COLBERT et la GUINEE

par Gérard Chouin

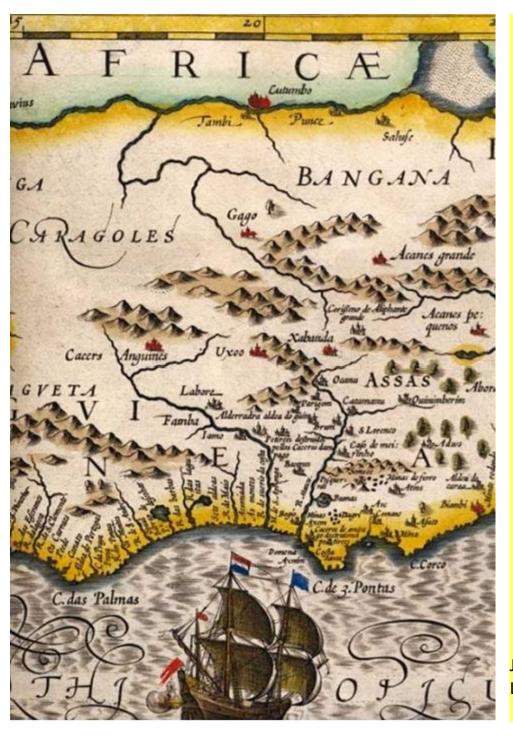
Conférence du mardi 22 juin 2011

Texte intégral et illustration aimablement fournis par le conférencier, mise en page en format "diaporama" de Christian Lambinet

Société Hyéroise d'Histoire et d'Archéologie

Mesdames, Messieurs, je voudrais tout d'abord vous remercier de m'avoir invité pour parler autour d'un sujet quelque peu intriguant : l'Afrique.

Quelques mots pour me présenter. Je m'appelle Gérard Chouin et parmi vous, je salue mes parents, Françoise et Bernard, qui m'ont convaincu de venir m'adresser à vous aujourd'hui. Rien ne me prédestinait à partir à la rencontre du passé de l'Afrique, si ce n'est mon goût prononcé pour ce qui est ailleurs et pour la différence - et y a-t-il un ailleurs plus différent que l'Afrique ? Historien, je suis tout d'abord un produit du Centre de Recherche Africaine de l'Université de Paris I où j'ai étudié les relations de voyage "en Guinée" comme source d'histoire et les relations diplomatiques entre le royaume de Louis XIV et les Etats africains de la côte de Guinée à partir de la fin des années 1660. Car contrairement à ce qu'on veut bien nous dire, l'Afrique est bien entrée dans l'histoire, et cela il y a bien longtemps. C'est à ces premières amours que je reviens aujourd'hui, pour vous parler de la petite histoire au sein de la grande, où l'histoire de France croise l'histoire de l'Afrique.



Colbert et l'Or de Guinée

Le voyage en Guinée du vaisseau "Le Tourbillon" (1670-1671)
Par Gérard Chouin

Jodocus Hondius, 1606, Guineae Nova Descriptio d'après Luis Texeira da Mota (c. 1590) J'ai choisi comme point d'entrée un personnage important et bien connu de l'histoire du règne de Louis XIV, Jean-Baptiste Colbert dit Colbert (1619-1683).

Nul besoin de présenter Colbert, l'homme d'Etat statufié comme modèle du ministre désintéressé, visionnaire, modérant les dépenses fastieuses du monarque, acharné à la tâche par la IIIème république, mais qui de son temps comme aujourd'hui, attire de fait des commentaires bien contrastés. Colbert fut haï en son temps par le parti de Fouquet bien sûr, l'écureuil, qu'il détruisit, ou encore par Mme de Sévigné, qui l'appelait le "Nord" en référence à sa froideur. Plus récemment, plusieurs ouvrages sur Colbert ont mis l'accent sur des facettes contrastées du personnage : tandis que dans son ouvrage "Colbert, La politique du bon sens", Michel Vergé-Francesci loue le caractère modéré du ministre, notamment en matière de tolérance religieuse, d'autres tels Daniel Dessert ou François d'Aubert, magistrat à la cour des comptes, montrent un homme dont la fortune fut assurée par le trafic d'influence, les commissions occultes, la spéculation sur les billets de l'Épargne, le népotisme - le clan Colbert se répand dans les sphères du pouvoir -, jusqu'aux subventions publiques et autres privilèges accordés aux entreprises dans lesquelles il a des intérêts. De quoi expliquer qu'à sa mort sa fortune, qui s'élève à près de dix millions de livres, est l'une des plus grandes de France - pas mal pour le fils d'un drapier de Reims qui pour riche qu'il fût, ne jouait pas dans la cour des grands.

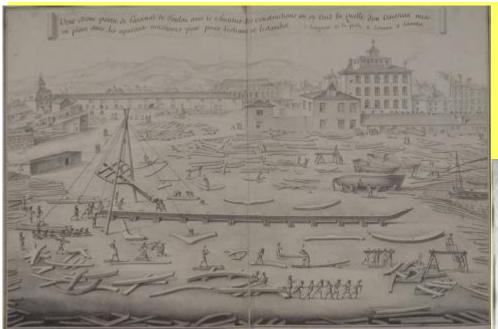
Pour accéder à ses ambitions, il lui faut une France forte, industrieuse et riche. Après tout, que peut-on voler dans une caisse vide? Ne serait-ce que pour garantir son enrichissement, il faut que l'impôt rentre dans les caisses, que l'or afflue dans le royaume, que la force des armes puisse éventuellement venir soutenir celle du commerce. L'un des instruments de cette puissance, c'est la Marine.



La Marine française en 1661

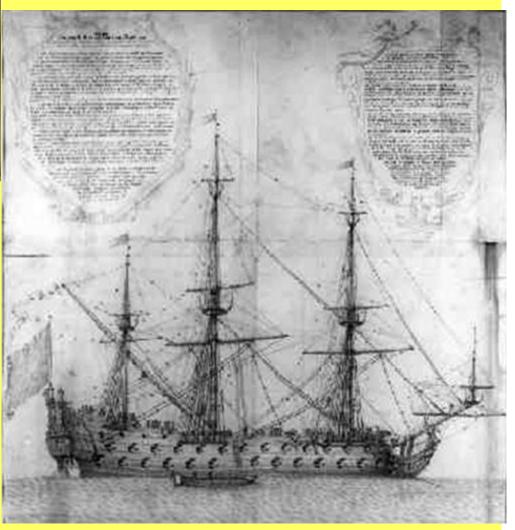
- Force navale de Richelieu détruite pendant la Fronde (1648-1653)
- 1661: environ 20 bâtiments de guerre dont 3 peuvent tenir la haute mer, et 6 galères;
- 1669: création pour Colbert de la charge de "secrétaire d'état à la Marine"
- Convaincre Louis XIV, le terrien

Jusqu'en 1661, la Marine n'est pas une préoccupation centrale de l'administration royale. Après l'éviction de Fouquet, Colbert qui le remplace comme intendant des finances commence lui à se pencher sur le dossier. Malgré ses milliers de kilomètres de côte, la France est demeurée un pays essentiellement tourné vers les terres. La flotte de 80 bâtiments de guerre et 20 galères construite par Richelieu a été largement détruite pendant la Fronde, et en 1661, Colbert ne trouve qu'une vingtaine de navires dont seuls 3 sont en état de tenir la haute mer. La Marine devient alors une obsession pour Colbert qui, devenu Contrôleur Général des Finances en 1665, parvient à persuader Louis XIV de créer à son profit la charge de Secrétaire à la Marine, chose effective en 1669.



- Restructuration des arsenaux / homogénéisation des principes de construction
- Appel aux meilleurs techniciens européens du temps / les vaisseaux sont construits à la chaîne
- Soutien à toutes les industries qui fournissent les chantiers / gestion des forêts pour assurer la fourniture de bois sur plusieurs siècles
- 1671: 196 navires de guerre
- 1677: 300 vaisseaux de guerre
- Réaménagement des ports, fortification, création de nouveaux ports dont Rochefort et Toulon

Création d'une marine de guerre (1661-1671)



Les fondations de la puissance navale française sont posées entre 1661 et 1671. En l'espace de dix ans, la capacité de la Royale est multipliée par 10. C'est toute la filière de construction navale qui est repensée, planifiée et mise en oeuvre le plus vite que possible, depuis la gestion des forêts qui fournissent le bois, les subventions à toutes les industries qui fournissent les matériaux et les pièces détachées, la venue en France des plus grands spécialistes européens en matière de construction navale qui, ensemble avec des géomètres standardisent la construction des vaisseaux et assurent leur production à la chaîne. Les pièces sont préparées à l'avance et montées en des temps records : on assemble une frégate en 22 heures à Brest, une galère en 7 heures à Marseille...



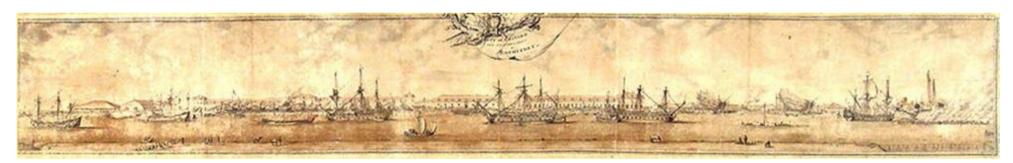
Les ports sont fortifiés par Vauban, souvent agrandis, certains sont même créés de

toute pièce, tel que Rochefort dont on ne peut oublier l'admirable corderie royale.



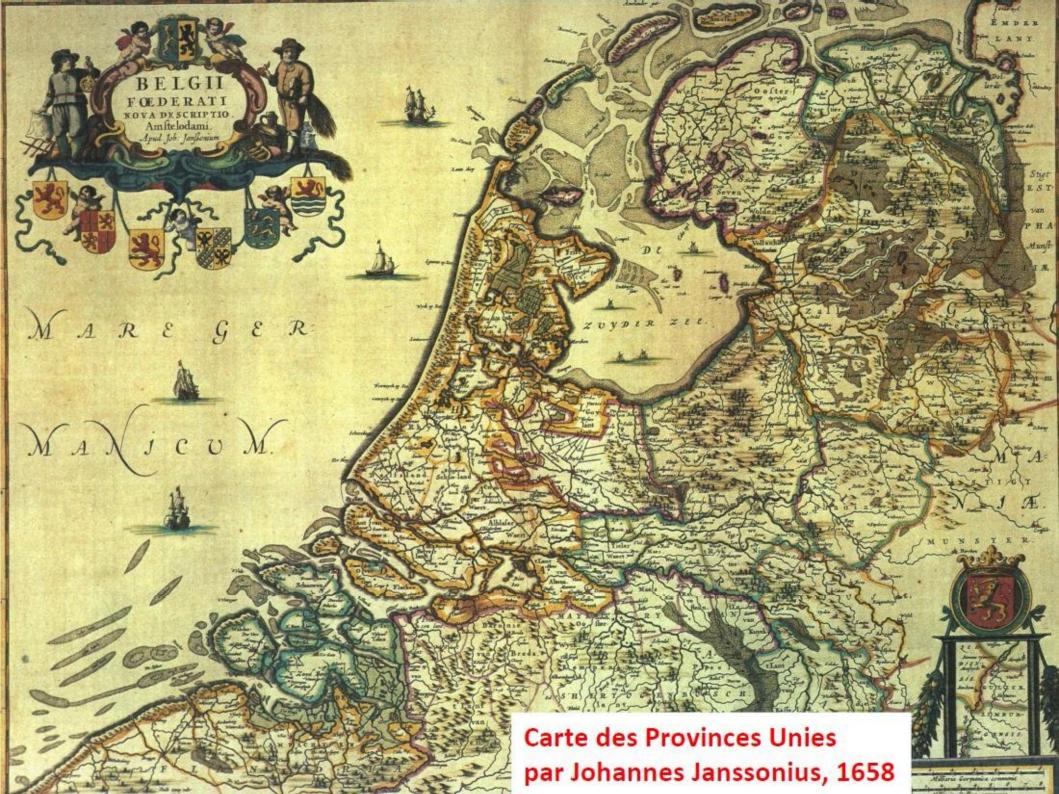
Pourquoi un tel effort?

- Tournant stratégique dans l'histoire de France : une France plus tournée vers la mer
- Rivaliser avec l'Angleterre et surtout avec les Provinces-Unies (Hollande)
- Encourager le commerce lointain en faisant accompagner les vaisseaux de commerce par des vaisseaux de guerre



Arsenal de Rochefort en 1690

Pourquoi un tel effort ? De fait, Colbert est surtout soucieux de développer une marine de guerre pour contrer les autres puissances navales européennes du temps. Pour Colbert, une marine de guerre est essentielle pour accompagner les navires de commerce et contrer les puissances qui se sont approprié le monopole du commerce, et notamment du commerce lointain.





Tout particulièrement dans la ligne de mire du ministre et du roi se trouve la confédération des sept provinces qui formaient la partie septentrionale des Pays-Bas espagnols jusqu' en 1581 et qui, libérées de tutelle la espagnole, forment depuis 1586 une sorte de république qu'on appelle alors les Provinces-Unies1.

Elle depuis réunit l'union d'Utrecht en 1579 les provinces calvinistes du nord : la Zélande, la Hollande, l'Utrecht, l'Overijsel, la Frise, le Groningue et la Gueldre. Comme **VOUS** l'observez sur cette carte. la caractéristique de ce nouveau pays, c'est bien sûr l'omniprésence de la mer.

Source: www.livius.org



Entre la fin du XVIème siècle et le milieu du XVIIème siècle, les Provinces-Unies construisent une flotte militaire prodigieuse qui, tout d'abord est dirigée contre l'occupant espagnol puis très rapidement sert bientôt de chien de garde à une autre flotte, marchande celle-ci, qui bientôt circule sur toutes les mers du monde, renversant partout les monopoles portugais et espagnols hérités des grandes découvertes (os descobrimentos comme les appellent les Portugais).



Hendrick Cornelisz Vroom (1599), Le retour à Amsterdam de la seconde expédition aux Indes Orientales (détail)

En 1602, après deux voyages fructueux en Asie, est fondée la compagnie néerlandaise des Indes Orientales (VOC), une gigantesque machinerie privée, une société anonyme qui devient dès sa création un état dans l'état.

La VOC a ses propres vaisseaux et ses propres soldats, elle bat monnaie et fait la guerre, elle construit un empire colonial en Asie et impose son monopole sur le commerce des épices. Peutêtre un jour reviendrai-je pour vous parler de cette formidable entreprise, sans doute l'une des plus puissantes sociétés privées de tous les temps. Bien entendu, à une époque où le canal de Suez n'existe pas, les navires de la VOC doivent contourner l'Afrique pour accéder à l'océan indien. La façade occidentale de l'Afrique, cependant, ne sera pas un terrain de jeu pour la VOC, à l'exception de l'Afrique du Sud où la compagnie, qui a besoin d'une base de ravitaillement sur la route des Indes, établit la colonie du Cap en 1652.



La Vereenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) Compagnie Unie des Indes Orientales

Créée en 1602 • Gigantesque entreprise privée, état dans l'état • Droit de déclarer la guerre et a son armée • Bat sa propre monnaie • Impose son monopole sur le commerce des épices, du thé, de la porcelaine etc... • Est à la base de l'empire colonial hollandais en Asie (indépendance de l'Indonésie en 1949)



"Le commerce est une guerre d'argent."

Jean-Baptiste Colbert

Une citation de Colbert qui en dit long sur sa philosophie

La West Indische Compagnie (WIC) La compagnie néerlandaise des Indes Occidentales

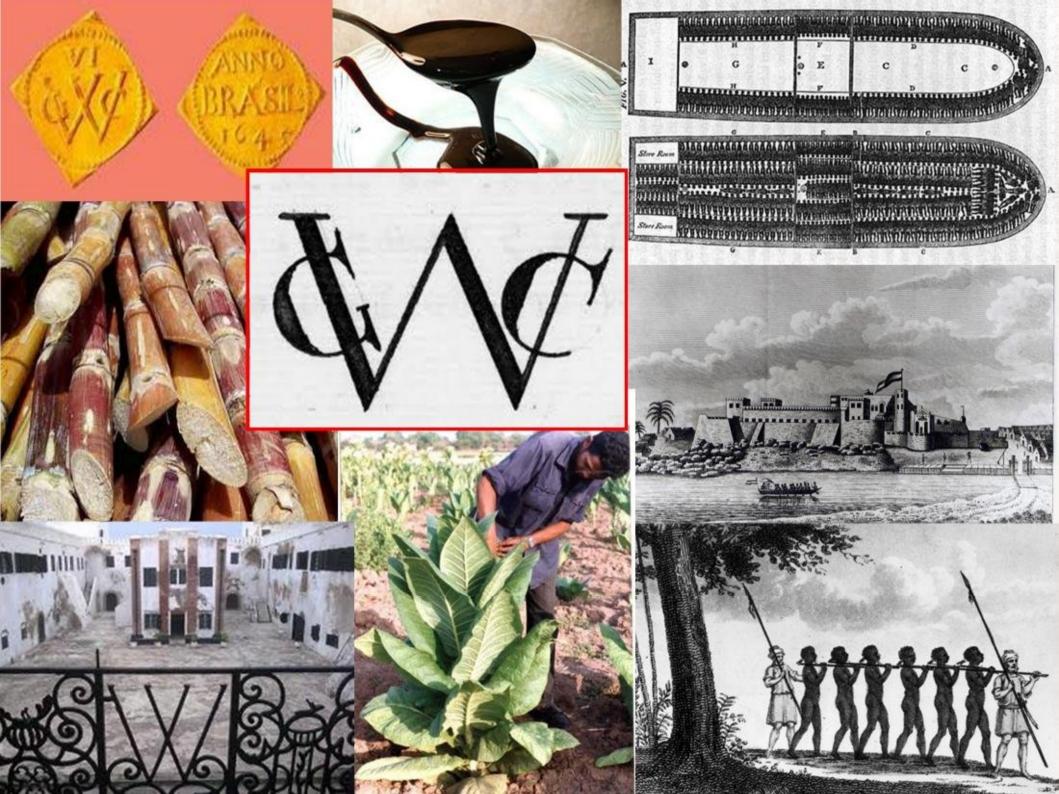
- Créée en 1621 pour le commerce atlantique
- 1621-1640: la WIC s'installe au Brésil, au Surinam, en Amérique du Nord et sur les Côtes occidentales d'Afrique, souvent au détriment des Portugais
- 1653: perte du Brésil, les ennuis commencent
- 1650-1670: montée de la concurrence anglaise et française
- 1674: la WIC fait faillite; est remplacée par la seconde WIC, moins ambitieuse, qui existera jusqu'en 1791

Pour l'Afrique et d'une certaine manière pour limiter la puissance de la VOC, les Provinces-Unies décident de la création d'une nouvelle compagnie, la Compagnie néerlandaise des Indes occidentales (la WIC) qui reçoit sa charte de fondation en 1621. Organisée sur le modèle de la VOC la WIC n'a cependant pas son indépendance, notamment sur le plan militaire.

La compagnie des Indes occidentales se lance dans ce que l'on appelle aujourd'hui le commerce triangulaire, établissant des comptoirs sur les côtes occidentales de l'Afrique, et conquérant des territoires dans les îles caraïbes, en Amérique du Sud et du Nord. Entre 1621 et les années 1640, la compagnie se déploie avec succès dans sa zone de monopole, capturant une partie de ce qui est devenu le Brésil et établissant les colonies du Surinam et sur la côte est des Etats-Unis d'aujourd'hui, pratiquant également la piraterie avec succès sous couvert de leurs prétentions monopolistiques.

Des îles caraïbes tombent également sous la tutelle hollandaise, telles que Curaçao et Saint-Eustache. Sur les côtes de l'Afrique les Hollandais s'attaquent avec succès au monopole que les Portugais avaient établi depuis la fin du XVème siècle sur la côte de l'actuel Ghana, également connue à cette époque sous le nom de côte de la mine ou côte de l'or (1637 : São Jorge da Mina ; 1645 : Axim).

A partir de la seconde moitié du XVIIème siècle, pourtant, la compagnie commence à enregistrer un revers de fortune : la perte du Brésil repris par les Portugais en 1653, la montée en puissance et l'agressivité croissante d'autres nations européennes, notamment les Anglais qui commencent à dominer la production sucrière dans les Antilles, entraînera la chute de la compagnie, criblée de dette et liquidée en 1674. Une deuxième compagnie hollandaise sera immédiatement constituée, qui perdurera jusqu'en 1791.

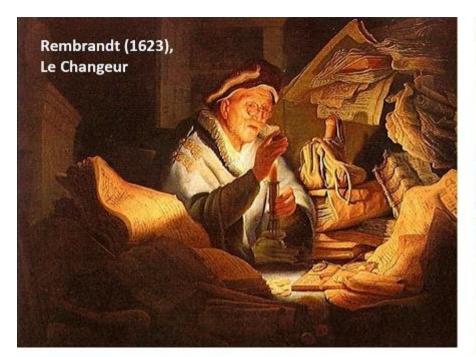


L'empire commercial néerlandais de la VOC et WIC



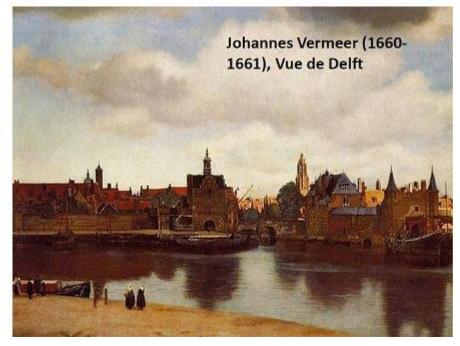
L'empire hollandais vers le milieu du XVIIème siècle

Ces difficultés du commerce triangulaire, Colbert ne les mesure pas en 1669, lorsqu'il devient le premier Secrétaire d'Etat à la Marine de l'histoire de France. Tout ce qu'il voit, c'est une Hollande rendue riche, prospère et puissante grâce au commerce mondial. Et il n'a pas tort.







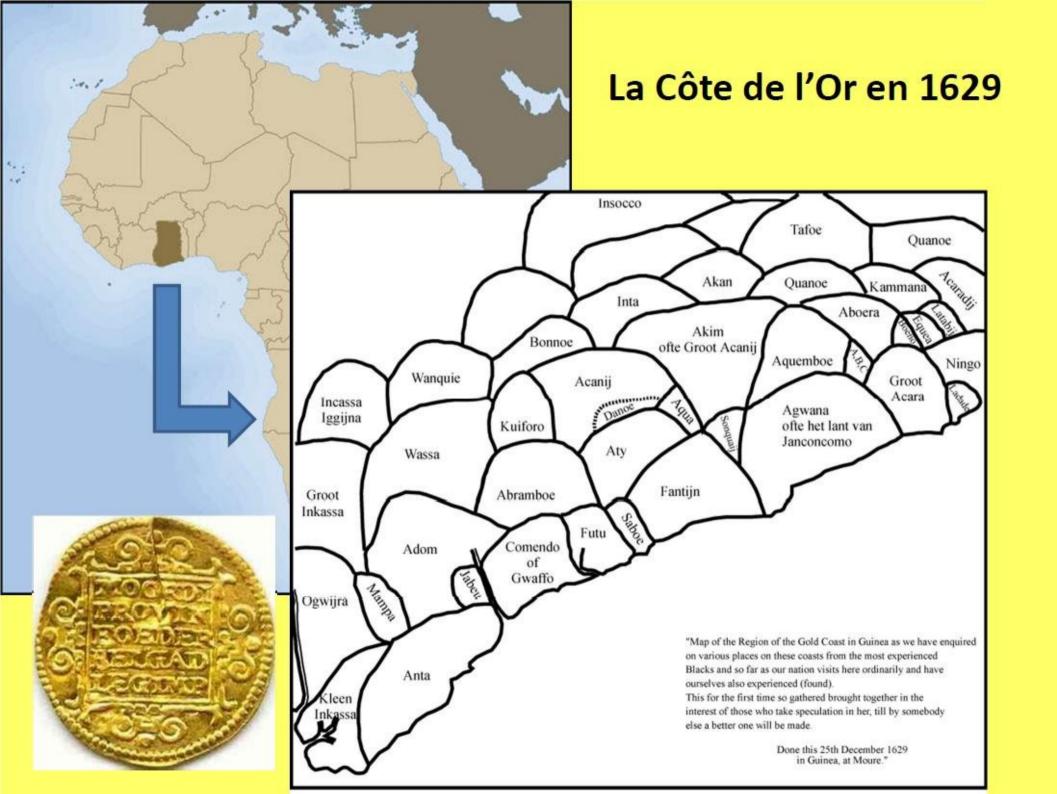


Encore aujourd'hui, on parle de siècle d'or pour décrire la Hollande du XVIIème siècle, devenue le point de convergence de nombreux intellectuels attirés par la liberté religieuse, l'absence de censure et la qualité des universités et des ateliers d'imprimerie, une région où l'on enregistrait le plus faible taux d'analphabétisme. Patrie des sciences, de la géographie, de la cartographie, des lettres et des arts, c'est grâce au commerce que les Provinces-Unies s'étaient élevées au premier rang des nations européennes, et c'était justement cette place



que Colbert et Louis XIV avaient l'ambition de revendiquer pour la France.

Pour Colbert, les Provinces-Unies sont donc tout à la fois le modèle à imiter et le concurrent à éliminer, et ceci d'autant plus qu'aux motifs purement économiques se mêlent des considérations religieuses. Il est très clair dans les archives que la vision ultramarine de Colbert, c'est essentiellement de miner les fondements des compagnies hollandaises et de leur substituer des compagnies françaises. Colbert est sans doute le premier homme d'Etat français à penser notre pays dans une perspective globale et, dès son arrivée à la Marine, l'Afrique de l'Ouest occupe une place de premier choix dans ses réflexions stratégiques. Plus particulièrement, c'est la Côte de l'Or, c'est-à-dire le littoral de l'actuel Ghana, qui excite son imagination.



Il faut dire que la Côte de l'Or a deux caractéristiques propres à retenir l'attention du ministre.

Premièrement, le toponyme fait clairement référence à la marchandise principale qu'on en retire : le métal précieux entre tous à une époque dominée par ce que l'on appelle le mercantilisme, c'est-à-dire pour simplifier le courant de pensée économique selon lequel ce qui fait la richesse d'une nation, c'est sa capacité à capter une plus grande partie de l'or en circulation dans le monde tout en limitant au maximum l'usage de métal précieux pour l'achat de biens importés. De ce point de vue, il s'agissait donc d'échanger des marchandises à faible valeur ajoutée manufacturées en France sur la côte d'Afrique contre de l'or qui viendrait enrichir les caisses du royaume. Mieux encore, on imagina pouvoir contrôler la production de cet or...

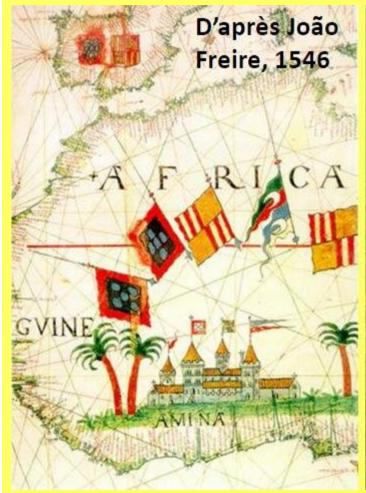
Deuxièmement, cette Côte de l'Or se trouvait justement sous la domination des Hollandais qui y possédaient plusieurs comptoirs fortifiés. En s'imposant sur la Côte de l'Or, le ministre faisait donc d'une pierre deux coups : non seulement il s'attaquait à la puissance hollandaise au niveau de l'une de ses sources en métal précieux mais il détournait en plus cette manne vers les caisses du roi, lesquelles en avaient grandement besoin, et éventuellement vers sa propre poche, mais comme on dit, tout travail mérite salaire.

A ce stade de la conférence, permettez-moi de zoomer sur cette côte africaine pour nous permettre de mieux comprendre la stratégie de Colbert à la fin des années 1660 dans son contexte historique élargi. Comment est-on passé de découvertes portugaises de la fin du XV^{ème} siècle à la domination hollandaise de la deuxième moitié du XVII^{ème} siècle ? Mais peut-on vraiment parler de domination hollandaise ? Et quid de la présence française dans les eaux du Golfe de Guinée avant Colbert ?

Il y a près de trois ans environ, M. Pierre Valière m'a précédé devant vous pour évoquer l'histoire d'Henri le Navigateur et les découvertes portugaises des côtes occidentales de l'Afrique, rendues possibles par des développements dans la science nautique portugaise. Ces découvertes assurèrent aux Portugais l'ascendant sur le commerce le long des côtes africaines pour un peu plus d'un siècle, même si dès le début de l'aventure, des navires armés ailleurs en Europe s'engagent dans leur sillage. Pour protéger leur monopole, particulièrement sur la Côte de l'Or, les Portugais construisirent des comptoirs fortifiés.

São Jorge da Mina

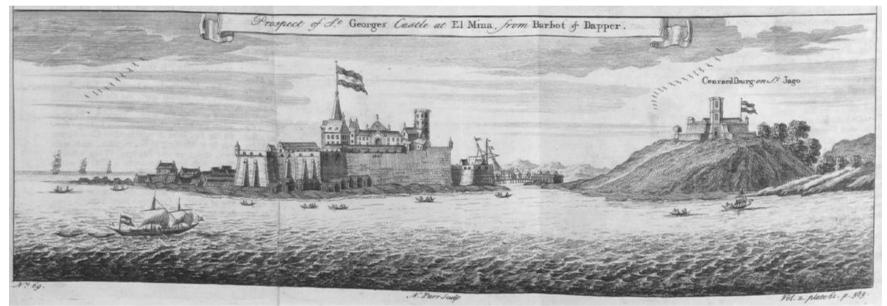
Etabli par les Portugais en 1482
 Capturé par les Hollandais en 1637





Le plus ancien, Sao Jorge da Mina [illustrations] au centre de la Côte de l'Or, fut construit en 1482 et servit de quartier général pour les activités portugaises sur tout le Golfe de Guinée jusqu'en 1637. Graduellement, le commerce glissa entre les mains des navires privés essentiellement hollandais mais aussi français, nous le verrons, qui faisaient le commerce sous voile {Aparté sur le commerce sous voile, la barre, les caractéristiques du commerce côtier}.

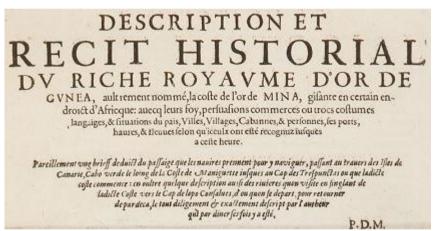
Il ne faut en effet pas se figurer que les Portugais s'engagèrent dans une quelconque tentative de colonisation des régions. Ils n'en avaient pas les moyens. Leur objectif était purement commercial et, contrairement à ce que l'on pourrait penser, il n'était même que très peu question de conversion au christianisme et les efforts dans ce domaine restèrent limités au strict minimum. La juridiction portugaise s'étendait rarement au-delà des murs de leurs comptoirs, et ils s'inscrivaient donc dans l'espace politique et économique africain dont ils devinrent l'un des acteurs. Sao Jorge da Mina, par exemple, se situait à la frontière entre deux petits états connus le plus souvent aujourd'hui sous les noms d'Eguafo et Fetu.



Saint-George de la Mine

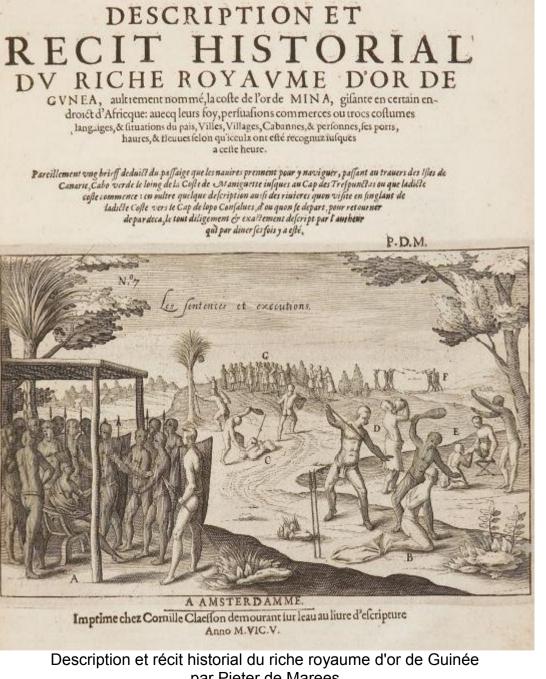
Lorsqu'après 1580, le Portugal perd son indépendance au profit de l'Espagne de Philippe II, le pays entier est en crise. L'Espagne se désintéresse du sort de cette province, et le commerce atlantique décline. Sur la Côte de l'Or, les navires n'arrivent plus et les relations avec les Etats africains voisins se dégradent. Dans le même temps, les navires des Provinces-Unies arrivaient de plus en plus nombreux avec des marchandises variées qui répondaient mieux à la demande africaine.

On doit d'ailleurs aux Hollandais les récits de voyage les plus riches d'information, et notamment la Description et récit historial du riche royaume d'or de Guinée, par Pieter de Marees, peut-être un barbier/chirurgien, qui fit le voyage de Guinée à l'extrême fin du XVIème siècle et publia son ouvrage tout d'abord en Hollandais en 1602 puis une excellente traduction française en 1605.



Page de garde De Marees 1605

Publiée par Claes, un éditeur spécialisé dans les relations de voyage du temps, la relation de voyage était richement illustrée de gravures faites par des graveurs qui tentaient de transcrire les mots en images, produisant des gravures qui nous parlent surtout aujourd'hui de la manière dont les Européens de l'époque moderne se représentaient l'Afrique et les Africains.



par Pieter de Marees





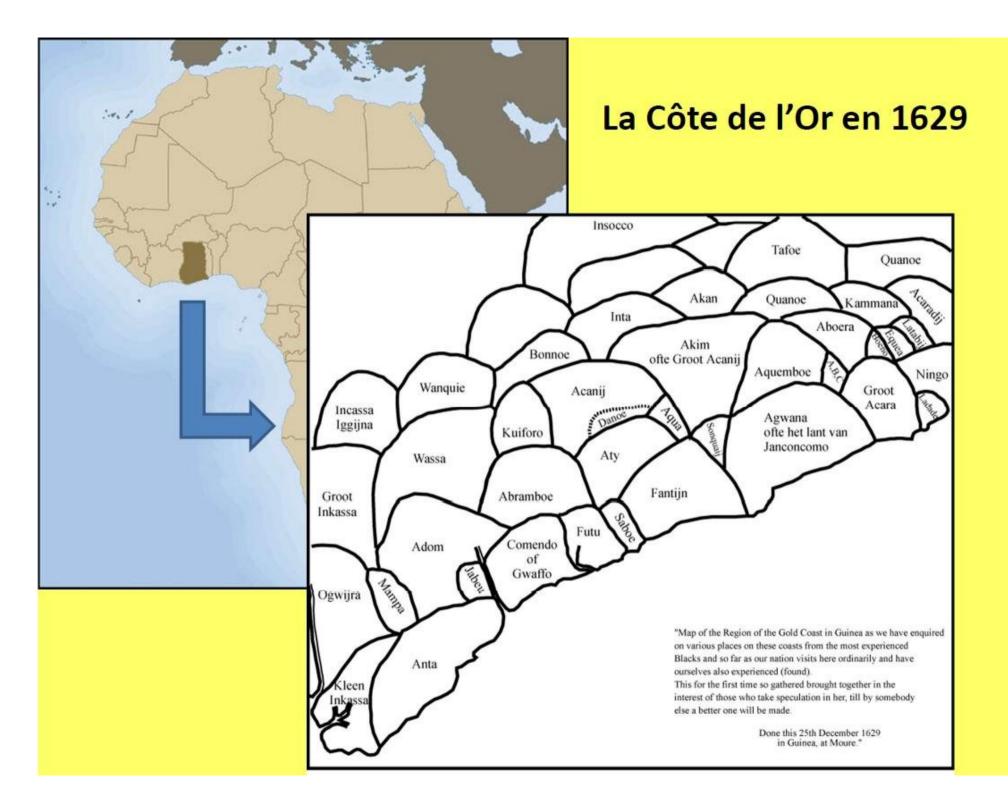
Ces images seront reprises dans de nombreuses relations de voyage tout au long du XVIIème siècle.

Mais revenons au fil principal de notre histoire. Entre 1596 et 1625, les Hollandais tentèrent à cinq reprises de se lancer à l'assaut de Sao Jorge da Mina, mais furent à chaque fois déboutés par les Portugais et leurs milices armées. Peu à peu, l'expérience du commerce aidant, les Hollandais développèrent une meilleure connaissance du milieu et se rendirent compte que la résistance portugaise ne tenait qu'à la neutralité bienveillante de leurs voisins africains. Déjà en 1625, l'attaque menée par les Hollandais reposait sur une alliance avec le royaume d'Asebu sur le littoral duquel ils avaient érigé leur première forteresse en 1612.

Après l'échec de 1625, ils investirent donc dans une intense offensive diplomatique en direction des royaumes d'Eguafo et de Fetu. Les effets de cette offensive ne furent pas immédiats car les Etats africains n'étaient pas forcément pressés de voir s'installer derrière les remparts de Sao Jorge da Mina, une puissance qui soit en mesure d'imposer son monopole par la force. Les Etats africains côtiers avaient d'avantage intérêt à commercer librement avec tous les navires arrivant sur leurs côtes, quelle que soit leur nationalité. Pourtant, en 1637, pressentant que les Portugais n'étaient plus en mesure de résister à la pression hollandaise, les Africains s'allièrent à ces derniers pour donner le coup de grâce.

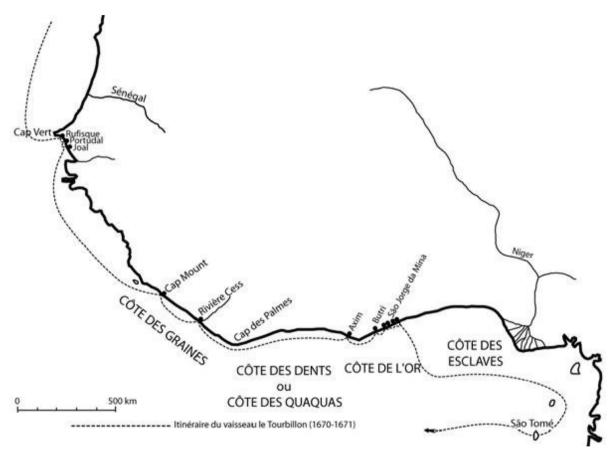
Les Hollandais étaient maintenant maîtres du commerce de l'or de Guinée, même s'il fallut attendre 1645 pour que la dernière forteresse portugaise sur la Côte de l'Or, à Axim, se rendît. Pourtant, les Etats africains eux n'étaient pas prêts à abandonner leur habitude du libre commerce et de ne traiter qu'avec les seuls Hollandais au risque de se voir imposer des termes d'échanges qui ne fussent pas en leur faveur. Sitôt installés à Sao Jorge da Mina, les Hollandais se retrouvèrent dans la situation défensive des Portugais, oeuvrant par tous les moyens à empêcher les Européens d'installer des comptoirs sur la Côte. A ce jeulà, ils ne furent pas toujours gagnants. Entre 1637 et 1670, les Anglais mais aussi les Suédois et les Danois parvinrent à construire des comptoirs fortifiés.

Notre intrigue commence donc à se mettre en place. Nous avons vu l'empire Portugais grandir puis se disloquer au profit des Hollandais. Sur la Côte de l'Or, la présence commerciale de la Compagnie des Indes Occidentales monte en puissance tout au long du premier tiers du XVIIème siècle. Avant le milieu du siècle, elle se sera substituée aux Portugais dans les comptoirs bâtis par ces derniers depuis la fin du XVème siècle.



La tragédie des historiens de cette période de l'histoire de l'Afrique ou de l'histoire de la présence européenne en Afrique, est de savoir qu'il a existé de nombreuses sources d'archives et qu'elles ont été détruites. Ainsi y avait-il un volume considérable d'archives portugaises portant sur la Côte de l'Or qui brûlèrent pendant le grand incendie qui suivit le tremblement de terre et tsunami qui détruisit Lisbonne en 1755.

Pour la Hollande, par arrêté ministériel de 1821, la plus grande partie des archives de l'ancienne WIC fut envoyée aux moulins à papier. Le reste, conservé dans les greniers du département de la marine, fut en grande partie détruit lors d'un incendie en 1844. Ces pertes sont irremplaçables. Qu'on ne s'étonne donc pas de constater que l'on sache finalement fort peu de choses sur les activités de navires français sur les côtes d'Afrique occidentales avant nomination de Colbert.

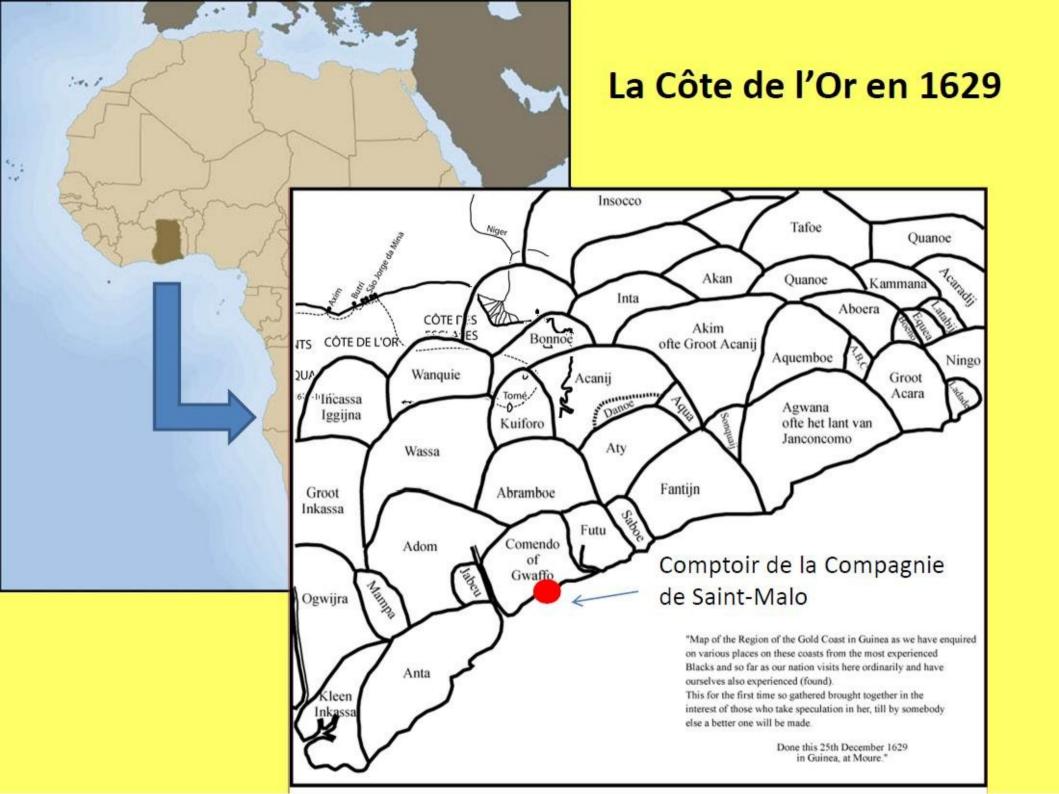


Pourtant, ce qui reste de documents portugais et quelques autres sources européennes montre que les Français étaient bien présents dès le XVIème siècle comme marchands interlopes mais également pour des activités de piraterie. Il n'existe cependant aucun récit de voyage français publié pour cette période et l'historiographie de ces voyages est pour ainsi dire inexistante.

Voyages français en Guinée

- Manque de sources
- 1530-1570: voyages assez nombreux sur la Côte de l'Or
- 1590-1630: voyages plus souvent entre la Sénégambie et la Sierra Leone
- 1634-c. 1649: Première compagnie à charte de Saint-Malo, établit un comptoir à Comendo
- 1667: première relation de voyage française sur la Côte de l'Or (Villault de Bellefond)

De fait, il semble que les voyages de navires français en Guinée furent assez fréquents entre 1530 et 1570, puis beaucoup plus rares entre 1570 et la première décade du XVII en siècle. Cette diminution du trafic est peut-être à relier aux guerres de religion qui secouent la France à cette période, mais elle demeure difficile à évaluer précisément. Rouen, par exemple envoie bon nombre de vaisseaux dans les années 1580, jusqu'à passer un accord avec les Portugais pour utiliser la forteresse de Sao Jorge da Mina comme entrepôt, un accord immédiatement dénoncé par les Espagnols, nouveaux maîtres du Portugal.



S'agissant d'un commerce réalisé par des armateurs privés et de petits investisseurs, il a laissé peu de traces dans les archives, même s'il est vrai que les archives notariales de cette période demeurent une source possible d'information. Entre 1590 et 1630, les vaisseaux français semblent s'être concentrés sur ce que l'on appelle la Sénégambie et la côte des graines, c'est-à-dire la région comprise entre le Sénégal contemporain et la Sierre Leone. La Côte de l'Or, envahie par la concurrence hollandaise ne semble plus être favorable au commerce des Français.

Pourtant, en 1634, une poignée d'investisseurs bretons, anticipant la politique de Colbert, décident d'imiter les Hollandais et de constituer la Compagnie à charte de Saint Malo. L'histoire de cette compagnie, encore une fois, est très mal documentée. On sait de par la charte accordée par le roi que l'investisseur principal était un bourgeois de Saint-Malo du nom de Briant-Larcy alliés avec d'autres marchands de cette ville. Mes recherches ont également montré que la compagnie avait établi un accord avec un ordre religieux, les capucins (qui sont des franciscains), pour que ceux-ci recherchent des actionnaires à travers la France en échange du passage gratuit de leurs missionnaires en Guinée.

Les activités de la Compagnie de Saint-Malo étaient centrées sur la Côte de l'Or, mais guère en mesure de concurrencer la WIC, après la perte de plusieurs navires, la compagnie fut dissoute sans doute à la fin des années 1640.

De nouveaux documents exhumés des archives montrent qu'un petit nombre de missionnaires bretons s'installèrent dans divers lieux de la Côte de l'Or et notamment à Komenda ou Akitakyi, le port principal du royaume d'Eguafo, à quelques kilomètres à l'ouest de Sao Jorge da Mina. Ils n'y demeurèrent que quelques années avant de renoncer devant les maladies qui emportaient les religieux à un rythme accéléré et les difficultés logistiques causées par l'échec de la compagnie de Saint- Malo.

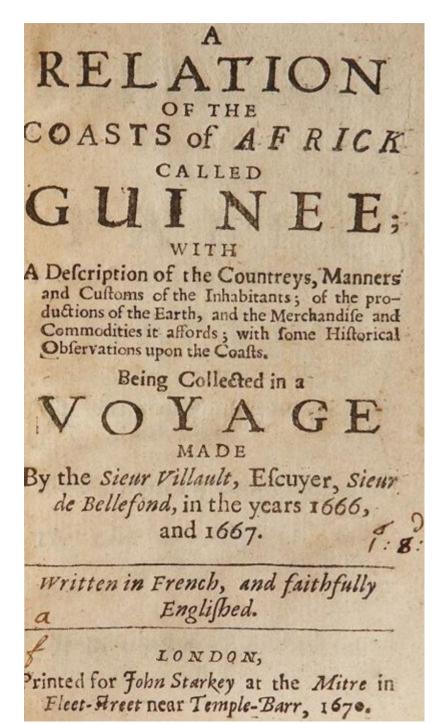
Entre la dissolution de la compagnie de Saint-Malo et l'arrivée de Colbert aux affaires à partir de 1661, on ne sait rien de l'activité française sur les côtes de Guinée, probablement parce qu'elles furent très limitées.

Nous rejoignons à ce point le grand personnage que fut Colbert. Nous avons vu au début de cette conférence les raisons pour lesquelles la Côte de l'Or devint centrale dans les plans du ministre : nous pourrions les résumer ainsi : présence des Hollandais, présence de métal précieux.

En 1664, à l'initiative de Colbert fut créée la première Compagnie française des Indes Occidentales, une compagnie à charte composée d'actionnaires, sur le modèle hollandais mais avec un brin de dirigisme colbertiste.

Très peu de navires de cette compagnie furent envoyés en Guinée. Les actionnaires préférant louer les services de navires indépendants hollandais montés par des transfuges de la WIC. Sur ces navires, seul le contrôleur, c'est-à-dire l'agent chargé de l'enregistrement des transactions, était français. Même les marchandises étaient largement d'origine hollandaise.

C'est un tel voyage qui est à l'origine de la plus ancienne relation française de voyage en Guinée publiée à l'époque sous le titre "Relation des Costes d'Afrique appellées Guinée" par le Sieur Nicolas Villault de Bellefond [image, page de garde], et naturellement dédiée à Colbert. On le voit, Colbert était prudent. Conscient de ne pas posséder suffisamment de vaisseaux armés pour accompagner les vaisseaux français, il préféra dans un premier temps miner la WIC de l'intérieur en détournant les ressources de cette dernière à son avantage. Le voyage de Villault de Bellefond illustre cette phase préparatoire du plan de Colbert. A noter au passage que Villault de Bellefond s'arrêta en Eguafo où on lui parla des Français de la Compagnie de Saint-Malo établis là vingt ans plus tôt et un traité fut signé le 15 mars 1667 afin, je cite, "qu'ils viendroient pour restablir et renouveler ce que nous avons espéré tant d'années et afin, comme aux années ...



... précédentes nostre pays [...] ont esté possédez d'une sy noble et généreuse nation françoise qui, par guerre et maladies, à nostre grand regret, les uns sont morts et les autres changez de demeure". La relation concluait par quelques mots qui ne pouvaient que ravir Colbert : "Les Mores nous aiment, nous sommes les premiers qui avons connu ces terres, allons y faire revivre le nom & la gloire des François secondons les desseins de nostre glorieux Monarque, & de son illustre Ministre, qui ne tâche qu'à ramener l'âge d'or en France, rien n'est plus loüable".

« Les Mores nous aiment, nous sommes les premiers qui avons connu ces terres, allons y faire revivre le nom & la gloire des François secondons les desseins de nostre glorieux Monarque, & de son illustre Ministre, qui ne tâche qu'à ramener l'âge d'or en France, rien n'est plus loüable »

Pour ma part, il ne fait aucun doute que cette relation était en fait une commande de Colbert, une pièce de sa stratégie pour convaincre le roi et son entourage avant de passer à la phase suivante.



Le Marquis de Seignelay, fils de Colbert, associé à la gestion du portefeuille de son père, auquel il succédera à la Marine.

Activités françaises sur la Côte de l'Or entre 1668 et 1670

1668: voyage de l'Hermine (Capitaine Micheau et capitaine de second, de Champigneulle)

1670: préparation du voyage du vaisseau le Tourbillon, détaché de l'escadre du Ponant du Vice-Amiral d'Estrées

Et en effet, moins d'un an après la publication de Villault de Bellefond, en 1668, alors que bon nombre de nouveaux vaisseaux commençaient à sortir des arsenaux, Colbert ordonna l'envoi sur la Côte de l'Or du vaisseau de guerre l'Hermine pour escorter deux navires de commerce de la Compagnie des Indes Occidentales... Le plan commençait à prendre forme...

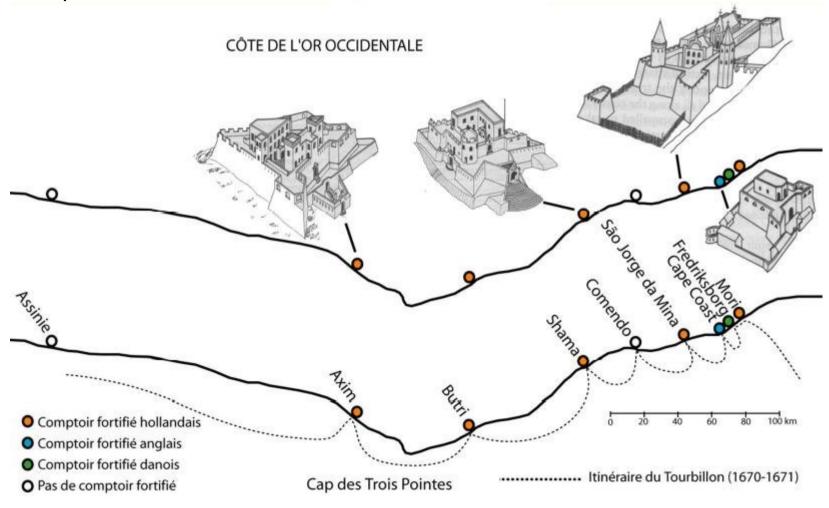
A leur retour, on demanda aux officiers de l'Hermine de décrire les différents lieux qu'ils avaient vus lors de leur voyage. Le résultat, compilé à Rochefort sous la surveillance de Colbert de Terron, intendant de la Marine à la Rochelle et conseiller du Ministre, et de Seignelay, fils et futur successeur du Ministre, fut très décevant. Fortement secoué par les fièvres tropicales, le capitaine Micheau et son second, De Champigneulles, se montrèrent incapables de donner des renseignements fiables.

A partir de 1670, la correspondance du Ministre fait clairement état de son intention de chasser les Hollandais de leurs comptoirs sur la Côte de Guinée. On y parle, dans le plus grand secret, de préparer une flotte d'environ 10 navires et 1200 soldats. Il ne restait plus qu'à renforcer la connaissance du ministre concernant la disposition des places fortes hollandaises. Impossible en effet de mobiliser une telle armada sans connaître précisément les défenses des places fortes hollandaises en Guinée.

Une mission d'espionnage fut alors conçue, qui nous amène à l'objet principal de cette conférence, la relation de voyage en Guinée du chevalier d'Hally. En août 1670, Seignelay propose, je cite "d'envoier sans perdre de temps un petit bastiment [...] sous prétexte de commerce, sur lequel on pourroit embarquer un ingénieur bien travesty qui feroit un rapport fidèle de la scituation et de la qualité de la place". Le projet prit corps dans les mois qui suivirent. Le vice-amiral d'Estrées, devant se rendre sur les côtes algériennes, descendrait jusqu'à Gorée, île fortifiée située en face de la ville moderne de Dakar, au Sénégal. De là, un vaisseau se détacherait de l'escadre pour aller reconnaître les places fortes occupées par les Européens sur la Côte.

Les forts européens sur la Côte de l'Or en 1671

Le 15 décembre 1670, le Tourbillon appareillait de Gorée et, sous le commandement du Chevalier Louis de Hally se dirigeait vers la Côte de la Mine comme les Français appelaient parfois cette partie de la Guinée.



A ce point de la conférence, il me faut en venir au véritable objet caché de cette conférence qui est de vous entretenir des relations de voyage comme objet et source d'histoire. En effet, la mission du chevalier d'Hally se déroula fort bien, malgré quelques inévitables accrochages avec les Hollandais. De retour à Rochefort le 16 mai 1671, le capitaine coucha sur le papier, probablement à partir de son journal de bord aujourd'hui disparu, la relation de son voyage en Guinée.



Cape Coast Castle aujourd'hui

Cette relation restée manuscrite et confidentielle est aujourd'hui encore conservée dans les Mélanges Colbert conservés dans le fonds des Manuscrits de la Bibliothèque Nationale. Elle comprend 24 pages comprenant chacune environ 40 lignes d'une écriture peut-être autographe, mais ceci n'est pas avéré puisqu'on ne connaît aucun autre écrit autographe du chevalier d'Hally. Une partie du manuscrit reproduit des lettres échangées sur la Côte de l'Or entre d'Hally et divers officiels européens. On y trouve également la reproduction d'un traité passé - encore une fois - avec les autorités du royaume d'Eguafo pour l'installation d'un comptoir français sur leurs côtes. Outre cette relation, en bon sujet et bon courtisan, d'Hally rapportait également quelques animaux rares pour Versailles.

Pour un peu, ma conférence se terminerait ici par un constat du type : un an après le retour de Guinée du Tourbillon, la France entra en guerre avec la Hollande. Malgré un nouveau voyage en 1672 qui prit à son bord des ambassadeurs du royaume d'Eguafo venus renforcer les relations diplomatiques avec la France et l'Alliance contre les Hollandais, le projet de Colbert demeura lettre morte.

Memoires duvoyage de guinee fait par le Cheuallier d'Bally Commandant le vaisseau du Roy le Tourbillon

Apres auour receu les ordres de Monsieur le Conpte Détrée Vice amurel de france dans les mers du ponant, il partir — Le quinzione de Nouembres 1670, de la rade de gorrée, — pres le Cap verdully ant este lememe jour mouiller a Austrique qui non en qu'a quatre lieux, il y trouva une seur françage nomme le s'Esprit, que Monsieur levies Amiral luy auoit donne ordre d'accompagner a Portudally, et à jour la pour ensuite allerlattendre au Cap commando ala Coste de la nime, juisques au 50 de Occembre.

A partit le Londeminematin du Ruffisque, et alla auce cette fluote mouiller deuant portudally ou le sceur de Bragellothner qui la Commandoit ayant trouve des Cuirs atraiter lu y dit qui l'instoit pas necessaire pour luy, qui l'ardast la plus long tens que même it ne savoit pas s'il groit a joualla Et qu'ainsy il pouvoit continuer sa route qu'il tascheroit destre à commando dans le 20. ou 22. Dumois suivant, il luy promit de ly attendre jusques à ce tens, il ne dira rien de Ruffisque, ny de Sortudallis, Monnieur le vieu amiral y ayant este qui en aura rendu meilleur Compte qu'il ne sauroit saire.

Apres ausir passe les basses de d. Anne qui donneront de la peine a cause des Cause des courans, et des Calmes, il monida le
5. Tumois de Decembre ala rade du lap desnont, Mons leviu amiral luy ayant donne ordre d'Examiner celieu, il ler
fit auce toure lizatitude quil luy feut possible, il n'y a quin
petit village au bord de la mer, et les noirs quidolite l'habitent
ayant de a Lofficier quil enuoya aterre quil falloit tiver un
coup de Canon pour auertir leur grand Cappitaine, Et les
noirs qui demeure sur la rimière et dans les terres, il le fit tiver
sur le soir, et le londemain ce grand Cappitaine, et les noirs, Cet homme est agé donuiron l'o dins, il me parut estre
un fort bon homme, je luy fis des presens dont il fut tres conton
et il tomoigna beaucoup de joye de nous voir, il sauoit un peu de
portugais, ce la fut cause que nous nous entendisme assez, il—
comprenoit bien que nous estions françois, mais on eur peine a



RELATION

DU VOYAGE

FAIT SUR LES COSTES

D'AFRIQUE,

AUX MOIS DE NOVEMBRE ET DECEMBRE de l'année 1670. Janvier & Février 1671. commençant au Cap Verd.

CAP VERD



E Cap Verd est à quatorze degrez trente minutes de latitude, & à un degré de longitude, jusqu'à Mourre, à cinq degrez vingt minutes de latitude, & vingt-deux degrez quinze minutes de longitude, & de là à l'isse de δaint Thome, qui est sous la li-

gne, entre le trente-un & le trente deuxiesme degré de longitude.

Monsieur le Comte d'Estrée Vice-Amiral de France, arriva au Cap Verd au commencement de Decembre, où

Dans le livre que j'ai consacré à ces événements, j'explique ce désengagement par des raisons essentiellement financières : le 9 avril 1672, la première compagnie française des Indes Occidentales faisait faillite, et la guerre de Hollande - qui dura bien plus longtemps que prévu - si elle fit en effet mettre un genou à terre aux Provinces-Unies forcées d'inonder leur territoire - se révéla également désastreuse pour les finances royales et fort coûteuse en forces maritimes. On renonça de facto à se lancer dans une aventure dont l'issue demeurait cependant incertaine.

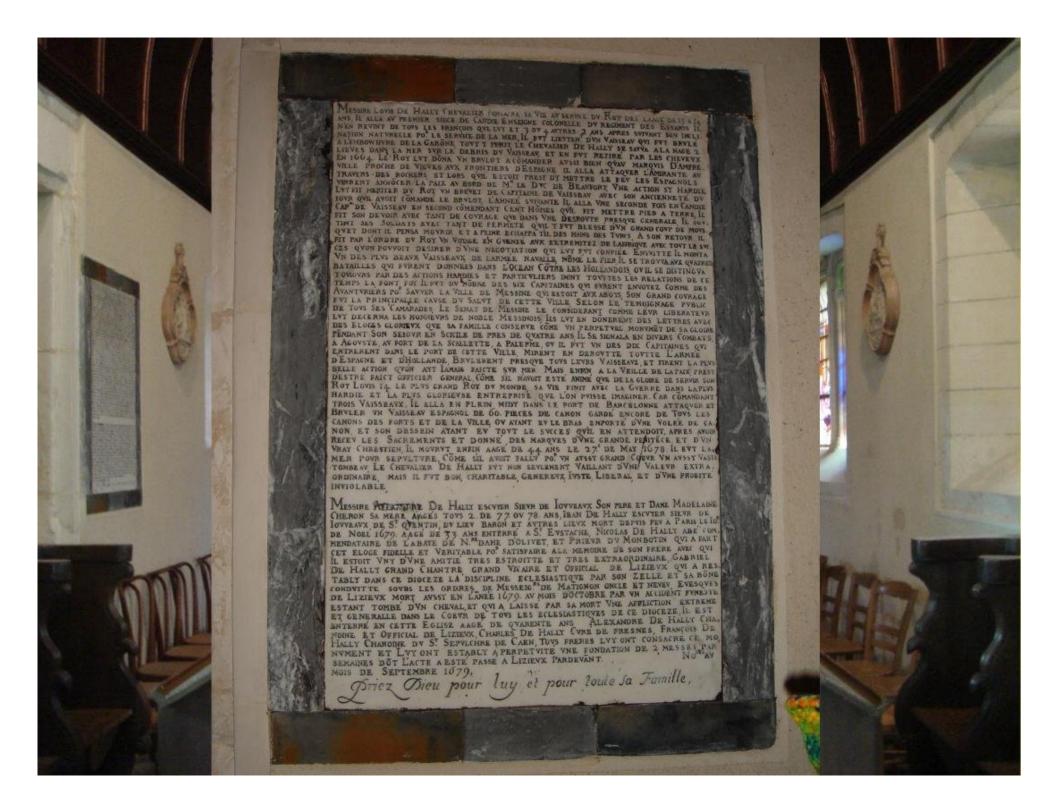
Pour autant, notre aventure à nous ne s'arrête pas là. Peu de temps après avoir redécouvert le manuscrit du chevalier d'Hally, je tombais sur une autre relation de voyage, publiée en 1674 et intitulée : "Relation du voyage fait sur les costes d'Afrique aux mois de novembre & décembre de l'année 1670, janvier & février 1671, commençant au Cap-Vert". La lecture de la première page me suffit pour comprendre qu'il s'agissait là d'une seconde relation du voyage du Tourbillon en Guinée. Le fait que la relation était anonyme attisa ma curiosité.

Très rapidement, je me rendis compte qu'il y avait des différences importantes entre les deux textes : tandis que la relation manuscrite faisait état de discussions politiques et stratégiques, la relation publiée, elle, se concentrait sur des considérations plus ethnographiques et mondaines. Je me lançais alors dans une grande enquête qui avait pour objectif de mettre un nom sur l'auteur anonyme de la relation de 1674, de comprendre pourquoi il avait choisi l'anonymat. Comme je percevais également une différence de ton certaine entre les deux documents envers les Africains, je décidais également de creuser la biographie des auteurs, une fois leur identité établie, pour tenter de comprendre, au travers leur itinéraire de vie, les fondements philosophiques qui pouvaient expliquer leur manière radicalement différente de parler des Africains.

C'est dans cette enquête au coeur du XVIIème siècle que je voudrais vous entraîner pour la dernière partie de cette conférence. Tout d'abord, je tâchai d'en savoir plus sur ce fameux Chevalier d'Hally. C'est une tâche très difficile de reconstituer la carrière d'un officier de marine au XVIIème siècle. C'est en effet à cette époque, sur instruction de Colbert, toujours lui, que se constituent les premiers dossiers personnels des officiers de marine. Malheureusement pour lui, le chevalier d'Hally ne fait pas partie du petit groupe d'officiers de marine qui survécut suffisamment longtemps pour laisser une trace indélébile sur le siècle de Louis XIV. Il existe bien entendu des fragments de vie dispersés dans les archives, mais ils sont trop épars pour pouvoir être retrouvés. Il y a douze ans, quand je publiai mon premier livre sur ces événements, je n'avais comme information le concernant qu'une note de bas de page concernant un duel en 1671, un certificat de pension reçu en 1674 et l'année de sa mort, 1678. Cela fait très peu quand on a l'ambition de reconstituer la vie d'un inconnu du XVIIème siècle. Peu de temps après, je trouvai aux archives nationales une liste d'officiers de marine de l'époque. D'Hally s'y trouvait, avec en marge la mention "né à Jouveaux près Lizieux". Je tenais là le fil d'Ariane dont j'avais besoin.

Ayant identifié Jouveaux comme une petite commune de Normandie, j'envoyais trois lettres depuis le Ghana. L'une adressée au maire, une autre au curé, la dernière enfin au responsable de la bibliothèque municipale, demandant des informations sur un certain d'Hally qui serait né dans cette commune dans la première moitié du XVIIème siècle. Je fis cela comme on jette une bouteille à la mer. A ma grande surprise, je reçus quelques temps plus tard une réponse de M. Roland Enos, maire de la commune de Morainville-Jouveaux, mentionnant l'existence, dans l'église du village d'un cénotaphe en marbre érigé en septembre 1679 et dédié à Messire Louis de Hally, chevalier.





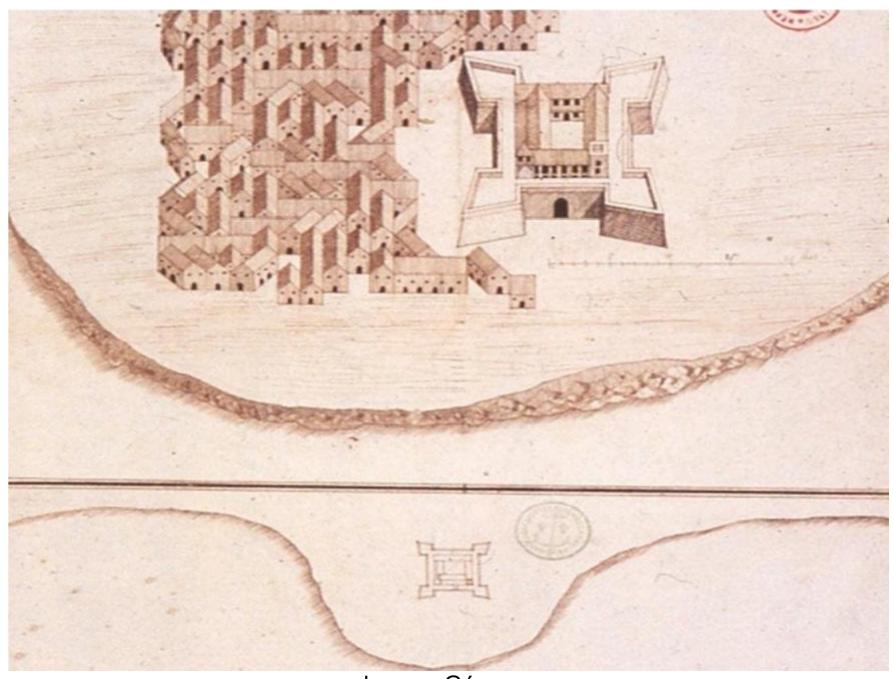
Je me rendis moi-même sur place et eus l'heureuse surprise de découvrir, en effet, gravé sur une plaque de marbre, la biographie du chevalier d'Hally, y compris la mention de son voyage en Guinée. D'après le cénotaphe, Louis de Hally avait 44 ans lorsqu'il mourut des suites d'un bras emporté par un boulet de canon le 27 may 1678 lors d'un ultime fait d'armes contre les espagnols à Barcelone. Je retrouvai le manoir où il naquit d'une famille de petite noblesse remontant au XVIème siècle et seigneurs de Jouveaux. On lui connaît sept frères qui lui survécurent. L'aîné, Jean, hérita du titre de seigneur de Jouveaux tandis que les 6 autres se consacrèrent à des carrières religieuses. Louis de Hally fut le seul à embrasser une carrière militaire, ce qui n'est pas sans révéler un goût certain pour le risque et l'aventure.



Le cénotaphe nous apprend qu'il quitta le manoir familial vers l'âge de 13 ou 14 ans pour s'initier au métier des armes. On le retrouve à la bataille de Candie contre les Turcs en 1660, puis il est promu capitaine de brûlot en 1666. C'est là le grade de capitaine le plus bas dans la marine, les brûlots étant ces vieux navires que l'on enflammait pour les jeter contre les vaisseaux ennemis avec pour objectif de leur faire prendre feu. En 1668, il fait partie d'une flotte envoyée contre les Espagnols pendant la guerre de dévolution et une habile manoeuvre lui fait gagner le rang de capitaine de vaisseau. Une ascension donc très rapide, au gré des nombreuses campagnes de Louis XIV. En 1669, on le retrouve de nouveau à Candie contre les Turcs où il est blessé. A son retour de Guinée, il repart immédiatement participer à quatre batailles navales dans l'Atlantique entre 1672 et 1674 puis repart faire la guerre aux Espagnols à Messine en 1674, à Stromboli en 1675, à Palerme en 1676 jusqu'à sa disparition brutale en 1678. Son corps fut enseveli en mer, ce qui explique pourquoi la famille, en l'absence de corps et donc de tombe, fit graver un cénotaphe. Louis de Hally avait donc environ 36 ans lorsqu'il fit le voyage de Guinée, c'était un homme connu pour son courage physique, sa chance et son goût pour l'aventure.

Son attitude tranche sur celle de la majorité des hommes de mer du temps, prêts à bâcler la mission qui leur a été confiée pour passer le moins de temps possible dans les Tropiques alors trop souvent synonymes de fièvres et de mort rapide.

Après avoir comparé la relation de Louis de Hally et celle anonyme de 1674, je parvins à faire la preuve que l'auteur de cette dernière n'était autre que Louis Ancelin de Gémozac, jeune ingénieur de la marine envoyé à bord du Tourbillon pour lever les plans des forts Européens, lesquels plans sont d'ailleurs toujours conservés aux Centre des Archives d'Outre-Mer d'Aix-en Provence, dans le fond des fortifications des colonies.



plan par Gémosac

Pendant longtemps, je ne parvins pas à progresser dans l'histoire de la vie de l'ingénieur. Les dossiers dans les archives donnaient peu d'informations, particulièrement sur la première partie de sa vie. Finalement, en explorant les bases de données généalogiques sur Internet, je trouvais par hasard le site l'Association des Ancelin, Asselin et Asseline de France, dédiée, comme son nom l'indique, à l'histoire de ces patronymes. De façon inespérée, Mme Josette Ancelin, secrétaire générale de l'Association me fournit alors des informations sur la famille de l'auteur de la relation de 1674.

On ne sait pas exactement quand naquit Louis Ancelin de Gémozac, mais ses parents se marièrent en 1625. En 1669, il tente de se marier à bord d'un vaisseau de la compagnie des Indes à une femme âgée d'une cinquantaine d'année et qui, ayant hérité quelques propriétés foncières dans les Antilles d'un premier mariage, souhaitait par ce biais déshériter le fils qu'elle avait eu d'un second mariage. Une histoire compliquée, scandaleuse au regard des moeurs du temps, qui témoigne de son souhait de trouver un bon parti et de s'établir dans les Îles. Déjà, également, il apparaît évoluer dans l'entourage du Comte d'Estrées qui le soutient et qui le choisira pour la mission de 1671. De retour de Guinée, il sert comme ingénieur militaire à la Martinique mais sans grande compensation, ce qui l'amène à écrire une pétition pour se voir accorder une position officielle. En 1673, il est choisi par le gouverneur des îles pour rentrer dans la métropole pour informer Colbert sur les raisons de l'échec de l'assaut français sur l'île de Curaçao et en profite pour demander sa nomination comme lieutenant du roi en Martinique. Il est fort probable qu'il profita de ce séjour dans la métropole pour présenter son manuscrit à Henri Justel, qui le publiera l'année suivante dans un recueil de diverses relations et écrits sur l'Afrique. Le fait qu'il était à ce moment à la recherche d'un emploi officiel pourrait expliquer sa décision de publier anonymement. En effet, Henri Justel, son éditeur, était un intellectuel protestant bien connu qui en 1664, comme la plupart de ses co-religionnaires, fut relevé de son office de secrétaire du roi.

Il ne faisait pas bon admettre fréquenter des protestants lorsqu'on était un jeune officier à la recherche d'un poste dans le royaume du très catholique Louis XIV. L'examen un peu plus approfondi de son lignage permet de préciser cette angoisse de Louis Ancelin. En creusant un peu, on s'aperçoit que de par ses origines familiales, Louis Ancelin n'est pas anciennement ancré dans la tradition catholique. Son grand-père paternel, Jean de Ancelin avait été l'intendant du Prince protestant Henri I de Condé et soupçonné de l'assassinat présumé de ce dernier en 1588. Arrêté, interrogé et déclaré coupable (même si aujourd'hui on sait qu'Henri I ne fut pas empoisonné mais succomba à une hémorragie interne liée à une perforation de l'estomac), il fut écartelé à Saint Jean d'Angely la même année. La famille d'Ancelin fut réhabilitée en 1596, mais il est probable que cette tragédie entraîna l'aversion de la famille pour le parti protestant et sa conversion au catholicisme, le parti catholique offrant peut-être une meilleure protection.

Quoi qu'il en soit, il est possible que Louis Ancelin de Gémozac était déjà suffisamment handicapé par ce lourd héritage familial pour s'afficher ouvertement avec le milieu protestant parisien, même si de fait on peut s'interroger sur l'orthodoxie de son catholicisme. Promu ou peut-être ostracisé Gouverneur de la Grenade en 1690, il y mourut en 1695. Sa collection de cartes des forteresses de la Côte de l'Or est conservée au Centre national des Archives d'Outre-Mer à Aix-en-Provence. Au total, le parcours de cet homme est bien différent de celui du chevalier d'Hally. En particulier, un aspect de la biographie de Gémozac eut un impact sur le contenu de sa relation est le fait qu'il séjourna aux Îles avant d'effectuer le voyage en Guinée et y retourna ensuite. Cette expérience coloniale, dans un contexte social dominé par l'esclavage, imprima dans l'esprit du jeune ingénieur des préjugés raciaux que l'on ne retrouve pas dans les écrits de Louis de Hally, un homme dont la carrière suivit une toute autre voie.

Cette différence est ainsi bien illustrée dans la comparaison de la description d'un notable d'Eguafo :

Relation manuscrite de Louis de Hally (1671): "//fol. 31v// (...) Il est bien fait [de] sa personne et homme de bon sens."

Relation publiée de Louis de Gémozac (1674): "//p. 16// (...) j'avouë que je fus surpris de ce que je ne trouvay en luy rien de barbare, au contraire, beaucoup d'humanité [...]. J'avois remarqué qu'en entrant dans la Coste d'Or les peuples estoient plus humanisez que dans les autres lieux. En vérité, à sa veuë, j'eus bonne impression de luy, & si ces personnes ont la phisionomie engageante, celuy-cy l'a plus que tous les Nègres ensemble : il est grand & bien proportionné, marquant dans tous ses membres avoir de la force, n'ayant pas le vilain nez camart ny cette grosse bouche qu'ont les autres Noirs, ses yeux estoient à fleur de teste, fort ouverts, brillants & pleins de feu."

Louis Ancelin de Gémozac

- Henri Justel (†1693)
- Jean de Ancelin (†1588)
- Henri I de Condé saint Jean d'Angely
- Louis Ancelin de Gémozac (†1695)

MERCI!



Quelques liens pour approfondir vos connaissances :

Wikipédia - Compagnie néerlandaise des Indes orientales

Wikipédia - Compagnie des Indes

Wikipédia - Jean II d'Estrées, vice-amiral du Ponant

Wikipédia - Jean-Baptiste Colbert

Wikipédia - Louis de Hally

<u>Cosmovisions.com - La découverte de l'Afrique</u>