le long des côtes des îles est facilité par le profil du littoral permettant des mouillages dans de nombreuses anses et par la faible distance notamment entre la Guadeloupe et les îles de la Dominique anglaise et Saint-Eustache hollandaise. Les ports improvisés sont donc nombreux. Il paraît impossible de le réprimer efficacement et ce ne sont pas quelques croisières de frégates ou de corvettes qui peuvent avoir un effet à long terme, quand la complicité des habitants bénéficiaires est générale, car l'interlope leur est indispensable. Le discours récurrent des colons est que les îles Sous-le-Vent, négligées par le commerce national, doivent pouvoir compter sur le commerce étranger – et encore plus en période de guerre ou de catastrophes naturelles. L'histoire des ports des Antilles se lit alors dans les différentes étapes de la mise en place de l'exclusif mitigé et donc de l'intégration partielle des trafics interlopes dans les échanges autorisés dans les Caraïbes et avec les colonies anglaises d'Amérique du Nord. L'interdiction de navigation de navires étrangers à moins d'une lieue des côtes des colonies, qui fixait la limite de l'interlope en 1727, est abrogée en 1763, ce qui réduit toute possibilité de vraiment réprimer l'interlope dans les îles du Vent.

226

La création par les Anglais, les Hollandais et les Danois de ports-entrepôts dans leurs îles après la guerre de Sept Ans ainsi que les destructions occasionnées par l'ouragan à la Martinique en 1766 qui nécessitent des dérogations à l'exclusif pour les secours vont déterminer la France à créer ses propres ports-entrepôts ouverts aux navires étrangers pour certains trafics, au Carénage à Sainte-Lucie et au môle Saint-Nicolas à Saint-Domingue. En réalité le port-entrepôt de Sainte-Lucie est un échec, en partie parce que les ports des îles Sous-le-Vent sont largement ouverts au commerce étranger, mais aussi parce que le choix du Carénage était inadéquat au regard des conditions sanitaires. En outre, il ne bénéficia pas de l'intérêt des négociants qui restèrent dans les ports de la Martinique et de la Guadeloupe. L'exclusif est par contre appliqué dans l'île majeure de Saint-Domingue, donnant alors de la pertinence à l'existence du port-entrepôt du môle Saint-Nicolas, même si les étrangers le boudent. En 1784, cette politique des ports-entrepôts est stabilisée, mais avec un nombre plus important de ports ouverts aux échanges avec des nations étrangères. Chaque

11 André Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*, Rennes, PUR, 1997, p. 239-242, 495-623.

île des Petites Antilles en dispose : la Martinique (Saint-Pierre), la Guadeloupe (Pointe-à-Pitre), Tobago (Scarborough) ; celui du Carénage est maintenu à Sainte-Lucie, du fait du retard de développement de cette dernière, ce qui revient à entériner une large ouverture au commerce étranger dans les ports des îles Sous-le-Vent. À Saint-Domingue, trois sont établis dans les ports principaux de trois régions : Cap-Français (Nord), Port-au-Prince (Ouest) et Les Cayes – Saint-Louis (Sud), ce qui entraîne la suppression du statut d'entrepôt du môle Saint-Nicolas, car les étrangers le négligeaient au profit des grands ports.

« Personne n'ignore que dans les colonies il n'y a des villes que dans les lieux où l'on a pu établir des ports », écrivait la chambre du Cap en 1784. En effet dans une colonie de plantation dont la production est exportée, le port est essentiel, ce qui justifie qu'il cumule toutes les fonctions et que son statut évolue au gré de l'assouplissement des règles de l'exclusif, les tentatives pour créer des ports-entrepôts en dehors de ports principaux se heurtant au principe de réalité.

Nous avons dit que les Mascareignes relevaient d'une certaine façon du modèle antillais. Aussi, quand la troisième compagnie reçoit en 1785 le monopole du commerce de l'océan Indien au-delà de l'île de France, Port-Louis de l'île de France devient un port franc ouvert au commerce étranger.

Le port aux Antilles

C'est d'abord un havre d'accès qui devient un port réceptacle des passagers, engagés, captifs, soldats, planteurs, officiers et personnels d'administration et des expéditions métropolitaines de marchandises et de matériel. C'est ensuite un port d'exportation des denrées coloniales qui peut accéder au rang d'entrepôt colonial ouvert aux échanges à l'étranger. Mais le port devient bourg ou ville portuaire comme une quinzaine d'entre eux, car il cumule toutes les fonctions, marchande, artisanale, militaire, administrative et bénéficie d'embellissement par la réalisation de travaux de front de mer où les équipements portuaires eux-mêmes restent modestes. Cap-Français à Saint-Domingue est certes la plus grande ville-port des Antilles avec 15 000 habitants, mais ce qui frappe ceux qui y parviennent, c'est d'abord l'encombrement journalier de la rade par cent cinquante bateaux de toutes tailles, les forteresses de la passe d'entrée et le fourmillement et l'activité débordante des quais que l'on appelle « bord de mer », plus que leurs équipements. Ensuite, c'est la ville sans grand édifice mais avec de nombreuses maisons en pierres de taille couvertes de tuiles, d'ardoises ou d'essentes. 25 % de ces maisons sont à étages. En dehors de Port-au-Prince qui atteint 7 000 habitants en 1788, Fort-Dauphin, Port-de-Paix, Gonaïves, Saint-Marc, Léogane, Jérémie, Saint-Louis, Les Cayes et Jacmel ne sont à côté que de gros bourgs-ports (60 maisons à Léogane) mais tous dédiés aux activités commerciales.

La géographie des comptoirs se développe au xvii^e siècle, mais se trouve soumise au xviii^e siècle au monopole de la Compagnie des Indes et à la pression géopolitique des États africains.

Sur la côte des Esclaves, Ouidah, port franc, occupe une place centrale jusqu'en 1727. Il avait supplanté Jaquin et Offra dans le dernier quart du xvii^e siècle, mais malgré les insistances de d'Elbée, les Français, comme les autres Européens, devaient résider dans la capitale du royaume d'Allada, Savi. Si, en 1704, le fort Louis (100 m sur 80 m avec quatre bastions et six demi-lunes protégés par des fossés, disposant de trois niveaux) est construit à l'entrée de l'estuaire du Sénégal, à une lieue du débarcadère dont il est séparé par une lagune, le marché des esclaves se déroule à Savi, située à deux lieues du fort où les Français disposent, comme les autres nations européennes, d'une factorerie. Ce comptoir échoit en 1718 à la Compagnie des Indes.

228

La Compagnie des Indes disposait aussi sur le fleuve Sénégal, pendant les cinq mois de la période navigable, de deux escales : à Podor, où elle avait des commis pour assurer les échanges de produits européens contre la gomme, l'ivoire, le mil, les esclaves, et au fort Saint-Joseph – quelques cases entourées de palissades – situé à 250 lieues à la limite du trajet fluvial à proximité des mines d'or de Bambouc et du passage des caravanes d'esclaves et de gomme que des marchands soudanais mènent vers la Gambie. Sur le littoral, dépendant du fort Louis, la Compagnie dispose de deux escales pour la troque d'esclaves et de gomme à Portendik, qui n'est qu'un mouillage, et à l'île d'Arguin dont les Français rasèrent le fort construit par les Brandebourgeois. Mais c'est l'île

12 I. A. Akinjogbin, *Dahomey and its Neighbours (1708-1818)*, Cambridge, CUP, 1967 ; Boubacar Barry, *Senegambia and the Atlantic Slave Trade*, Cambridge, CUP, 1998 ; Jacques Chérel, « Esclavage, traite cachée et mémoire à Mayotte », *Cahiers des Anneaux de la mémoire*, n° 9, « De l'Afrique à l'Extrême-Orient », 2006, p. 293-313 ; Yann Deffontaine, *Guerre et société au royaume de Fetu (Efetu). Des débuts du commerce atlantique à la constitution de la Fédération Fanti, Ghana, Côte-de-l'Or (1471-1720)*, Ibadan, Institute of African Studies, University of Ibadan, 1993 ; Brigitte Kowalski, « Badagri, un comptoir de traite », *Cahier des Anneaux de la mémoire*, n° 11, « Les ports de traite négriers français », 2007, p. 235-247 ; A. W. Lawrence, *Trade Castles and Forts of West Africa*, Stanford, Stanford UP, 1964 ; Robin Law, *The Oyo Empire (c. 1600-c. 1936). A West African Imperialism in the Era of the Atlantic Slave Trade*, Oxford, Clarendon, 1977 ; Robin Law, « A Lagoon Side Port on the Eighteenth-Century Slave Coast: the Early History of Badagri », *Canadian Journal of African Studies*, vol. 28, n° 1, 1994, p. 32-59 ; Robin Law, « Trade and Politics Behind the Slave Coast: The Lagoon traffic and the Rise of Lagos (1500-1800) », *Journal of African History*, vol. 24, n° 3, 1983, p. 321-348 ; Robin Law, *Ouidah: The Social History of a West African Slaving Port (1727-1892)*, Oxford, James Currey, 2004 ; Patrick Manning, *Slavery, Colonialism and Economic Growth in Dahomey (1640-1960)*, Cambridge, CUP, 1983 ; Thomas Vernet, « Les réseaux de traite de l'Afrique orientale, côte Swahili, Comores et nord-ouest de Madagascar (vers 1500-1750) », *Cahiers des Anneaux de la mémoire*, n° 9 « De l'Afrique à l'extrême Orient », 2006, p. 67 sq.

de Gorée – bien protégée dans une rade accessible sans barre par la presqu'île du Cap-Vert, séparée du continent et du bourg indigène par un large fossé, défendue par deux forts – qui est l'un des comptoirs représentatifs de ce réseau de comptoirs. Il compte aussi quelques points d'appui, à la fois lieux d'observation et de chargement plus ou moins temporaires sur la côte de Rufisque et à Joal, sur la rive droite de l'estuaire de Gambie à Albréda et dans l'archipel des Bissagos.

Sur ce territoire des royaumes d'Allada et d'Abomey, le réseau de la Compagnie est sous la supervision d'un directeur général aux fonctions civiles et militaires assisté d'un conseil supérieur de dix membres, dont quatre résident à Saint-Louis, et dispose d'une marine locale de mer et fluviale. Mais dans un certain nombre de comptoirs comme à Badagri, la cohabitation est la règle et le comptoir est divisé en districts relevant de différentes nations en l'occurrence, anglaise, française, allemande et portugaise.

Cette présence dans les ports-forts du Sénégal et de Sénégal dépend cependant du bon vouloir des rois africains et il en est de même sur la côte des Esclaves et en Nouvelle-Guinée. Ces comptoirs n'abritent pas de colons mais des personnels techniques, administratifs, militaires et commerciaux et les forts ne sont pas de nature à résister plus de quelques jours à une attaque de troupes de rois africains. Ainsi donc toute modification géopolitique locale remet en cause cette présence, soulignant ainsi sa fragilité et sa précarité. L'invasion en 1724-1727 du royaume d'Allada, dont les Fons sont l'ethnie dominante, par les Dahoméens d'Abomey dirigés par le roi d'Agaja, se traduit par la destruction de la capitale Savi et la prise de contrôle totale du trafic d'Ouidah et de Jacquin. Porto-Novo, sur la lagune – qui était fournisseur de captifs aux comptoirs d'Ouidah, Jaquin, mais aussi Badagri et Lagos –, coupé de son marché, devint un comptoir majeur, dans les années 1750-1775, d'un royaume sous contrôle oyo qui avait par ailleurs un accès à la mer par les comptoirs d'Epe. Porto-Novo fut aussi victime de la progression dévastatrice du royaume d'Abomey en 1778, entraînant le déplacement de la traite vers les comptoirs de Badagri et de Lagos.

Le développement de la traite pour approvisionner le marché des Mascareignes¹³ en plein développement et la forte demande du marché antillais, surtout dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, amène les marchands à fréquenter les ports de la côte Swahili, comme Kilwa et Zanzibar tombés

13 Auguste Toussaint, *Histoire des îles Mascareignes*, Paris, Berger-Levrault, coll. « Mondes d'outre-mer », 1972. Même si c'est chronologiquement plus tardif, lire : Virginie Chaillou-Atrou, « Saint-Denis de la Réunion dans la seconde moitié du XIX^e siècle, un port de commerce et de transit des engagés africains », dans Jean-François Klein & Bruno Marnot (dir), *Les Européens dans les ports en situation coloniale*, op. cit., p. 107-129.

sous le contrôle omanais à partir de 1690. Les Européens ne sont ici que des clients de marchés d'esclaves des comptoirs omanais comme ils le sont aussi de Boeni à Madagascar, ou de Mohely, véritable plateforme de redistribution dans l'archipel des Comores.

L'archipel des comptoirs marchands de l'Inde

La géographie des comptoirs à firmans de l'océan Indien¹⁴

En Asie, sur les côtes de l'océan Indien, « les empires européens » ne sont que des réseaux de comptoirs et d'escales établis sur le littoral de l'océan Indien tolérés, après obtention de privilèges sous forme de firmans, en Inde par le Grand Moghol et ses grands féodaux, même s'ils autorisent les Européens à les fortifier, ou très encadrés en Chine. Dans tous les cas, l'obtention d'un privilège d'installation s'accompagne de lourdes taxes. L'extension du territoire de Pondichéry (1697, 1740, 1750) est négociée avec le nabab d'Arcatte contre paiement d'un droit annuel. À Chandernagor, l'installation est obtenue en 1673 auprès du nabab du Bengale, et à Mahé en 1721 auprès du souverain local, Bayanor. En effet, La présence des compagnies n'a pas du tout mis fin à l'organisation politique locale. L'Inde est sous la tutelle du Grand Moghol auquel elles versent un tribut, et elles doivent toutes composer avec les souverains locaux, sultans, nababs, rajahs. L'affaiblissement du pouvoir du Grand Moghol au XVIII^e siècle, libère les ambitions des souverains locaux comme les sultans de Mysore et voit s'élever la puissance maharatte. Cette instabilité politique présente à la fois un risque mais ouvre également de nouvelles perspectives.

230

14 David Annamoussy, *L'Intermède français en Inde. Secousses politiques et mutations juridiques*, Pondichéry/Paris, Institut français de Pondichéry/L'Harmattan, 2005 ; Sudipta Das, *Myths and Realities of French Imperialism in India, 1763-1783*, New York, Peter Lang Publishing, 1992 ; Philippe Haudrère, *La Compagnie française des Indes au XVIII^e siècle, 1719-1795*, Paris, Librairie de l'Inde, 1989 ; *id.*, *L'Empire des rois (1500-1789)*, Paris, Denoël, 1997 ; *id.*, *Naissance d'un protectorat français et anglais dans l'Inde du Sud au milieu du XVIII^e siècle*, Bruxelles, Académie royale des sciences d'outre-mer, 1996 ; Evelyne Hiet-Guihur, *Le Voyage dans la formation des missionnaires de la Société des missions étrangères (1660-1791)*, thèse sous la dir. de Gérard Le Bouëdec, Lorient, université de Bretagne-Sud, 2011 ; Gérard Le Bouëdec, « Les Compagnies françaises des Indes et l'économie du privilège », Colloque de Francfort, « L'économie du Privilège », Frankfurt, université de Francfort/Institut français en Allemagne, 2011, Klosterman, 2015, p. 465-494 ; Kevin Le Doudic, *L'Inde vécue. De l'objet à la société. Les Français à Pondichéry à travers les archives des notaires (1700-1780)*, thèse sous la dir. de Gérard Le Bouëdec, Lorient, université de Bretagne-Sud, 2016 ; Alfred Martineau, *Mémoires de François Martin, fondateur de Pondichéry (1665-1696)*, Paris, Société de l'histoire des colonies, 1932, 3 tomes ; *id.*, *La Vie de François Martin*, Paris, Alfred Martineau (éd.), 1932 ; Marie Ménard-Jacob, *Les Jours et les hommes de la première compagnie royale des Indes (1664-1704)*, thèse sous la dir. de Gérard Le Bouëdec, Lorient, université de Bretagne-Sud, 2012, publiée sous le titre, *La Première Compagnie des Indes, apprentissages, échecs et héritages (1664-1704)*, Rennes, PUR, 2015, p. 93-128 ; Siba Pada Sen, *The French in India. First Establishment and Struggle*, Calcutta, University of Calcutta, 1947 ; Lotika Varadarajan, *India in the 17th Century, Memoirs of François Martin*, New Delhi, Manohar Publications, 1984, t. II, part. 1.

Après les premières tentatives de Madagascar, Ceylan et San Thomé qui se soldent par un échec, Surate va s'imposer, malgré ses handicaps, comme loge puis comptoir général, à l'instar des autres compagnies. Mais c'est un choix par défaut. Surate disparaît lorsque naît la seconde compagnie laissant à Pondichéry la tête du réseau. Par la suite on observe des hésitations sur la côte de Malabar, avec des implantations précoces à Tilcery (1672) et Rajapour (1669), mais très éphémères notamment pour Tilcery. Dès les années 1680, Rajapour est en déclin puis supprimé en 1688. C'est tardivement que Calicut prend le relais jusqu'à son remplacement par Mahé. Progressivement, la côte de Coromandel s'est affirmée au détriment de l'espace de la façade ouest autour de Surate et Moka. L'implantation est précoce sur Coromandel, qui est une côte instable, soumise aux catastrophes naturelles (séismes, cyclones). Mazulipatam est le comptoir historique de l'implantation française en 1669. Pondichéry émerge en 1674 après Mazulipatam, mais ne s'affirme qu'en 1686, avec une rupture en 1693-1699, puis en 1701. Il faut y associer Cavéripatam au sud à deux semaines de navigation de Pondichéry, à proximité de Tranquebar, le comptoir danois, et de Negapatam, le hollandais. Au Bengale, un terrain est acquis dès 1674 sur la rive de l'Ougly, au lieu dit Chandernagor, principal bras du Gange à 130 km de l'embouchure, ce qui explique la présence dès 1688 du relais maritime de Balassor. Il faut le volontarisme de Cébéret et l'envoi de Deslandes au Bengale en 1686-1689 pour que le comptoir sorte de terre en 1690. La mise au point des comptoirs-escales des Mascareignes est assez lente. Au départ rien n'est en place pour les escales. D'ailleurs, la chambre recommande le plus possible la droiture à l'aller après une escale au Cap-Vert, et au retour au Brésil. De plus il ne faut pas oublier que le comptoir principal dans les trente premières années est Surate au nord de la côte de Malabar. Le développement de la côte de Coromandel et du Bengale, et donc la nécessité d'une navigation indienne, va complexifier l'organisation de la navigation soulignant encore davantage le déficit de l'organisation navale. La nécessité de disposer d'escales de ravitaillement en vivres et en eau constitue la seconde contrainte. Ces escales sont essentielles pour la santé des équipages. Les Mascareignes – îles de France et de Bourbon – ne s'affirment que progressivement. D'abord l'île de Bourbon, qui ne s'impose définitivement qu'en 1702, quand s'affirme le développement de Pondichéry, mais surtout l'île de France, ex-île Maurice [de Nassau], récupérée au détriment des Hollandais en 1720, avec Port-Louis comme port d'escale par excellence sur la route des Indes des flottes françaises.

Le déficit d'infrastructure maritime est criant. Le terme de port doit se comprendre avant tout comme un site de mouillage. Surate était éloigné de quelques lieues du port Sualy, ce qui était un handicap de plus. Chandernagor,

dans le delta du Gange, est à 35 lieues de l'embouchure sur l'Ougly, un de ses bras. Il ne peut accueillir les gros vaisseaux, et il faut compter avec les caprices du fleuve, la violence du courant et le déplacement des bancs de sable. Il était préférable d'y naviguer entre le 15 mai et le 15 juillet ou entre novembre et février. Longtemps Chandernagor fut considéré comme un mouiroir à bateaux. Balassor joue le rôle d'avant-port où l'on transfère les marchandises sur des bateaux de 20 à 100 tonneaux pour accomplir la dernière partie de la navigation vers Chandernagor. Ce n'est aussi qu'à la fin du xvii^e siècle, que fut prise l'habitude d'attendre les navires sur un bot avec des pilotes, deux puis quatre, pour remonter le fleuve, car à partir de 1728 la Compagnie décide de faire remonter les navires jusqu'à Chandernagor où sont entreposées les marchandises.

232

Pondichéry est située sur une côte basse sableuse, encombrée de lagunes à l'embouchure d'une rivière, l'Arancoupom. Il n'y a pas de port et les navires doivent se contenter d'une rade foraine considérée tantôt comme médiocre, tantôt commela meilleure d'Inde, et qui ne constitue pas un abri sûr. Mais comme le note Challe, « la mer est couverte de nègres qui pêchent sur des radeaux et qui sont habiles dans les opérations de chargement et de déchargement¹⁵ », ce qui définit le système de navettes mis en place pour assurer les opérations entre l'entrepôt à terre et les navires.

Canton est un site de fond d'estuaire de la rivière des Perles, à une centaine kilomètres de la mer. Les navires mouillent en rade à une quinzaine de kilomètres en aval du port au voisinage des petites îles de Whampou, chaque nation disposant d'une île, les liaisons avec Canton étant assurées par des chaloupes. Aux Mascareignes, les rades de Saint-Denis et Saint-Paul de l'île Bourbon sont médiocres, en revanche la rade de Port-Louis à l'île de France est un bon abri que Mahé de La Bourdonnais fait aménager avec un arsenal et un chantier de construction et de radoub.

Le port-comptoir : du port-factorerie-fort à la grande ville portuaire¹⁶

L'empreinte des équipements portuaires à la mer est faible sur le littoral. La dimension fortifiée ne s'affirme réellement qu'au xviii^e siècle. C'est donc la

15 Robert Challe, *Journal d'un voyage fait aux Indes orientales (1690-1691)* [1721], éd. Frédéric Deloffre et Melahat Menemencioglu, Paris, Mercure de France, 1979.

16 Jean Deloche, *Le Vieux Pondichéry (1673-1824). Revisité d'après les plans anciens*, Pondichéry/Paris, Institut français de Pondichéry/École française d'Extrême-Orient, 2005 ; Jean Deloche, *Old Mahe (1721-1817) According to Eighteenth-Century French Plans*, Pondichéry/Paris, Institut français de Pondichéry/École française d'Extrême-Orient, 2013 ; Kali Chroné Kormocar, *Chandernagor et Dupleix*, Calcutta, Science News, 1963 ; Marguerite Labernardie, *Le Vieux Pondichéry (1674-1815). Histoire d'une ville coloniale*, Pondichéry/Paris, Société de l'Inde française/Imprimerie moderne Pondichéry/Ernest Leroux, 1936 ; Gérard Le Bouëdec *et al.*, « Les ports coloniaux des compagnies des Indes », dans Jean François Klein & Bruno Marnot (dir.), *Les Européens dans les ports en situation coloniale*,

loge-comptoir, lieu de vie de la communauté des employés et zone de stockage des marchandises, qui est essentielle et reste le cœur du port-comptoir, même si à Pondichéry le fort Louis, la Porte Royale, et l'Hôtel de la Compagnie face à la mer en imposent à ceux qui viennent mouiller dans la rade. Ce n'était pas du tout le cas à Surate, où l'installation, pour faire comme les autres nations, se fait dans une loge achetée ou louée dans la ville, abandonnée en 1720 et tellement loin de la mer. En revanche, aussi paradoxal que cela puisse paraître, les loges de Rajapour et de Tilcery, pourtant éphémères, vont être construites sur le modèle qui va ensuite s'imposer : magasin-galerie-maison, le tout protégé par un enclos, un fossé, voire des petites murailles. Mahé, qui prend plus tard la suite des comptoirs éphémères de Malabar, n'est pas fortifié.

Les deux comptoirs majeurs de Pondichéry et Chandernagor ont une autre trajectoire. À Chandernagor, l'investissement, en 1691, est de 30 000 livres pour un grand magasin de 114 pieds de long sur 22 qui communique par une grande galerie sur quatorze chambres, deux grandes salles avec étage, le tout entouré d'une muraille en terre destinée plutôt à écarter les pillards. Il est consolidé en 1697 par un bastion du côté terre avec un fossé et une élévation de terre entre le fossé et la muraille. Le fort d'Orléans, de 400 toises de côté, va bientôt abriter l'ensemble du comptoir. Dans la périphérie, la loge de Balassor ne bénéficie pas d'autant de soin. En 1688, c'est une simple muraille de terre couverte de paille avec une chambre et un cabinet de brique. À Cassimbassar, c'est un corps de logis à double étage avec une grande galerie au devant qui sert pour emballer et visiter les marchandises derrière une enceinte. La loge dispose de cinq chambres pour les personnels locaux à son service. À Pondichéry, l'établissement de la loge par François Martin en 1673 va de pair avec le souci de sa défense puisque, dès 1675, quelques murailles dessinent un enclos. Surtout, l'établissement français se trouve à l'intérieur d'un fort barlong constitué de trois mauvaises tours. Après l'intermède hollandais de 1693-1699 qui se traduit par la création d'une ville selon un plan à damier et la construction d'une enceinte avec six redoutes autour de la ville indienne, Martin fait édifier de 1702 à 1706, à la place de l'ancien fort, le fort Louis, sur le modèle de celui de Courtrai aménagé par Vauban. Entre 1724 et 1747, une nouvelle enceinte, entreprise par le gouverneur Dumas, est construite en une décennie et abrite toutes les installations et magasins de la Compagnie et le palais du gouverneur bâti entre

op. cit., p. 17-41; Alfred Martineau, « Recherche sur l'origine de Chandernagor », dans *Revue d'histoire des colonies françaises*, vol. 26, numéro inconnu, 4^e trimestre, 1938, p. 51-56; Lisa Hellman, « Les relations sociales des employés de la Compagnie suédoise des Indes orientales à Canton au XVIII^e siècle », dans Gérard Le Bouëdec (dir.), *L'Asie, la mer, le monde au temps des compagnies des Indes*, Rennes, PUR, 2014, p. 117-134; Rose Vincent (dir.), *Pondichéry (1674-1761). L'échec d'un rêve d'empire*, Éditions Autrement, 1993; *id.*, *The French in India*, Bombay, Popular Prakashan, 1990.

1738 et 1752. À proximité, l'établissement de Karikal dispose également de redoutes et d'un fort. Ces ports-comptoirs de Chandernagor et Pondichéry deviennent des villes. À Chandernagor, en 1740, sur les 940 hectares du firman, le village est devenu, sous la protection du fort d'Orléans, une ville de 25 000 à 40 000 habitants avec selon les sources de 120 à 170, voire 500, Européens. Canton est un cas particulier. L'espace cantonnais est divisé en quatre sous-espaces : la ville elle-même, intra-muros et interdite aux étrangers ; la factorerie ; l'espace nautique et portuaire ; les îles de l'estuaire à Whampou. À l'extérieur des murs de la ville de Canton interdite aux étrangers, la vie et le travail des Européens, notamment les subrécargues, sont restreints à la zone des factoreries, ou *Hong*, situées en bordure de 400 mètres de quais où viennent s'amarrer les sampans. Dans chaque factorerie, la salle à manger constitue la pièce essentielle où se rencontrent marchands chinois et étrangers. Ces derniers peuvent être invités chez les Chinois mais uniquement dans les maisons qu'ils possèdent dans le quartier commerçant qui s'étend entre les factoreries et le mur de la ville. Les Européens ne peuvent pas résider à l'année dans ces factoreries. Une fois les navires partis, ils peuvent se replier sur Macao, comptoir portugais, à l'embouchure du fleuve. Les capitaines et les marins ne peuvent guère quitter leurs navires mouillés à proximité de l'île de la nation française à Whampou.

L'avenir du réseau des comptoirs dans l'océan Indien. Le refus du pouvoir royal de la colonisation

Comment conjuguer l'ambition commerciale des compagnies chargées du commerce asiatique et la politique territoriale et militaire censée la soutenir¹⁷ ? Contrairement aux affirmations royales, la protection des flottes et des comptoirs n'a jamais été une priorité de la marine. Aussi la sécurité relative des flottes et des comptoirs se traduit-elle par leur militarisation à la charge de la Compagnie. Cette Compagnie, avant tout commerçante du fait des choix de l'État, va devoir aussi assurer la défense de ses propres comptoirs. L'instabilité politique dans les territoires où elle est implantée impose qu'elle investisse dans la défense de leur dispositif et qu'elle possède des troupes coûteuses. Elle détient en effet une délégation de la puissance publique et des troupes sur des

17 Gabriel Jouveau-Dubreuil, *Dupleix ou l'Inde française conquise*, Marseille, Impr. marseillaise, 1942 ; Philippe Haudrère, *La Bourdonnais. Marin et aventurier*, Paris, Desjonquères, 1991 ; Alfred Martineau, *Bussy et l'Inde française*, Paris, Société de l'histoire des colonies françaises/Ernest Leroux, 1935 ; *id.*, *Dupleix et l'Inde française (1722-1741)*, Paris, Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1920-1928 ; Animesh Rai, *The Legacy of French Rule in India (1674-1954): An Investigation of Process of Creolization*, Pondichéry/New York Institut de Pondichéry/Henri Peyre French Institute, The Graduate Center of the City of New York, 2008 ; Siba Pada Sen, *The French in India, op. cit.* ; Marc Vigié, *Dupleix*, Paris, Fayard, 1993 ; Jacques Weber, *Pondichéry et les comptoirs de l'Inde après Dupleix*, Paris, Denoël, 1996.

territoires pour lesquels elle paie ou non des tributs recognitifs d'une tutelle plus virtuelle que réelle, mais qui l'oblige à entretenir des relations complexes avec des souverains souvent prêts à se révolter ou à s'émanciper. La Compagnie doit également construire des fortifications dans ses principaux comptoirs. Cette dimension militaire se lit ainsi dans l'aspect physique du comptoir comme dans sa composition socioprofessionnelle.

En fait, un empire de comptoirs n'est pas durable. Dupleix a compris que le succès de la Compagnie passe par une maîtrise du territoire, seule susceptible de fournir les ressources nécessaires pour financer un commerce asiatique à la balance si déséquilibrée qu'il nécessite une sortie massive de piastres. Or, les directeurs de la Compagnie, qui tiennent toujours en suspicion leurs agents qui prennent des initiatives avec la marge de manœuvre que confère l'éloignement, ne le suivent pas. Dès 1740, ils désapprouvent les premières mesures de Mahé de La Bourdonnais pour mettre l'île de France en état de jouer son rôle de base arrière, préférant envisager une négociation pour obtenir des Anglais une neutralisation de l'océan Indien. En 1754, notamment, devant les risques que comporte la politique belliciste de Dupleix, en difficulté dans le Carnatic, et même si Bussy fait des prodiges dans le Deccan, la Compagnie envoie l'un des siens, Godeheu, pour y mettre un terme. Il arrive avec cette mission que le contrôleur général Silhouette avait su exprimer dans une formule sans ambiguïté : « Point de victoire, point de conquête, beaucoup de marchandises et quelque augmentation de dividende. » Arrivé à Pondichéry le 1^{er} août 1754 et reparti le 16 février 1755, il a le temps de mettre fin aux fonctions de Dupleix et de liquider le contentieux avec les Anglais. Ce traité n'est qu'un marché de dupes qui laisse la voie libre à la politique d'expansion anglaise.

Depuis la fin de la guerre de Sept Ans, la puissance britannique est donc en position de force pour s'engager dans la voie de la colonisation de l'Inde. Le gouverneur Clive obtient du Grand Moghol que le *diwani* des revenus de la province du Bengale soit versé à l'East India Company. Celle-ci faisait financer par les populations locales ses achats lui permettant de réduire ses importations de métaux précieux. Mais elle reste dépendante des collecteurs d'impôts (les zamindars) et continue de verser le tribut de soumission au Grand Moghol. Surtout, elle devient un État dans l'État, alors que la souveraineté sur un territoire ne peut relever que de la monarchie anglaise. Par le *Regulating Act* de 1773 et l'*India Act* de 1784, l'emprise du gouvernement et du Parlement anglais se resserre sur la Compagnie. La perception du *diwani* se fait sous contrôle direct des Anglais, tandis que sous prétexte de collusion entre le Grand Moghol et les Mahrattes en guerre contre la puissance britannique, la Compagnie cesse de payer le tribut à l'empire, signe de son émancipation et de sa prétention à la domination sur le Bengale. Après l'échec de la guerre d'Indépendance

américaine, les Britanniques se rallient à la conquête. Mais alors que la France a renoncé à toute politique de conquête, la monarchie semble avoir quelques velléités du moins dans le discours, à l'aube de la guerre d'Indépendance américaine. C'est ce que le comte de Broglie souligne en 1777. Mais faute d'avoir établi « un grand établissement militaire [...] il faut donc abandonner [les] colonies asiatiques à leur destinée », ce qui n'empêcha pas – soit sous le régime du commerce libre de 1770 à 1785, soit sous celui du monopole d'au-delà de l'île de France et de ses violations après 1785 – le commerce de l'océan Indien de demeurer très actif et attractif.

LE PORT COLONIAL : PROFIL ET TYPOLOGIE

236

Alors quel est le profil d'un port colonial ? Toute prise de contact avec des territoires ultra-marins, et *a fortiori* toute implantation, commence par un havre d'échouage. Le port, dans sa plus simple acception, est partout, car mettre le pied sur un territoire ultra-marin, c'est amorcer un processus portuaire. Mais le port est un site, rarement des aménagements maritimes, plus souvent des équipements à terre. « Personne n'ignore que dans les colonies il n'y a des villes que dans les lieux où l'on a pu établir des ports », écrivait la chambre d'agriculture du Cap en 1784. L'embryon portuaire peut s'insérer ou non dans une trajectoire dynamique qui en fait le moteur d'un bourg ou d'une ville portuaire. En fait tout dépend du statut du territoire d'implantation, ensuite du cadre politique et de la chronologie. C'est par là ou les fonctions que va se déterminer le profil du port qui va du premier point d'appui sur le littoral éphémère, *ex nihilo* ou dans un espace plus ou moins aménagé antérieurement, au port colonial commercial et militaire plus ou moins équipé qui devient une ville commerciale et administrative souvent fortifiée ou au moins défendue.

On peut distinguer trois grandes catégories de ports en fonction du statut du territoire d'implantation :

- Dans un empire colonial de la fourrure ou des pêches, sous administration royale, ce sont des ports-forts-entrepôts, des ports-chauffaults-baraques ou des ports-fours à graisse de baleine-baraques souvent saisonniers, toujours précaires quand l'hivernage peut exister, à la merci des attaques moins des Amérindiens que des Anglais car le rapport de forces d'une présence en myriades de points n'a guère de chance de résister à une pression d'une occupation dense. Ils deviennent parfois des ports clandestins quand les communautés résistent au départ obligatoire.
- La formule de ports-comptoirs marchands, dans une optique mercantiliste, convient quand il s'agit de s'installer non pour produire mais échanger dans des territoires étrangers en obtenant des tutelles politiques locales des

privilèges d'installations. Réduits à un noyau de personnels techniques et militaires quand le privilège s'étend au droit à la défense, ils sont tributaires à la fois de la géopolitique locale mais aussi internationale comme c'est le cas sur les côtes d'Afrique et en Inde.

- Le port connaît un plein épanouissement comme ville-port-entrepôt colonial quand il est l'expression de la dynamique d'une colonie de peuplement portée par une économie de production et plantation toute tournée vers l'exportation à destination de la métropole sur un territoire véritablement sous contrôle de la monarchie qui l'administre et le protège théoriquement comme aux Antilles et aux Mascareignes.

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 :

<http://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.)

REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

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*

« 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 XVIII^e siècle*
Jean Mascart