

Revue d'histoire maritime

26

Haudrère – 979-10-231-1937-4

Financer l'entreprise maritime

Revue d'histoire maritime

26

Financer l'entreprise maritime

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

© Sorbonne Université Presses, 2019

ISBN PAPIER – 979-10-231-0610-7

PDF complet – 979-10-231-1933-6

TIRÉS À PART EN PDF :

Édito – 979-10-231-1934-3

Introduction – 979-10-231-1935-0

Andreau – 979-10-231-1936-7

Haudrière – 979-10-231-1937-4

Martin – 979-10-231-1938-1

Villiers – 979-10-231-1939-8

Bonin – 979-10-231-1940-4

Giulianelli – 979-10-231-1941-1

Raflik – 979-10-231-1942-8

Chevalier – 979-10-231-1943-5

Varia Pinzón Ríos – 979-10-231-1944-2

Varia Gracieux – 979-10-231-1945-9

Chronique Cazenave de la Roche – 979-10-231-1946-6

Chronique Candelon-Boudet – 979-10-231-1947-3

Chronique Pouget – 979-10-231-1948-0

Chronique Soubeiroux-Cartignuy – 979-10-231-1949-7

Comptes rendus – 979-10-231-1950-3

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 (25) était consacré au « Navire à la mer ».

Le prochain numéro (27) aura pour thème « Mer et techniques ».

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 FINANCER L'ENTREPRISE MARITIME

Introduction	
Christian Borde & Éric Roulet.....	13
Le financement du commerce maritime dans le monde romain antique (I ^{er} siècle av. J.-C.-III ^e siècle apr. J.-C.)	
Jean Andreau.....	29
Les actionnaires des premières sociétés françaises de commerce maritime dans l'Océan indien *De la société de l'Orient à la compagnie de Madagascar (1642-1664)	
Philippe Haudrère.....	45
Financer la guerre sur mer : quelques réflexions sur la course et l'effort de guerre à partir de l'exemple de Dunkerque (XVII ^e -XVIII ^e siècle)	
Sébastien Martin.....	57
Désinformations et contre-vérités. le financement du navire la <i>Victoire</i> de Bordeaux, première expédition de La Fayette aux États-Unis	
Patrick Villiers.....	73
Quelques aspects du financement de l'économie maritime marchande en France aux XIX ^e -XX ^e siècles	
Hubert Bonin.....	87
Navires et banque entre les deux guerres mondiales. L'Istituto italiano di credito marittimo	
Roberto Giulianelli.....	103
Les aides alliées à la reconstruction des bases navales françaises de métropole et d'Afrique du nord sous la IV ^e République	
Jenny Raflik.....	125

Financiarisation du vrac céréalier et nouvelles logiques d'acheminement : un bouleversement du système économique maritime et portuaire Christophe Chevalier	139
---	-----

VARIA

Du « lac espagnol » à l'océan disputé. Incursions anglaises dans l'espace maritime de la Nouvelle Espagne (1680-1795) Guadalupe Pinzón Ríos	155
La flotte impériale dans la révolution russe (1917-1921) Nicolas Gracieux	173

CHRONIQUES

La construction navale au xvi ^e siècle en Méditerranée : L'apport de l'épave de la Mortella III (Saint-Florent, Haute-Corse) Arnaud Cazenave de la Roche	189
Commander au long cours à partir de la Guyenne. Les capitaines de navire bordelais au xviii ^e siècle Frédéric Candelon-Boudet	201
La marine française face au choléra en Méditerranée (1831-1856) Benôit Pouget	207
Tempêtes sur le Morbihan. Réagir, adapter, aménager. Société littorale, ponts et chaussées et entrepreneurs face à l'océan au xix ^e siècle Catherine Soubeiroux-Cartigny	215

COMPTE RENDUS

Comptes rendus	225
----------------------	-----

Financer l'entreprise maritime

LES ACTIONNAIRES DES PREMIÈRES SOCIÉTÉS FRANÇAISES
DE COMMERCE MARITIME DANS L'OCÉAN INDIEN

*

DE LA SOCIÉTÉ DE L'ORIENT
À LA COMPAGNIE DE MADAGASCAR

1642-1664

Philippe Haudrère
Université d'Angers

Après « l'ouverture » de la route du cap de Bonne-Espérance par les Portugais à la fin du xv^e siècle, les navigateurs et les commerçants français se risquent épisodiquement sur les rivages de l'océan Indien en dépit du monopole affirmé par les Lusitaniens : ainsi, en 1528, une information envoyée à Lisbonne depuis Sumatra mentionne-t-elle le passage en rade d'Aceh de la *Barche de Fécamp*, commandée par Verrazano ; elle est suivie l'année suivante par l'annonce du voyage du *Sacre* et de la *Pensée* de Jean et Raoul Parmentier dans l'archipel. Mais ce sont là encore des événements exceptionnels ; il faut attendre le début du xvii^e siècle et l'affaiblissement du monopole commercial et de navigation des Portugais à la suite de l'union avec la couronne d'Espagne pour qu'un plus grand nombre de Français, à la suite des Hollandais et des Britanniques, se risquent dans l'océan Indien. En 1602, des marchands de Saint-Malo envoient le *Corbin* – commandé par Pyraud de Laval – et le *Croissant* – avec Jean de Vitry – vers les îles aux épices ; les succès relatifs de ces voyages montrent que de tels armements sont possibles. Dès 1604, des négociants des ports normands envisagent d'en faire autant, mais il leur faut attendre plus de dix ans pour trouver le financement, obtenu avec l'aide de Charles de Montmorency, amiral de France, et faire deux expéditions, l'une en 1617 et 1618 à Bantam, l'autre en 1621 et 1622 pour Aceh, avec chaque fois des retours à « pleine charge¹ ».

Augustin de Beaulieu, qui commande le second voyage après avoir participé au premier, rédige, sans doute à la demande de ses armateurs, un récit circonstancié du déroulement avec des indications précises sur la conduite des

1 Joseph Du Fresne de Francheville, *Histoire de la Compagnie des Indes*, Paris, De Bure l'aîné, 1746, p. 14-16.

opérations commerciales². Passé ensuite dans la Marine royale, il rédige en 1631 un « Dessein pour les Indes orientales » et l'adresse au marquis d'Effiat, alors surintendant des Finances³. Il y sollicite le prêt de deux navires du roi, l'un de 400 tonneaux, l'autre de 150 à 200 tonneaux. S'il obtient cette grâce, il s'engage à trouver des associés et à former une société d'armement au capital de 80 000 livres tournois. Il propose d'utiliser ce fonds pour engager deux cents hommes, charger des vivres pour deux ans ainsi que quelques marchandises. Il prendra le commandement des navires, reconnaîtra les côtes de Madagascar, gagnera l'entrée de la mer Rouge, fera la guerre aux ennemis du roi – c'est-à-dire aux Portugais, sujets du roi d'Espagne – et regagnera l'Europe avec le produit de ses courses. Dans une seconde partie – rédigée à la première personne, alors que le reste du mémoire est à la troisième personne –, il expose l'avantage pour les Français d'avoir un établissement durable à Madagascar, île négligée par les autres Européens, dont pourtant les habitants sont « de fort bonne humeur ». Aller « d'une traite » aux Indes orientales c'est « jeter de l'argent à la mer et perdre des hommes », d'autant que les embarras provoqués par les Hollandais ajoutent aux aléas de la navigation. Pour créer cet établissement, il faudrait six vaisseaux du roi avec sept cents soldats et cinq cents matelots, tous placés « sous la conduite d'un homme d'autorité et qui sache bien se faire obéir, car tout le bon succès de cette entreprise dépendra de lui ». Quand les Français seront solidement établis à Madagascar, ils pourront faire des expéditions de reconnaissance à travers l'océan Indien, gagner la Perse ou l'empire du Mogol.

Il faut insister sur le grand intérêt de ce mémoire. L'exposé est clair et bien conduit, les difficultés sont bien appréhendées et les solutions proposées sont fort bien conçues. On y trouve des données chiffrées ainsi que des informations commerciales précises, en particulier sur le trafic des épices. Contrairement à ce qui se rencontre dans de nombreux mémoires de l'époque, il n'y a pas de considérations historiques ou religieuses étrangères à l'objet du commerce.

Cette requête semble avoir été assez largement répandue puisqu'on en rencontre des copies dans d'autres dépôts d'archives⁴, mais elle n'a pas de résultats immédiats. Elle pourrait cependant avoir inspiré la politique navale et commerciale de Richelieu⁵, devenu en 1626 « grand-maître, chef et

2 Texte édité partiellement par Melchisédec Thévenot dans *Relations de divers voyages curieux* (Paris, 1664, t. I, n° 13) et intégralement par Denys Lombard dans, *Un marchand normand à Sumatra*, Paris, École française d'Extrême-Orient/Maisonnette & Larousse, 1996.

3 Bibliothèque nationale de France, Paris (désormais BnF), ms. fr. 4826, pièce 9. Édité par Anne Lombard-Jourdan : « Augustin de Beaulieu et son Dessein touchant les Indes orientales (1631-1632) », *Archipel*, n° 54, 1997, p. 13-16. Antoine Coeffier de Ruzé, marquis d'Effiat, né en 1581, surintendant des Finances depuis 1626, mort en juillet 1632.

4 Ainsi aux archives des Affaires étrangères, mémoires et documents, France 783, fol. 154.

5 En dernière analyse, Alan James, *The Navy and Government in Early Modern France (1572-1661)*, Woodbridge, The Boydell Press, 2004.

surintendant général de la navigation et du commerce de France », après la suppression – à l’occasion de la répression de la conspiration de Chalais – de la charge d’amiral de France détenue par Montmorency.

Isaac de Razilly, marin expérimenté, principal conseiller du cardinal pour les affaires de navigation, s’exprimant toujours avec une grande franchise, présente un point de vue analogue dans un mémoire du 26 novembre 1626 :

En ce qui est de l’Asie et des Indes orientales, il ne faut s’imaginer y planter des colonies. Les voyages sont trop longs, puis les Espagnols et Hollandais y sont forts et tout ce que l’on peut faire serait d’avoir une puissante compagnie, [...] armer neuf ou dix grands vaisseaux et y aller doubler le cap de Bonne-Espérance, puis entrer dans le golfe Persique, où toutes les marchandises se pourraient trouver et avoir de la première main à beaucoup meilleur compte que par les mains des Turcs, qui nous revendent toutes les dites marchandises aussi beaucoup plus cher qu’elles ne leur coûtent⁶.

La déclaration du conflit ouvert entre la France et l’Espagne – et donc le Portugal – intervenue en 1635 donne de nouvelles occasions aux corsaires français, en particulier aux Normands car ils conservent encore la pratique de la navigation dans l’océan Indien malgré le décès de Beaulieu. Gilles Rézumont arme à Dieppe un vaisseau de trois cents tonneaux avec lequel il se rend dans le golfe Persique, prend deux bâtiments portugais de la marine locale ou d’Inde en Inde et retourne à son port d’attache avec leurs cargaisons⁷. En janvier 1638, le *Saint-Alexis*, lui aussi de trois cents tonneaux, placé sous le commandement d’Alonse Goubert, appareille de Dieppe à destination de l’océan Indien ; au mois de juin, il fait escale au Grand-Port de l’île Maurice et confie aux Hollandais son intention de faire la course dans le golfe Persique. L’année suivante, après sa croisière, il s’arrête dans un havre du sud-est de Madagascar, est pris dans une tempête et fait naufrage. Il rentre à Dieppe en 1640 avec la *Marguerite*, navire dieppois lui aussi, qui revenait d’une expédition corsaire en mer Rouge, et sur lequel il s’est embarqué avec une partie de sa cargaison et de son équipage. Il laisse sur place quelques Français, parmi lesquels François Cauche qui demeure dans la grande île jusqu’en 1642 et peut-être plus longtemps⁸.

6 Bibliothèque Sainte-Geneviève, Paris, ms. I, fol. 36. Éd. Léon Deschamps, *Revue de géographie*, vol. 10, n° 19, 1886, p. 375 et 435.

7 Jean-Antoine-Samson Desmarquets, *Mémoires chronologiques pour servir à l’histoire de Dieppe et à celle de la navigation française*, Paris, Desauges, 1785, t. I, p. 538, cité par Charles de La Roncière, *Histoire de la marine française*, Paris, Plon-Nourrit, 1909, t. IV, p. 718.

8 François Cauche et al., *Relations véritables et curieuses de l’île de Madagascar*, éd. Claude Morisot, Paris, A. Courbé, 1651, p. 10-11.

À l'automne 1641, un groupe d'armateurs de Dieppe, de banquiers parisiens et d'officiers de finance, collaborateurs directs de Richelieu, sollicitent auprès du Conseil du roi l'autorisation de créer une « Société de l'Orient ayant le monopole de faire le trafic et commerce aux îles de Madagascar et autres adjacentes » ainsi que d'installer des colons dans celles-ci. Les principaux articles sont analogues à ceux de la charte de fondation de la Compagnie des îles d'Amérique approuvée en 1635. L'autorisation est évidemment accordée⁹.

48

Le capital de la société s'élève à 5 400 livres, et il est partagé en vingt-quatre parts entre neuf fondateurs dont les plus importants sont des officiers du roi tant d'épée que de robe. Pierre Delabrosse, sieur de Rigault, originaire de Dieppe, capitaine dans la Marine « ayant fait depuis vingt ans plusieurs entreprises sur mer pour découvrir des terres » et signataire de la requête présentée au Conseil du roi, souscrit pour quatre parts; Julius de Loynes¹⁰, conseiller-secrétaire du roi, chargé des expéditions de la marine pour trois parts; Pierre Debeusse, premier commis des partis casuelles, né du premier mariage d'Élisabeth de Loynes, sœur de Julius, pour trois parts. Puis viennent des officiers de finance proches, comme Julius de Loynes, du tout puissant ministre: Étienne d'Aligre, maître des requêtes, commissaire de la marine du Levant, pour une part; Nicolas Fouquet, aussi maître des requêtes, chargé par Richelieu de surveiller la gestion des compagnies de commerce, fonction dans laquelle il succède à son père décédé deux ans plus tôt¹¹ et qui lui vaut d'abriter le siège de la société dans son propre hôtel, pour une part; Desgoires, conseiller du roi, aussi pour une part; Levasseur, trésorier de la Marine, également pour une part. Les officiers sont donc propriétaires de quatorze parts, soit la majeure partie du capital.

Le reste, soit dix parts, est détenu par les banquiers Antoine Desmartins¹², « bourgeois de Paris », avec six parts et Jacques Berruyer, sieur de Manselmont¹³,

9 Archives nationales (désormais AN), E/167/B, lettres patentes, le 29 janvier 1642; Dernis, *Recueil ou collection des titres [...] concernant la Compagnie des Indes orientales établie au mois d'août 1664*, Paris, 1755, t. I, p. 81; Henri Froidevaux, « Documents inédits relatifs à la constitution de la Compagnie des Indes orientales de 1642 », *Bulletin du Comité de Madagascar*, n° 10, octobre 1898, p. 481-503; Alfred & Guillaume Grandidier, *Collection des ouvrages anciens concernant Madagascar*, t. VII, *Complément (1598-1741)*, Paris, Union coloniale, 1913.

10 Julius de Loynes est désigné secrétaire de la reine mère en 1632, intendant de Richelieu en 1638, secrétaire général de la Marine la même année (son fils Julius le remplace en survivance en 1646), achète un office de secrétaire du roi, Maison, Couronne de France en 1636. Il décède le 26 novembre 1653 (BnF, fr. 33167; Chérin 124).

11 « M. le cardinal de Richelieu m'a continué dans cette mission ... » (*Défenses de M. Fouquet sur tous les points de son procès*, s. l., s. n., 1665, t. III, p. 349).

12 BnF, FOL-FM-4696, *Factum pour monsieur maître Claude Desmartins [...] et consorts, enfants et héritiers de feu Antoine Desmartins, vivant marchand banquier et bourgeois de Paris ...*, Paris, s. n., 1672.

13 Il est syndic des associés de la Compagnie des îles de l'Amérique.

« marchand de Paris », quatre parts. Selon François Cauche tous deux avaient placé des fonds dans l'armement dirigé en 1638 par Alonse Goubert¹⁴.

La place des officiers est renforcée par l'attribution d'une vingt-cinquième part de fondateur. Celle-ci est créée lors de la première réunion du conseil, le 20 juin 1642, à la demande du capitaine Rigault, pour « quelque sien ami [...] lequel peut être admis au nombre et corps de ladite compagnie ». Le conseil désigne immédiatement Étienne Flacourt, né du second mariage d'Élisabeth de Loynes, à la fonction de « commis avec ordres, commissions et instructions de leurs affaires par de ça, intéressé pour 1/25^e dans les profits¹⁵ ». Le même jour, Pierre Debeausse cède une demi-part (sur l'une de ses trois parts de fondateur) à Marguerite Marchais et une seconde demi-part à Guillaume de Flacourt, tous deux « marchands en compagnie à Orléans¹⁶ ».

Pour la suite de la gestion de l'entreprise, il faut insister sur l'importance du groupe constitué autour de Julius de Loynes et de sa famille. Pierre Debeausse, né en 1598 à Orléans, est élevé avec ses demi-frères Flacourt ; lorsqu'il se marie en 1637 à Paris avec Denise Picart, nièce d'un trésorier général de la Marine qui lui remet en dot la somme de 13 000 livres, on trouve parmi les signataires du contrat l'oncle Julius de Loynes et les frères utérins Étienne et Guillaume de Flacourt. Pierre de La Brosse, seigneur de Rigault, est cité parmi les amis¹⁷.

Les quatre officiers détenteurs chacun d'une seule part, soit à peu près 2 000 livres par personne, semblent par contre montrer peu d'intérêt pour la nouvelle entreprise.

Le mouvement maritime est rapidement engagé¹⁸. Le *Saint-Louis*, dont l'avitaillement était achevé au moment de la remise des lettres patentes d'autorisation, quitte Dieppe dès le mois de mars 1642 avec douze colons. Six mois plus tard, ils reconnaissent les Mascareignes, puis ils se dirigent vers la côte orientale de Madagascar, atterrissent à l'île Sainte-Marie, entrent dans la baie d'Antongil pour examiner la possibilité d'une installation avant d'y renoncer, puis gagnent le havre de Sainte-Luce (Manghafia) au sud de la même côte orientale, où ils trouvent six Français provenant de l'équipage du

14 François Cauche *et al.*, *Relations véritables et curieuses et curieuses de l'île de Madagascar*, *op. cit.*, p. 24.

15 Il est né en 1607 et il est donc un frère utérin de Pierre de Beausse. Sur Étienne de Flacourt : Arthur Malotet, *Étienne de Flacourt ou les Origines de la colonisation française à Madagascar (1648-1661)*, Paris, E. Leroux, 1898 ; Vincent Huyghe-Belrose, « De l'ancien et du nouveau sur Étienne de Flacourt », *Études océan Indien*, n° 23-24, « Autour de Flacourt », 1997, p. 18-29.

16 Urbain Souchu de Rennefort, *Histoire des Indes orientales*, Paris, Arnoul Seneuze/Daniel Hortemels, 1688, p. 7.

17 AN, LI/186, Richer notaire, « Contrat », le 13 juillet 1637, cité dans Gérard Héau, *Généalogie et histoire de la famille de Beausse*, Donnery, chez l'auteur, 2009, p. 24. Charles Flacourt, trésorier des guerres en Aunis et Saintonge, est en contrat avec Mazarin pour un marché du sel selon : Daniel Dessert, *Fouquet*, Paris, Fayard, 1987, p. 215.

18 Mouvement maritime en annexe.

Saint-Alexis, qui avait fait naufrage en 1638. Le *Saint-Louis* est victime du même accident et le capitaine Coquet utilise les deux épaves pour construire une nouvelle embarcation avec laquelle il rentre à Dieppe.

À la suite de ces deux naufrages, les Français décident de quitter la rade de Sainte-Luce dont l'abri est décidément bien médiocre et s'établissent sur le bord de la baie de Turobava, située légèrement plus au sud. Ce site vraiment exceptionnel situé sur la côte orientale de la grande île offre, avec son avancée rocheuse, une bonne protection, bien que l'entrée du port soit un peu difficile au témoignage des navigateurs. Cette installation baptisée Fort-Dauphin est le chef-lieu de l'installation des Français ; il reste un petit poste à l'île Sainte-Marie avec une annexe sur la côte proche.

50

Le *Saint-Laurent*, commandé par Gilles Rezimont, appareille de Dieppe en novembre 1643 et porte soixante-dix colons ; il reconnaît Bourbon, dont il prend officiellement possession, et entre à Fort-Dauphin ; il quitte l'océan Indien à destination de l'Europe en juin 1645. Il est suivi par le *Royal* du capitaine Lormeil, parti de Dieppe en mars 1644 avec quatre-vingt-dix Français, arrivé à Madagascar au mois de septembre, faisant son retour vers l'Europe en janvier 1646 et rentré à Saint-Malo au mois de juin de la même année. Peu auparavant, en février, le *Saint-Laurent*, commandé par Roger Le Bourg, avait appareillé de Dieppe pour un second voyage avec quarante-trois passagers. Il fait son retour en France en juin 1647 et part pour un troisième voyage en mai 1648, cette fois de La Rochelle. Il porte alors Étienne de Flacourt, directeur de la Compagnie et commandant général des établissements français de Madagascar avec des pouvoirs étendus, afin de remédier aux désordres à Fort-Dauphin, créés tant par les colons que les populations locales. Le *Saint-Laurent* rentre à La Rochelle en juillet 1650¹⁹.

En dix ans la Société de l'Orient a donc armé cinq vaisseaux. Jamais jusqu'à présent une société d'armement pour l'océan Indien établie en France n'avait eu une telle durée ni autant d'activité, et le monopole commercial est renouvelé en 1652 pour une durée de quinze ans par le duc de Vendôme, devenu grand-maître de la navigation et du commerce de France après le décès de Richelieu²⁰.

Est-il possible d'évaluer la nature des produits et les quantités des cargaisons de retour durant cette période de dix ans ? La correspondance officielle donne peu d'indications. Il est question de cuir, de cire, de bois d'ébène, de bois de santal, de bois de teinture (principalement bois rouge et sapan), de tabac, de gomme (arabique), de drogues utilisées en pharmacie (principalement le tamarin,

19 Le mouvement des vaisseaux est détaillé dans Joseph Du Fresne de Francheville, *Histoire de la Compagnie des Indes*, op. cit., p. 16-24. Voir aussi le répertoire en annexe.

20 Denis, *Recueil ou collection des titres...*, op. cit., t. I, p. 81.

laxatif doux, et l'esquine, sudorifique), de cauris et de curiosités. Il n'est pas fait mention d'épices ni de cotonnades. Tout ceci n'est pas de nature à susciter l'inquiétude des Hollandais ou des Portugais. Cependant il y a certainement autre chose, comme le fait observer Flacourt dans une note de son *Histoire de la grande île Madagascar*²¹ en traitant du commerce des Français dans le golfe Arabo-Persique et en mer Rouge.

Au moment du renouvellement du privilège commercial, la Société de l'Orient annonce une dette de 45 000 livres tournois²². Comment Flacourt, chargé de la gestion, explique-t-il cette situation ? D'abord par la guerre, non seulement le conflit avec l'Espagne et le Portugal, mais aussi la guerre civile de la Fronde et les troubles de Madagascar : « Sans la guerre et s'il y eut un bon établissement françois, l'on eût pu avec le temps, tous les ans, charger un grand navire²³. » Dans un pamphlet intitulé *Cause pour laquelle les intéressés de la compagnie n'ont pas fait de grands profits à Madagascar*, plaidoyer *pro domo*, il assure :

La véritable cause de ce que les intéressés n'ont rien fait et n'ont pas avancé leurs affaires à Madagascar, c'est leur négligence et l'abandon qu'ils ont faits de la meilleure affaire du monde, si elle fut tombée entre les mains de personnes soigneuses et bien entendues en la manière d'établir des colonies aux pays nouvellement découverts [...] Ils ont abandonné leurs terres lorsqu'ils ont vu la moisson prête à recueillir et ainsi ont donné sujet à tous ceux qui sont capables d'en bien juger de se rire de leur simplicité et négligence²⁴.

Le maréchal de La Meilleraye semble partager cette analyse et se présente au même moment pour recueillir cet héritage.

LA COMPAGNIE DE MADAGASCAR

À la fin de 1653 ou au début de 1654 le duc de La Meilleraye, maréchal de France, grand maître de l'artillerie, lieutenant général en Bretagne, « un des hommes du plus grand mérite, de la plus constante faveur et le plus comblé de son temps » selon Richelieu, dont il est proche parent, demande une lettre de course auprès de la cour d'amirauté de Nantes, selon la réglementation en vigueur, pour armer deux bâtiments à destination de l'océan Indien²⁵.

21 Étienne de Flacourt, *Histoire de la grande île Madagascar*, Paris, s. n., 1661, 2^e éd., p. 439.

22 *Défenses de M. Fouquet sur tous les points de son procès*, op. cit., t. VIII, p. 35, 52.

23 Étienne de Flacourt, *Histoire de la grande île Madagascar*, op. cit., p. 385.

24 *Ibid.*, p. 460-471. Tiré à part en 42 p. BnF RES 4-LK11-60 (B,2).

25 Étienne de Flacourt, *Histoire de la grande île Madagascar*, op. cit., p. 426, 458. Sur La Meilleraye : Maria Cavaillès, Raphaël Supiot et al., *La Meilleraye. Destinée d'une famille aux XVII^e et XVIII^e siècles*, Parthenay, archives municipales et musée municipal de Parthenay, 2014.

La permission est bien sûr accordée, et La Meilleraye fonde une société au capital de 133 000 livres, dont 102 000 de ses propres fonds, pour acheter et équiper deux navires²⁶.

52

En août 1654, ces deux navires, l'*Ours* et le *Saint-George*, font escale à Fort-Dauphin et remettent à Flacourt une lettre de La Meilleraye : « Depuis nombre d'années, écrit celui-ci, vous avez resté sans aucune assistance. Je me trouve en lieu de pouvoir vous en donner, non seulement pour continuer le dessein qui vous avez entrepris, mais encore de l'augmenter²⁷. » Pour examiner cette proposition, Flacourt décide de rentrer dans le royaume et s'embarque sur l'*Ours*, parti de Fort-Dauphin en février 1655. Pour lui, la négociation avec La Meilleraye est d'autant plus difficile que la Société de l'Orient est affaiblie par sa dette, par le décès de plusieurs fondateurs et par le manque d'intérêt de plusieurs autres. Rigault est mort en 1652, Levasseur et Loynes en 1653, Berruyer vient de disparaître au moment du débarquement de Flacourt. Les successions de Rigault et Levasseur sont partagées entre plusieurs héritiers, et la veuve de Julius de Loynes hésite sur la conduite à tenir. Levasseur et d'Aligre ne paraissent plus. Nicolas Fouquet se fait représenter par son associé Sébastien Cazet.

Fort du succès de la précédente campagne de course²⁸, La Meilleraye poursuit le projet de création d'une nouvelle compagnie. Il fait construire sur le chantier d'Indret la *Duchesse*, de 600 tonneaux, et la *Maréchale*, de 520 tonneaux²⁹; il achète et fait radouber le *Grand Armand*, de 350 tonneaux, ainsi que le *Saint-Pierre*, de 200 tonneaux. Ces quatre bâtiments portant huit cents matelots et soldats ainsi que cent colons appareillent de Nantes en novembre 1655 et reviennent en septembre 1657 avec une cargaison provenant des pays du golfe Arabo-Persique et de Madagascar³⁰. Elle amène aussi Dian Machicore, fils d'un souverain malgache de la région de Fort-Dauphin, avec qui La Meilleraye espère une alliance lorsqu'il sera revenu dans son pays natal après avoir été instruit en France³¹.

26 Archives départementales (désormais AD), Loire-Atlantique, 4 E 2/173, « Enregistrement », le 5 juillet 1654.

27 *Ibid.*, p. 381.

28 La majeure partie de la cargaison (énumérée en quantité, non en composition) est portée à Orléans (et sans doute de là vers Paris et le centre du royaume) par la Loire (AD Loire-Atlantique, 4 E 2/178, « Marché de voitures », 16 août 1656).

29 AD Loire-Atlantique, 4 E 2/175, « Marché de construction », le 2 mai 1655.

30 Joseph Du Fresne de Francheville, *Histoire de la Compagnie des Indes*, *op. cit.*, p. 19-22.

31 Lazarre de La Salle de L'Hermine, *Mémoires de deux voyages et séjours en Alsace (1674-1676)*, publiés d'après le manuscrit original par Joseph Condre (Mulhouse, 1886, p. 131-132). Il reste en France et sert en qualité d'officier dans la garde du fils du maréchal de La Meilleraye.

Cet armement serait revenu à 300 000 livres³², avec un prêt de 60 000 livres effectué par Mazarin³³.

Durant l'expédition, La Meilleraye agit auprès du Conseil du roi et obtient de celui-ci un arrêt en date du 18 août 1656 autorisant la création d'une Compagnie de Madagascar et accordant des statuts en douze articles. Par le premier de ceux-ci, le roi confie l'île de Madagascar à la nouvelle société, « avec mêmes droits, pouvoirs et privilèges que ceux de la Compagnie des îles de l'Amérique » ; par les articles 2 et 3, la compagnie s'engage à transporter gratuitement et à installer des colons, soldats, artisans et missionnaires dans la colonie ; selon l'article 4, elle dispose du monopole du trafic commercial entre Madagascar et la France ; avec les articles 5 et 6, elle reçoit les forteresses, habitations, armes et navires, possessions de la Société de l'Orient ; cependant, selon l'article 7, les propriétaires d'habitations particulières doivent conserver leurs propriétés tout en réglant les redevances d'usage à la nouvelle compagnie. Les cinq derniers articles sont les plus importants : par l'article 8, la Compagnie de Madagascar n'est pas tenue des dettes de celle de l'Orient ; par le 9, la nouvelle compagnie est composée de cent parts et, « au cas qu'il se trouve quelque personne considérable qui désire d'y entrer pour la moitié ou autre grande proportion, elle lui pourra être accordée moyennant quelque avantage qu'elle fera à la Compagnie sur les premiers embarquements en faveur de cette notable portion qu'il lui sera accordée » ; par le 10, pour l'acquisition de l'autre moitié de cinquante parts la priorité est donnée aux associés de la compagnie précédente, celle-ci étant composée de vingt-cinq parts ; par le 11, le capital social est de un million de livres soit 10 000 livres par part ; par le 12, si les anciens associés de la Société de l'Orient ne paient pas leur quote-part ils seront déchus de leurs droits³⁴.

Deux maîtres des requêtes sont désignés pour recueillir les avis des anciens associés de la Société de l'Orient. Sébastien Cazet, la veuve de Loynes et les héritiers Berruyer se déclarent disposés à passer un accord pour entrer dans la Compagnie de Madagascar ; les autres posent des conditions préalables. Une tentative de conciliation engagée en octobre 1656 entre les représentants de La Meilleraye, Sébastien Cazet, Pierre de Beausse puis Étienne de Flacourt n'aboutit pas. Flacourt en particulier hésite entre deux fidélités³⁵. Les adresses successives des deux éditions de l'*Histoire de la grande île Madagascar* témoignent de ses hésitations : l'édition de 1658 est envoyée au maréchal de La Meilleraye ;

32 AN Colonies C/5/1, pièce 8, « Mémoire des associés de la Société de l'Orient ».

33 « État des biens, revenus et effets appartenant à Monseigneur [Mazarin] en la présente année 1656 : Son Éminence a dans la Compagnie pour l'île de Madagascar faite avec M. le maréchal de La Meilleraye, 60 000 livres », BnF, ms. Baluze 329, fol. 234.

34 BnF, ms. fr. 10.209.

35 Joseph Du Fresne de Francheville, *Histoire de la Compagnie des Indes*, op. cit., p. 16-22.

celle de 1661 à Nicolas Fouquet. En même temps il poursuit le recouvrement des sommes dues par les anciens associés de la Société de l'Orient auxquels il reproche de l'avoir abandonné au mépris de leurs promesses³⁶.

Au début de 1660, La Meilleraye est débouté de ses prétentions et Nicolas Fouquet prend la direction des opérations de la Société de l'Orient. Il fait publier un *Mémoire de ce qui s'est fait par la Compagnie des Indes d'Orient*, dans lequel il dénonce « les troubles et empêchements à eux faits, par des personnes puissantes et accréditées dans l'État qui les ont mis dans l'impuissance de faire ce qu'ils avaient résolu pour la gloire et avantage de la France³⁷ ». Il dirige l'armement de la *Vierge*, navire de 200 tonneaux parti au mois de mai avec Flacourt nommé « directeur général pour la Compagnie française de l'Orient en l'île de Madagascar³⁸ ». Après quinze jours de navigation, au début du mois de juin, ce vaisseau est attaqué par des Barbaresques à la hauteur de Lisbonne ; au cours du combat le feu se met aux poudres et le bâtiment explose entraînant la disparition de deux cents personnes parmi lesquelles Étienne de Flacourt³⁹.

54

Fouquet remplace ce bâtiment par l'*Aigle noir*, rebaptisé *Saint-Paul*, armé au début de 1661 et rentré le 19 avril 1663 avec, au témoignage de la *Gazette de France*, « de nombreuses raretés comme cuirs, ébène, indigo, aloès, muscade, gomme, ambre, pierreries ».

L'arrestation et l'emprisonnement de Fouquet mettent fin à cette tentative de reprise du trafic et encouragent La Meilleraye à poursuivre le projet d'installation à Madagascar⁴⁰.

Informé de l'armement de la *Vierge*, il avait fait partir la *Maréchale* au motif officiel de porter des missionnaires lazaristes à Fort-Dauphin. À l'escale du cap de Bonne-Espérance, ce bâtiment est reconnu incapable de naviguer et il est condamné. Après l'arrestation de Fouquet, il arme le *Saint-Charles* qui appareille en mai 1663 et rentre à Port-Louis en mai 1664 avec une « bonne » cargaison. En même temps, il tente de trouver d'autres fonds. Dans des courriers adressés au maréchal d'Aumont et au duc de Navailles, après avoir évoqué les « traverses et trahisons », faisant sans doute allusion à Flacourt et à Fouquet, il développe un plan de mise en valeur :

36 Arthur Malotet, *Étienne de Flacourt ou les Origines de la colonisation française à Madagascar*, op. cit., p. 270-274.

37 BnF 4-LK11-78, Nicolas Fouquet, *Mémoire de ce qui s'est fait par la Compagnie des Indes d'Orient*, s. l. n. d. (1660).

38 Dernis, *Recueil ou collection des titres*, op. cit., t. I, p. xvi ; Joseph Du Fresne de Francheville, *Histoire de la Compagnie des Indes*, op. cit., p. 22.

39 BnF 4-LN27-7600, *Éloge de feu Monsieur de Flacourt, directeur général de la Compagnie française d'Orient. Avec la relation de son naufrage*, s. l., 1661.

40 Urbain Souchu de Rennefort, *Relation du premier voyage de la Compagnie des Indes orientales en l'île de Madagascar*, Paris, Pierre Aubouïn, 1668, p. 60 ; Joseph Du Fresne de Francheville, *Histoire de la Compagnie des Indes*, op. cit., p. 21-22.

[Il faut] mettre les affaires de Madagascar en une situation de pouvoir se soutenir d'elles-mêmes, avoir des établissements de forts solides [qui] servent d'entrepôts et de rafraichissements pour tous les vaisseaux qui auraient dessein de trafiquer aux grandes Indes, à la mer Rouge et au sein Persique, [...] porter des hommes à l'île de Mascareigne, autrement l'île de Bourbon, laquelle il faut nécessairement occuper, étant un lieu très sain, très fertile et très abondant en chair et poisson⁴¹.

Le maréchal décède à la fin de 1663 et son fils Armand-Charles de La Meilleraye, devenu duc Mazarin depuis son mariage en février 1661 avec Hortense Mancini, nièce du cardinal, et principal légataire avec la condition de porter le nom et les armes de Mazarin⁴², n'entend pas poursuivre le projet de Madagascar. Il accepte de remettre les actifs et transfère ses droits à la Compagnie des Indes orientales fondée en août 1664. Après un arbitrage rendu par Colbert, informé de la situation réelle de Fort-Dauphin par Quercadiou⁴³, capitaine du *Saint-Charles*, arrivé à Nantes en mai 1664, le duc Mazarin reçoit une indemnité de 100 000 livres, qu'il investit immédiatement dans la nouvelle compagnie, dont il est l'actionnaire le plus important.

Après avoir eu connaissance de cette disposition, les associés de la Société de l'Orient, soit fondateurs, soit héritiers, demandent un dédommagement qu'ils obtiennent. Michel d'Aligre, conseiller du roi et futur chancelier, Sébastien Cazet, secrétaire du roi, Olivier Picques, marchand à Paris, Armand de Loynes, conseiller au parlement de Metz, et Pierre de Beausse, secrétaire ordinaire de la reine mère et futur chancelier de l'État de Madagascar, se partagent 20 000 livres en actions de la nouvelle Compagnie des Indes orientales⁴⁴.

À Madagascar, où une centaine de Français résident encore, la transmission de pouvoir se déroule le 14 juillet 1665. Après avoir fait rendre les honneurs à la mémoire du maréchal de La Meilleraye, son représentant dans l'île remet son commandement à Urbain Souchu de Rennefort, « secrétaire de l'État de la France orientale⁴⁵ ».

Certes, il s'agit d'une installation encore bien fragile, cependant seize navires français ont parcouru en vingt ans les routes navales de l'océan Indien. Les

41 Henri Froideveaux, « Les derniers projets du duc de La Meilleraye sur Madagascar (1663) », *Revue de l'histoire des colonies françaises*, 1915, p. 406.

42 BnF, 4-FM-17261, *Du contrat de mariage de haut et puissant seigneur Armand-Charles de La Porte, marquis de La Meilleraye, grand maître et capitaine général de l'artillerie de France... et de demoiselle Hortense Mancini...*, s. l. n. d.

43 François Charpentier, *Relation de l'établissement de la Compagnie française pour le commerce des Indes orientales*, Paris, Sebastien Cramoisy & Sebastien Mabre-Cramoisy, 1665, p. 76-78.

44 Dernis, *Recueil ou collection des titres*, op. cit., t. 1, p. 77-82.

45 Urbain Souchu de Rennefort, *Relation du premier voyage de la Compagnie des Indes orientales en l'isle de Madagascar*, Paris, Pierre Auboüin, 1688, p. 60-74.

navigateurs en ont poursuivi la connaissance, ils ont créé une installation permanente à Madagascar en attendant l'aménagement de celle de Bourbon. C'est l'étape de fondation d'un projet destiné à permettre aux Français, sujets d'une puissance navale européenne, d'entrer sur le marché des Indes orientales à l'instar des Portugais, Hollandais et Britanniques, et les âpres rivalités autour de ce commerce, non seulement entre nations, mais aussi entre capitalistes d'un même État, montrent qu'il est profitable.

Tableau 1. Armements français à destination de l'océan Indien, 1642-1664

Navire	Capitaine	Départ	Retour
Société d'Orient			
<i>Saint-Louis</i>	Coquet	Dieppe, mars 1642	Naufragé – Madagascar, décembre 1642
<i>Saint-Laurent</i>	Rezimont	Dieppe, novembre 1643	Camaret, juin 1645
<i>Royal</i>	Lormeil	Dieppe, mars 1664	Saint-Malo, juin 1646
<i>Saint-Laurent</i>	Roger Le Bourg	Dieppe, février 1646	Dieppe, juin 1647
<i>Saint-Laurent</i>	<i>Id.</i>	La Rochelle, mai 1648	Brouage, juillet 1650
<i>Vierge</i>	Avice	Dieppe, mai 1660	Incendié – mai 1660
<i>Aigle noir/Saint-Paul</i>	Hugo	1661	1663
Compagnie de Madagascar			
<i>Saint-Georges</i>	La Forest	Nantes, janvier 1654	Nantes, décembre 1655
<i>Ours</i>	Pronis	Nantes, janvier 1654	Nantes, décembre 1655
<i>Duchesse</i>	La Roche Saint-André	Nantes, novembre 1655	Nantes, 1657
<i>Maréchale</i>	Coulon	Nantes, novembre 1655	Nantes, 1657
<i>Grand Armand</i>	Rezimont	Nantes, novembre 1655	Nantes, 1657
<i>Saint-Pierre</i>	Labriauté	Nantes, novembre 1655	Saint-Nazaire, septembre 1657
<i>Saint-Georges/Saint-Jacques</i>	Goascer	Saint-Nazaire, mars 1657	mars 1663
<i>Maréchale</i>	Véron	Nantes, janvier 1660	Condamné – cap de B.-E., mai 1660
<i>Saint-Charles</i>	Quercadiou	Nantes, avril 1663	Port-Louis, mai 1664

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.)

« BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

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

Épisode de la vie scientifique du XVII^e siècle

Jean Mascart

REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

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