



HAL
open science

Récits d'expériences à Madagascar. L'implantation en terres lointaines au prisme des récits de voyageurs français (1642-1685)

Théophile Dessort Dit Loraison

► **To cite this version:**

Théophile Dessort Dit Loraison. Récits d'expériences à Madagascar. L'implantation en terres lointaines au prisme des récits de voyageurs français (1642-1685). Histoire. 2017. dumas-01763430

HAL Id: dumas-01763430

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01763430>

Submitted on 11 Apr 2018

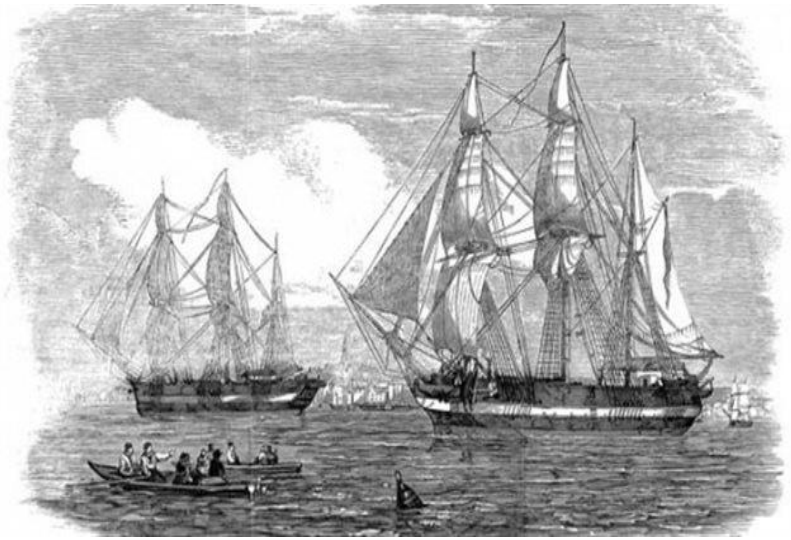
HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

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



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

Récits d'expériences à Madagascar



L'implantation en terres lointaines au
prisme des relations de voyageurs Français
(1642-1685)

Théophile DESSORT dit LORAISSON

Sous la direction de
Gilles BERTRAND

Année universitaire 2016-2017

Master 1 Histoire

Parcours Histoire culturelle, politique et des échanges internationaux

REMERCIEMENTS

Je commencerai par remercier ma famille et mes amis qui m'ont soutenu tout au long de la rédaction de ce mémoire et m'ont empêché de lâcher prise. Je remercie aussi M. Gilles Bertrand pour son soutien et sa gentillesse, et pour avoir accepté d'être mon professeur référent tout au long de l'année malgré son emploi du temps très chargé. Je formule aussi une pensée pour toutes les personnes travaillant à la Bibliothèque Nationale de France (BNF), car sans les ressources numériques du site Gallica cette recherche n'aurait pas pu commencer.

SOMMAIRE

| | |
|-------------------------------------------------------------|------|
| Introduction | p.4 |
| | |
| I. Des voyages incertains d'une grande importance | |
| | |
| 1- Objectifs des voyages | p.7 |
| 1.a) Les différentes expéditions | |
| 1.b) Les différents enjeux à mener au loin | |
| 1.c) Des voyageurs hétérogènes | |
| | |
| 2- Une traversée bouleversante | p.15 |
| 2.a) Vivre en mer | |
| 2.b) Les journaux de bord : un genre littéraire particulier | |
| 2.c) Un voyage dangereux | |
| | |
| 3- L'arrivée : un moment crucial | p.22 |
| 3.a) Etat des équipages à la fin du voyage | |
| 3.b) Prises de fonctions officielles | |
| 3.c) Constater et s'organiser | |
| | |
| I. Les représentations d'un monde lointain | |
| | |
| 1- L'importance des données géographiques | p.27 |
| 4.a) Cartographier l'inconnu | |
| 4.b) Les différents espaces occupés | |
| 4.c) Climats et maladies | |
| | |
| 2- Le peuplement malgache | p.33 |
| 5.a) Une île, plusieurs peuples | |
| 5.b) Organisation politique et Culture | |
| 5.c) La rencontre de deux peuples | |
| | |
| 3- Les ressources naturelles de l'île | p.40 |
| 6.a) La faune | |
| 6.b) La flore | |
| 6.c) Les ressources minérales | |

| | |
|---------------------------------------------|------|
| I. Des situations complexes et délicates | |
| 1- Les relations franco-malgaches | p.47 |
| 7.a) Échanges commerciaux | |
| 7.b) Les échanges interculturels | |
| 7.c) Des conflits réguliers | |
| 2- Quelques défis majeurs | p.51 |
| 8.a) L'importance des navires | |
| 8.b) La conduite des colons | |
| 8.c) Communication et soutiens extérieurs | |
| 3- Premiers constats et nouvelles priorités | p.56 |
| 9.a) Limites perçues par les auteurs | |
| 9.b) Les Indes aux mille richesses | |
| 9.c) Le choix de l'île Bourbon | |
| Conclusion | p.60 |
| Annexes | p.62 |
| Bibliographie | p.72 |
| Résumé et Mots-Clés | p.77 |

Introduction

J'aimerais commencer ce mémoire en parlant des raisons qui m'ont poussé à choisir ce sujet, ce thème de recherche. La littérature de voyage est fascinante sous bien des aspects, que ce soit pour le simple lecteur autant que pour l'historien, en particulier dans sa capacité à satisfaire une curiosité sans limite, à élargir des horizons et développer une sensibilité face à ces parcours, ces expériences, ces destins extraordinaires. En effet, chaque récit est empreint d'un état d'esprit, celui d'un voyage bouleversant et dangereux mais aussi celui d'une aventure intérieure, plus spirituelle, humaine, mais tout aussi marquante. Cette dernière facette de la littérature de voyage est commune aux auteurs et aux lecteurs car l'imagination est nourrie par l'inconnu, plus précisément par les représentations de ces inconnus que l'on construit puis que l'on transmet.

Les questions de découvertes, de risques et de cohabitations entre peuples et cultures différentes me paraissent incroyablement vivantes, universelles et complexes ; c'est donc en quelque sorte un défi lancé à moi-même que cette étude de récits de voyages. Un voyage dans les écrits d'aventuriers français sur le sol malgache au XVIIIe siècle, dans leur quotidien, mais aussi une aventure personnelle, profonde, portée par le rêve et l'imaginaire lointains pour s'immerger dans ces textes vastes, ces vies mouvementées, ces chocs culturels voir civilisationnels.

J'ai choisi de traiter un sujet sur Madagascar parce que j'affectionne beaucoup cette île, sa beauté et ses particularités. Mais aussi parce que son histoire est assez mal connue et que l'on peut trouver des contradictions dans l'historiographie attenante à cette île. En étudiant des textes anciens, on est seul face à l'auteur, aux informations qu'il écrit et à son époque. De plus le XVIIIe siècle est une période qui m'intéresse particulièrement car certains auteurs démystifient des croyances et des savoirs anciens, ils dépassent les simples descriptions et les énumérations pour s'aventurer de leur plein gré vers l'inconnu et la découverte. Les sources privilégiées pour cette étude sont donc des récits de voyages, ce sont des écrits particuliers et il est important de questionner leur fiabilité tout comme il est intéressant d'étudier les multiples facettes de ces ouvrages incroyables.

Au fil de ces lectures une problématique s'est dessinée par elle-même, à savoir :
de quelle manière les récits de voyage sont-ils témoins des enjeux et des difficultés de l'établissement en terres lointaines ?

Le récit de voyage est un condensé de ressentis, de sensations d'expériences qui sont mises à l'écrit, embellies ou passées sous silence. Ces textes obéissent à des règles diversifiées, qu'elles soient d'ordre méthodologique, pratique ou encore tacite entre les auteurs. Chaque récit est donc à la fois unique et lié avec de nombreux autres, de par la forme que prennent ces écrits, des sujets qu'ils traitent ou des modèles et sources utilisés. Ce sujet d'étude est donc très vaste puisque qu'il englobe aussi bien les questions de prétentions et stratégies des États et des grandes Compagnies commerciales, des découvertes diverses, des rapports humains dans le lointain, de la spiritualité

face à l'inconnu et bien d'autres dont l'énumération risquerait d'alourdir cette introduction.

Un récit de voyage c'est une aventure à l'échelle humaine, dans laquelle un homme raconte son périple, ses aventures, son quotidien, ses découvertes et ce qui l'a émerveillé. Bien sûr, dans le cadre d'une recherche historique, ces documents représentent plus que de simples récits d'aventures et ils soulèvent une multitude de questions susceptibles d'intéresser un historien ou un lecteur cherchant des vérités. Tout d'abord, avant d'entrer dans les spécificités des documents étudiés (chronologiques, géographiques, politiques) il faut savoir que ces ouvrages étaient attendus en France, qu'ils devaient dépeindre les actions et les situations de ces émissaires en terres lointaines. Le but ici n'est pas de faire une histoire de la littérature de voyage mais de replacer ce document dans son contexte historique et culturel afin de comprendre pleinement les utilités, les attentes et les difficultés rencontrées par les auteurs et lecteurs contemporains. De les questionner en tant qu'initié aux méthodes historiques, avec le recul nécessaire pour saisir les véritables enjeux de ces expéditions et les vrais problèmes rencontrés par ces voyageurs. Un de mes objectifs lors de ce travail fut de comprendre et de retransmettre l'état d'esprit de ces hommes, ses évolutions et ses conséquences sur toute cette entreprise/ce projet lointain. C'est un champ d'investigation complexe mais très intéressant pour tenter d'analyser les rapports entre cultures et provoquer chez le lecteur un intérêt, voire un éveil à certaines facettes de la spiritualité d'un homme de l'époque moderne, ou plus simplement d'un Français loin de chez lui, déboussolé et confronté à l'inconnu. La bibliographie existante à ce sujet est bien fournie, mais elle est souvent empreinte de motivations coloniales jusqu'en 1960¹ et beaucoup d'auteurs peuvent se montrer passionnés dans leurs écrits sur le voyage lointain. Pour préserver le maximum de neutralité et de recul vis-à-vis des récits il faut connaître les points de vue existants mais rester focalisé uniquement sur ses sources primaires.

Cette recherche s'articule autour de quatre textes qui relatent des voyages effectués à Madagascar entre 1642 et 1672, dates du premier envoi de colons par une Compagnie commerciale pour s'implanter durablement sur l'île, et de l'abandon des prétentions sur Madagascar pendant plusieurs dizaines d'années. Cette proximité chronologique permet de recouper et de comparer certaines informations liées à des conflits, des lieux ou encore des personnages importants comme des chefs de tribus ou de villages. De plus, cette période, en somme assez courte, permet une contextualisation précise des décisions et des volontés des principaux acteurs de ces expéditions lointaines. C'est aussi la possibilité de suivre l'évolution de ces stratégies en fonction des succès ou insuccès des expéditions précédentes. Cela offre, entre autre une assez bonne compréhension des attentes et des difficultés rencontrées par ces colons vivant très loin de chez eux. Bien sûr, ces analyses doivent être complétées avec d'autres sources contemporaines complémentaires. Que ce soit l'histoire des récits de voyages, des grandes découvertes ou des essais de colonisation française sur l'île de Madagascar, les ouvrages et les études parues sur ces sujets sont légion et cela pose quelques problèmes importants avant d'entamer une telle recherche. C'est pourquoi afin d'éviter autant que possible ce genre d'écueils (plagiat, envolées lyriques, noyer le récit sous les citations, etc.) je me suis focalisé sur le contenu de quatre récits relatant les débuts de l'implication française

¹ Le 26 Juin 1960 est proclamée l'indépendance de Madagascar.

sur le sol malgache, le quotidien et les difficultés rencontrées par ces Européens dans l'Océan Indien au milieu du XVIIe siècle. Pour d'une part saisir les enjeux d'un tel projet, et d'autre part de questionner en profondeur des sources écrites controversées, complexes mais tellement incroyables pour le lecteur que sont les récits de voyages. Le but étant de faire ressortir les limites de leur utilisation en tant que sources historiques.

En premier lieu, nous nous pencherons sur l'importance de ces voyages, d'abord sur leurs objectifs et les détails de ces expéditions, puis sur les enjeux connus et ressentis dans les étapes de la traversée et de l'arrivée. Cette partie permet de visualiser les différents acteurs de ces projets et l'incertitude de ces voyages.

Ensuite nous verrons les différentes facettes que prend la construction du savoir lié à Madagascar. Avec d'abord les intérêts des diverses données géographiques que recèlent ces ouvrages, puis les connaissances des colons sur le peuplement de l'île et enfin les enjeux culturels, littéraires, économiques et politiques des différentes ressources naturelles présentes sur la Grande Ile.

Pour finir, nous verrons à quel point les expériences de ces établissements étaient complexes et délicates, en proposant un aperçu des relations franco-malgaches vues par les auteurs, une réflexion sur l'ampleur des défis que représentaient un tel établissement et les nouvelles priorités qui participèrent à l'abandon de l'île.

I. Des voyages incertains d'une grande importance

Si l'Océan Indien et les côtes maritimes en général sont de mieux en mieux connus et cartographiés tout au long de l'époque moderne, en repoussant les limites de l'Ancien-Monde, les déplacements restent dangereux et sujets aux aléas climatiques durant toute cette période. Les limites technologiques et la coordination entre les acteurs de ces expéditions sont aussi un frein à la mobilité des Européens au XVIIe. Mais les motivations et les rêves liés au nouveau monde poussent toujours des hommes vers le large malgré les risques de la navigation et les inconnus des espaces abordés.

Nous verrons dans cette première partie qui sont les hommes qui prennent le large au risque de leurs vies et pour quelles raisons ou missions ils embarquent, les statuts et les hiérarchies entre voyageurs mais aussi leurs relations avec le pouvoir métropolitain, qui comprend l'autorité royale et les directeurs des compagnies commerciales.

Ensuite nous parlerons de l'étape qu'est la traversée dans l'expérience du voyageur, des dangers qu'elle fait courir aux passagers et des bouleversements physiques et mentaux qu'ils subissent. Nous aborderons ces thèmes sous le prisme des récits de voyages qui, dans la retranscription de cette étape mouvementée, montrent des spécificités et des points communs intéressants.

Enfin nous pourrions nous arrêter sur un autre moment crucial des voyages en terres lointaines à savoir l'arrivée des équipages et la découverte de l'île. Mais surtout, la découverte de la situation de leurs compatriotes, de leur mode de vie avec tout ce que cela implique, leur moral, leur quotidien et les échanges avec les insulaires. Puis les premières décisions touchant à l'organisation des effectifs et aux ordres donnés sont prises, elles suivent les investitures des différents responsables de l'établissement.

1. Objectifs des voyages

Les récits de voyages qui nous sont parvenus sont imprimés plusieurs années après le retour des voyageurs, ils sont donc retouchés et adaptés avant d'être lus. Cela peut expliquer que certaines facettes de ses expéditions sont résumées, passées sous silence ou, à l'inverse, rallongées voire enjolivées. Par exemple la phase de départ est souvent raccourcie, les motivations et les sentiments des écrivains avant l'embarquement sont parfois complètement absents des éditions imprimées pour des raisons d'utilité ou de fluidité littéraire. Mais avec nos connaissances actuelles nous pouvons connaître des événements inconnus, éloignés et contemporains de ces voyageurs et ainsi accentuer notre compréhension de ces récits.

I.1.a. Les différentes expéditions

Mettre en œuvre des expéditions de cette ampleur au XVIIe siècle est un véritable défi d'organisation politique et économique. Ces difficultés sont illustrées par les récits de voyages qui relatent les événements et le quotidien des expéditions, les ouvrages sont donc longs et le plus complet possible pour transmettre le maximum d'informations jugées dignes d'intérêts aux

lecteurs et à la postérité.

Une recherche historique s'appuyant sur des documents de plusieurs centaines de pages est un défi d'organisation car pour ne pas être submergé par les anecdotes, les redondances, les noms communs et les descriptions, il faut impérativement faire un choix des récits à étudier en profondeur. Les autres sources pourront servir à la compréhension générale du contexte et apporteront des précisions sur des réalités du terrain.

Un des textes étudiés est l'incontournable *Histoire de la Grande Isle Madagascar*, composée par le Sieur de Flacourt, un des actionnaires de la Compagnie de l'Orient¹. Cet ouvrage est une référence obligatoire pour quiconque s'intéresse à l'implantation française à Madagascar ou aux récits de voyages pendant le XVIIe siècle. Il apparaît dans de nombreuses recherches et impressionne par l'ampleur de son travail. Etienne de Flacourt est souvent cité en termes élogieux par l'historiographie, son rôle d'écrivain, de chef et de savant, visible dans cet ouvrage est reconnu par beaucoup d'historiens ou d'auteurs passionnés de ces premiers établissements. Nous commenterons au fil de cette étude les différents thèmes abordés par Flacourt mais présentement voyons ce qu'il nous rapporte des expéditions ayant pris le large pour la Grande Ile.

Les deux cents premières pages de son livre renferment l'accumulation des observations, des inventaires et des descriptions de l'île, de ses habitants et de toutes choses assez remarquables pour être renseignées. Ensuite l'on trouve *une Relation de la grande Isle Madagascar contenant ce qui s'est passé entre les François et les Originaires de cette Isle, depuis l'an 1642, Jusques en l'an 1655, 1656, 1657*, dans laquelle les événements et le quotidien de l'établissement français sont rapportés.

L'on apprend ainsi qu'en Mars 1642 la Compagnie Française de l'Orient envoya sur l'île de Madagascar deux de leurs commis, les sieurs Pronis et Foucquebourg, avec douze autres Français sur le navire du sieur Cocquet, qui allait charger du bois d'ébène pour sa fortune et celle de « quelques marchands ». La même année environ au mois de Novembre ladite Compagnie charge le navire *Saint Laurent* et nomme Gilles Rezimont capitaine pour apporter soixante-dix Français sur l'île en renfort pour leurs envoyés. Le 25 Mars 1644 un autre bateau est envoyé pour amener quatre-vingt-dix Français demeurer à Madagascar et revenir les cales pleines « d'Hebene, de cuirs et de cire ». Il repart pour la France en janvier 1646 avec à son bord le sieur Foucquebourg et arrive « environ le mois de May de l'année mil six cent quarante-six ». (Rade de st martin de l'île de Ré)(p246). De nouveau le *Saint Laurent*, cette fois commandé par Roger le Bourg, réussit à atteindre l'île Rouge le 26 juillet 1646 avec quarante-trois nouveaux 'colons'. Vient ensuite le départ d'Etienne de Flacourt pour « gouverner en chef les François, et remédier à ces désordres en qualité de Commandant général dans ladite Isle, et directeur de la Compagnie. », le 19 Mai 1648 du port de la Rochelle. Il est accompagné de quatre-vingt hommes dont deux prêtres missionnaires envoyés par « Monsieur Vincent de Paul Superieur General des Missions de

¹ Flacourt (Etienne de), *Histoire de la grande Isle Madagascar, Composée par le sieur de Flacourt, Directeur General de la Compagnie Française de l'Orient, & Commandant pour Sa Majesté dans ladite Isle et es Isles adjacentes*, Paris, de Luynes, 1658. Pour cette recherche le choix d'étudier la seconde édition fût pris car elle est augmentée : *Ibid. Avec une relation de ce qu'il s'est passé es années 1655, 1656, et 1657. non encor veuë par la premiere impression*, Troyes, Nicolat Oudot, Paris, Gérard Clouzier, 1661, 471 p. Il y a eu beaucoup de rééditions de ce travail considérable au cours des siècles, présentées et annotées par des chercheurs, mais pour découvrir et analyser ce récit dans un état d'esprit neutre, le choix d'une édition d'époque s'est imposé. Ainsi toutes les citations et les documents empruntés à Flacourt sont issus de l'édition de 1661.

la Maison de Saint Lazare de Paris ». Ils arrivèrent en vue de Madagascar aux alentours du trois décembre 1648. Cette expédition et son retour (en Février 1655) est la mieux décrite, l'auteur se trouvant à bord, comparée aux autres parfois simplement mentionnées. La dernière expédition que détaille Flacourt (outre deux navires, le *Saint Gorges* et l'*Ours*, arrivant l'année 1654 qui sont de peu d'utilité et mal renseignés, n'amenant sur l'île que des lettres pour le sieur de Flacourt et deux missionnaires.) est composée de quatre navires qui partent de France au cours du mois de Novembre 1656. Cette flotte comprend deux grands batiments, la *Duchesse* (commandée par le sieur de la Roche S. André), et la *Mareschalle* (capitaine de Coulon), un plus petit nommé le *grand Armand* commandé par Rezimont et enfin une flûte avec pour capitaine le sieur de Kergadiou. Ces différents navires partent avec environ 800 hommes, matelots et soldats, et trois prêtres de la Mission, répartis sur les bateaux en fonction des capacités de ces derniers.

L'ouvrage de Flacourt couvre presque vingt années d'expéditions et d'implantation française lointaine, l'on comprend donc mieux l'utilité de son étude par ses contemporains et par les historiens.

Le second récit de voyage est écrit par Souchu de Rennefort, secrétaire « de l'Etat de la France Orientale ¹ » et historiographe de la première expédition de la Compagnie des Indes Orientales récemment créé. Il prend la mer dans le *Saint Paul*, vaisseau amiral de la première flotte affrétée par la Compagnie avec l'appui du roi de France Louis XIV le 7 Mars 1665. Il est suivi par le *Taureau*, la *Vierge de Bon-Port* et par le plus petit *Aigle Blanc*, qui emmènent en tout nous dit Souchu de Rennefort au début de sa relation « cinq cens vingt hommes, équipés moitié en guerre, moitié en marchandise » partant pour Madagascar. Ces derniers devaient être rejoints rapidement par une seconde flotte pour renforcer durablement les établissements de la Compagnie et travailler à augmenter son influence sur cette partie du globe. C'est donc bel et bien la première grande expédition française dans l'Océan Indien devant participer à la gloire de la couronne française en Orient et faire fructifier les grandes sommes d'argent investies dans sa création. Le constat de la situation à son arrivée est très intéressant, il renseigne la date du dernier navire ayant abordé l'île (il est commandé par le capitaine Kercadiou et arrive à la fin de septembre 1663) et décrit longuement les états de faits amenant à la situation qu'il découvre puis celle jusqu'à son propre départ le 10 février 1666.

Vint ensuite la relation du voyage de Charles Dellon², Docteur en Médecine et voyageur avide de nouveautés. S'il y a seulement une petite partie de son ouvrage qui traite de ses mois passés à Madagascar et que la majeure partie de son livre relate son expérience des Indes, cette lecture apporte des informations sur l'état des connaissances disponibles à son époque car Dellon

¹ Urbain Souchu de Rennefort, *Relation du premier voyage de la compagnie des Indes orientales en l'isle de Madagascar ou dauphine*, Paris, Pierre Aubouin, 1668. Cet auteur reste environ un an à Madagascar en tant que conseiller et secrétaire du gouvernement en l'île de Madagascar. Ce n'est pas son seul écrit concernant l'histoire française de l'Océan Indien mais le plus proche de son expérience et de l'île qui nous intéresse.

² Charles Dellon, *Relation d'un voyage des Indes Orientales*, Paris, Claude Barbin, 1685, 518 p. Cet ouvrage en deux tomes fut imprimé pour la première fois le 23 décembre 1684, le premier tome raconte la traversée puis les observations de l'auteur lors de ses passages sur l'île Bourbon (aujourd'hui La Réunion) et Madagascar puis son voyage aux Indes. Le second est axé sur la suite de son voyage en Indes et son passage au Brésil, cet ouvrage contient dans ces dernières pages un *Traité des Maladies particulières aux pays Orientaux et dans la Route et de leurs Remèdes*, de cinquante-sept pages.

vécut au cœur des essais français pour s'établir dans l'Océan Indien durant son long périple. Ses multiples rencontres, sa curiosité intellectuelle qui le pousse à décrire beaucoup de pratiques et de lieux étrangers et son expérience de médecin rendent la lecture de ce récit profitable pour élargir la compréhension des défis que représente la construction d'établissements durables en terres lointaines. Cet homme navigua donc beaucoup depuis son départ du port du Havre le 20 Mars 1668 jusqu'à son retour en France le 16 Aout 1677, il croisa la route de nombreux envoyés de la Compagnie et fut témoin de beaucoup d'événements pendant ces neuf années ce qui permet d'enrichir la vision globale que l'on peut se faire de tels projets à si grandes échelles, aux enjeux si importants.

Enfin, c'est l'ouvrage du sieur Du Bois¹ qui a été choisi pour compléter le corpus de cette recherche. Ce voyageur livre un récit détaillé sur l'établissement français en train de traverser une période cruciale pour son existence. Du Bois s'embarque sur le *Saint Paul*, commandé cette fois par le sieur Cornuel et « appartenant à Messieurs de la Compagnie Royale des Indes Orientales », le 13 Avril 1669. Il vit à Madagascar entre Octobre 1669 et Avril 1671 puis séjourne sur l'île Bourbon jusqu'au 19 Septembre 1672, date de son départ pour la France. Durant cette période, il est témoin d'une importante passation de pouvoir pour le gouvernement des Indes Orientales. En effet, à son arrivée il rencontre les principaux envoyés de la seconde flotte, commandée par le marquis de Mondevergue, arrivée en Mars 1667 avec six mois de retard sur le planning prévu. Il est aussi présent lors de l'arrivée de la Flotte de Monsieur de la Haye, qui doit prendre possession de l'île et l'administrer au nom de Sa Majesté très Chrétienne. Le sieur Du Bois est donc témoin de l'activité d'un grand nombre de navires et des décisions relatives au fonctionnement des établissements français. Cette dernière escadre composée de neuf navires du Roi, part de Rochefort le 29 Mars 1670 et arrive aux abords de Madagascar vers la fin Novembre 1670. C'est dans cette période (1669-1672) que les établissements sur la Grande Ile sont abandonnés au profit du développement des comptoirs dans les Indes.

La lecture de ces quatre ouvrages couvre donc une trentaine d'années pendant lesquelles la France essaye d'asseoir sa domination sur une île vaste, peuplée et en partie inconnue. On découvre les diverses limites qui empêchent deux grandes compagnies commerciales de réussir durablement, et les échecs de trois flottes différentes envoyées pour redresser la situation. Nous verrons par la suite plus en détail les aventures de ces différentes expéditions et les nombreux autres intérêts que renferment ces récits de voyages et ce qu'ils nous transmettent.

I.1.b. Les différents objectifs à mener au loin.

Pour mesurer l'importance de ces livres à l'époque, et donc une partie de leur intérêt actuel, il faut d'abord comprendre ce qui motive les puissances européennes à aller dans l'Océan Indien et les moyens dont elles disposent pour accomplir ce défi.

¹ Du Bois, *Les Voyages faits par le sieur D.B. (Du Bois) aux isles Dauphine ou Madagascar et Bourbon ou Mascarenne, ès années 1669, 70, 71 et 72. Dans laquelle il est curieusement traité du Cap Vert, de la ville de Surate, des isles de Sainte Helene, ou de l'Ascension. Ensemble les mœurs, Religions, Forces, Gouvernement & Coutumes des habitants desdites isles, avec l'Histoire naturelle du Païs*, Paris, Claude Barbin, 1674, 234 p.

Les attentes vis-à-vis de ces projets sont multiples et revêtent des enjeux différents. Depuis le XV^e siècle et tout au long du XVI^e siècle la découverte de nouvelles routes commerciales et l'implantation de comptoirs, de colonies et de places fortes en terres lointaines sont des objectifs qui motivent les nations européennes pour augmenter leurs influences. Les Vénitiens par voie terrestre (par la Méditerranée et le Moyen-Orient actuel) puis les Portugais et les Espagnols sur les mers (par le Cap de Bonne Espérance) ont ouvert des routes nouvelles et instauré des monopoles commerciaux dont ils retirèrent de grandes sommes d'argent et une renommée illustre. A partir du XVI^e siècle les Anglais et surtout les Hollandais viennent concurrencer les portugais dans l'Océan Indien, sur la côte du Mozambique, en Inde et jusqu'en Mer de Chine et dans les Moluques¹, les îles aux épices très réputées qui attirent des commerçants du monde entier (européens, chinois, arabes,...), et en tirent beaucoup de richesses en s'accaparant les monopoles qui appartenaient aux Portugais. Les Français, malgré un certain nombre d'expéditions dans cet Océan au début de XVII^e siècle n'ont pas les capacités matérielles et logistiques nécessaires pour concurrencer leurs rivaux. Plusieurs raisons peuvent apporter des explications à la faiblesse française dans la grande aventure colonialo-commerciale qui rythme cette époque. Comme par exemple le retard de développement des ports et des arsenaux de la marine royale, le manque de moyens et d'organisation des différentes compagnies commerciales, ou encore des raisons liées au contexte historique avec la déchirure politique relative aux guerres de religions jusqu'en 1598 (jusqu'à la promulgation de l'Edit de Nantes) et les possessions espagnoles de la côte occidentale françaises (qui sont rendues le 2 Mai 1598, date de la paix de Vervins). Mais les enjeux sont trop importants pour que les efforts du royaume de France dans la construction d'une puissance commerciale et maritime s'arrêtent là. La montée en puissance fulgurante des Hollandais basée sur leurs relations commerciales, puissance reconnue par Richelieu qui souhaite appliquer ce modèle au Royaume de France, ou l'expansion territoriale anglaise sont des facteurs qui poussent le pouvoir royal et les riches marchands français à entreprendre et à développer des moyens permettant de concurrencer ces puissances rivales. Car les voyages, les corps expéditionnaires dans les contrées lointaines ont le potentiel de créer de nouvelles relations, de nouveaux échanges, de faire jaillir le neuf et par là de potentiellement redistribuer les cartes, de bouleverser l'équilibre des puissances européennes.

Ainsi les efforts déployés par le pouvoir royal et les associations de marchands pour créer des expéditions rentables furent redoublés, tant par les moyens financiers mis à disposition que par le recrutement d'étrangers possédant l'expérience des traversées et du commerce des Indes. Le genre d'ouvrage que représentent les récits de voyage possède des caractéristiques utiles pour saisir nombre de problématiques posées à l'époque. L'une d'entre elles est le rôle de compte rendu d'expédition que prend le récit, ce qui renforce la véracité de certaines informations retranscrites lorsqu'elles étaient connues et vérifiables par les contemporains. Parmi elles, les départs de France, les missions investies, c'est-à-dire les objectifs à remplir en Orient et les principaux acteurs de ces aventures, en France et au loin. En effet, les auteurs ne peuvent risquer de s'attirer les mécontentements des personnes hautes placées responsables de ces projets, auxquelles bien souvent ces relations sont dédiées. Flacourt écrit son récit pour Nicolas Fouquet², Souchu de

¹ Voir Annexe 1.

² Nicolas Fouquet, Surintendant des Finances et Procureur Général du Parlement de Paris, homme d'Etat important et fortuné.

Rennefort à Jean-Baptiste Colbert¹ et Charles Dellon en l'honneur de Jacques Benigne Bossuet². Ce sont en quelque sorte les protecteurs³ de ces récits contre de potentiels détracteurs, qui s'abstiendraient devant l'évocation de ces personnages illustres.

A travers cette étude on peut observer la formation et les limites de deux grandes Compagnies commerciales, la Compagnie de l'Orient (entre 1642 et 1653) et la Compagnie des Indes Orientales (entre 1664 et 1669, date de son désengagement des projets liés à Madagascar).

À l'aide du document rédigé par Flacourt nous pourrions suivre les attentes, les acteurs et les aventures de cette première structure commerciale, puis grâce aux autres récits nous verrions l'évolution des stratégies de la seconde jusqu'à son désengagement de la colonisation de la Grande Ile et la reprise du projet coloniale par Louis XIV.

Ainsi, on peut lire chez Flacourt :

L'an mil six cens quarante-deux, le sieur Ricault Capitaine de la Marine, obtint de feu Monseigneur l'Eminentissime Cardinal Duc de Richelieu, chef & Sur-Intendant general de la Marine, Navigation & Commerce de France, pour lui & ses associez, la concession & privilège d'envoyer seuls en l'Isle de Madagascar & autres Isles adjacentes, pour là y eriger Colonies & Commerce : ainsi qu'ils adviseroient bon estre pour leur traficq, & en prendre possession au nom de sa Majesté Tres-Chretienne, laquelle concession leur fut octroyée pour dix années, [...] ⁴.

Cette concession fut de nouveau enregistrée, et ses privilèges confirmés par un décret royal l'année suivante, le 20 Septembre, qui suit la date du début de règne de Louis XIV (qui commence au mois de Mai 1643). Plusieurs navires furent affrétés, mais les aléas de la navigation, les rapports désastreux de la situation de l'établissement et les difficultés économiques lui firent renoncer à ce projet malgré une prolongation de ses privilèges acquise en 1653. En 1656 cette première Compagnie s'arrange avec le Duc de La Meilleraie qui reprend en main la colonisation de Madagascar. À sa mort en Février 1663 la situation de l'établissement français sur l'île ne s'est guère améliorée, même si des comptoirs et des possessions se développent en Orient. Puis sous l'impulsion de Colbert, la formation d'une nouvelle Compagnie dotée de plus de moyens débute, elle doit confirmer la présence française dans cet Océan et être capable de concurrencer les marchands hollandais et anglais. En 1664, la Compagnie des Indes Orientales voit le jour. Cinq ans après, en octobre 1669, cette compagnie se décharge du projet d'implantation à Madagascar au profit du pouvoir royal, cette colonie apparaît comme un gouffre économique pour ces marchands mais Louis XIV ne veut pas abandonner cette place française orientale, sa *Gallia orientalis*.

On peut commencer à saisir l'importance relative à ces projets, les enjeux économiques qui attirent ou repoussent les riches marchands français dans ces aventures et les enjeux politiques et géopolitiques que la couronne française compte développer dans cette partie du monde. Et réussir à gouverner Madagascar, ce territoire où d'autres nations européennes ont échoué à s'implanter, serait très glorieux et retentissant, donc hautement bénéfique pour le pouvoir royal

¹ Colbert occupa pendant sa carrière de nombreux postes importants de l'Etat, il fut par exemple Ministre d'Etat et intendant des Finances.

² Homme d'Eglise important, précepteur du Dauphin et écrivain membre de l'Académie Française.

³ Du Bois, op. cit., Epistre.

⁴ Flacourt, op. cit., p.203-204.

français. Mais il y a aussi des enjeux religieux qui entrent en compte dans ces voyages, et spécialement par l'intermédiaire des missionnaires envoyés pour faire le culte et les célébrations à bord des navires et dans l'habitation des Français, mais aussi pour instruire et convertir les populations malgaches. Les différentes formes que prend parfois le prosélytisme religieux sont tout à fait intéressantes à étudier en même temps que les motivations des marchands et des soldats envoyés sur la même île.

On peut donc dire que si ces expéditions sont longues et coûteuses à préparer, les bénéfices et les rêves qu'elles peuvent engendrer les rendent possibles, donnant le courage et l'audace nécessaire aux hommes pour s'embarquer ou soutenir de tels voyages. Ces récits de voyage qui nous parviennent peuvent être considérés comme des témoins à l'échelle humaine des différents objectifs inhérents à leur création, de la réalisation des stratégies Françaises, et des réalités du terrain par-delà les mers.

I.1 .c. La diversité des voyageurs

Qui sont les hommes qui s'embarquaient pour de longs mois périlleux sur l'Océan pour atteindre les rivages mystérieux d'une terre lointaine, nouvelle ? Les récits de voyages font la part belle aux amiraux, aux capitaines, aux directeurs et à leurs inventeurs mais tous ces hommes réunis ne sont qu'une petite partie des voyageurs.

Selon les normes de l'époque certaines informations sont presque toujours fidèlement renseignées. On peut donc trouver dans les premières pages de ces récits la date du départ, le nom du ou des navires participant à l'expédition, le nom du capitaine et le port dans lequel l'ancre est levée. Moins systématique, le détail des équipages qui comprend le nombre de personnes à bord, avec la proportion de marins, de personnel de la Compagnie, de soldats, de religieux, etc... Encore une fois, pour inventorier et comprendre les profils de ces voyageurs de long cours, l'historien doit utiliser toutes les ressources dont il dispose. Comme nous l'avons dit, le détail des équipages, à part les personnages éminents comme le capitaine, les directeurs ou sous-directeurs de la Compagnie, les envoyés du roi ou encore les missionnaires, ne figure pas dans les récits. Par contre, on peut trouver des informations intéressantes en épluchant de multiples autres sources comme les registres des Compagnies maritimes, des écrits de cette époque qui décrivent et vantent les expéditions pour les rendre attractives, mais aussi des sources contemporaines d'historiens chercheurs ou de passionnés avec des généalogies par exemple qui renseignent parfois sur bon nombre d'informations concernant ces déracinés (sur le nombre, les identités, les métiers, les dates d'arrivés, les filiations, les adresses, etc...).

Ce qui est intéressant lorsque l'on étudie les individus qui forment ces expéditions c'est le fait de pouvoir comprendre les différentes motivations de chacun, des gouvernants bien sûr mais aussi des engagés lambda, des simples soldats, qui sont la base, le socle de ces projets à long terme. En effet, si les rôles et les buts des prêtres ou des officiers sont relativement simples à comprendre et linéaire dans le temps (jusqu'à leur mort le plus souvent), ceux du plus grand nombre en tant que somme d'individus embarqués sur le même navire et la même aventure sont beaucoup plus

durs à saisir car ils changent au grès des événements, des ordres reçus et des situations dans lesquels ils sont immergés. Donc si le parcours et les objectifs des individus non-remarquables du point de vue hiérarchique sont plus compliqués à étudier car ils sont peu représentés dans les récits, presque jamais cités, ou personnifiés. Ils sont pourtant plus nombreux et les informations et les exemples que leurs vies peuvent apporter sont tout à fait bénéfiques pour percevoir ces hommes et ces femmes, les difficultés qui sont ressentis au quotidien lors de ces voyages.

On peut tout d'abord noter la présence d'un certain nombre de marins et de marchands hollandais qui sont recrutés par les Compagnies pour augmenter les chances de succès des traversées, cela montre que ces expéditions sont assez importantes pour que la vie des passagers et les rêves et ambitions des différents actionnaires soient confiés à des étrangers. Dans une Europe fréquemment en proie aux conflits et assez instable politiquement les richesses et les possessions orientales apparaissent comme un avantage certain sur les autres nations. Il y a par exemple dans l'expédition de Mondevergue deux directeurs de la Compagnie, dont un qui est hollandais, tout comme quatre marchands sur les huit envoyés. Ils doivent s'implanter aux Indes et créer des comptoirs pour le compte de la Compagnie et apporter leur expérience aux envoyés français pour préparer le futur, le développement de ce projet commercial.

Voyons maintenant plus en détail les profils de passagers qui ont pu faire partie de ces expéditions. Nous possédons par exemple un document qui renseigne la formation de la première flotte de la Compagnie de Indes Orientales¹, qui fut rédigé pour faire connaître les prétentions et les moyens mis à disposition pour l'organisation de ladite Compagnie. Cette relation devait renseigner les avantages auxquelles l'on pouvait prétendre en allant s'installer à Madagascar, ou en participant à ces expéditions en tant qu'actionnaires. Elle devait aussi présenter au roi l'avancement du projet, son organisation et prouver que tout était mis en œuvre pour de futurs succès. On peut donc voir la diversité des passagers qui font partie de nombreux corps de métier, tels des charpentiers, des forgerons, des bouchers, des jardiniers, des maçons, des cordonniers et moult autres ouvriers. Ils partaient souvent refaire leur vie, mais aussi pour les avantages qu'on leur garantissait si ils demeuraient au moins huit ans dans les établissements français, comme le stipulent des affiches qui furent placardées dans les rues de Paris². Sans de tels documents il nous serait impossible de reconstituer un équipage au complet. Mais parfois il faut être attentif car certaines informations sont discrètes et peuvent être noyées par le flot du récit, par exemple dans l'œuvre de Flacourt c'est au milieu de la traversée qu'il est stipulé dans un court passage qu'il y a deux malgaches à bord qui sont ramenés sur l'Ile et qu'ils sont convertis³.

Une autre façon de saisir la diversité des passagers est de s'intéresser à la généalogie que certains hommes de notre temps ont réalisée pour découvrir leurs origines, la vie de leurs ancêtres. On peut découvrir l'origine de ces voyageurs, l'année de leur arrivée et surtout les mariages entre ces différents expatriés, ce qui nous informe sur les femmes embarquées qui sont quasiment complètement absentes des récits de l'époque. On découvre aussi les alliances métissées (mariages

¹ François Charpentier, *Relation de l'établissement de la compagnie française, pour le commerce des indes orientales, dédiée au roy.*, Paris, S. Cramoisy et S. Mabre-Cramoisy, 1665, 123 p.

² Voir Annexe 2.

³ Flacourt, *Histoire de la grande isle Madagascar (...)*, *op. cit.*, 1661, p.228.

entre Français et Malgaches) qui sont souvent passées sous silence lorsqu'elles ne sont pas en rapport avec un officier ou un directeur de la Compagnie. Par exemple, l'union du sieur Pronis avec une Malgache est bien renseignée et connue par un grand nombre de personnes¹.

Ainsi, en s'aidant d'autres sources on peut imaginer plus précisément la diversité des équipages et des futurs colons en l'île de Madagascar, de Bourbon ou des comptoirs aux Indes. En somme, le récit de voyage n'est pas fait pour raconter des faits connus de certains lecteurs ou pour raconter la vie et le quotidien d'individus, ce qui n'apporterait rien de nouveau, d'utile ou de sensationnel. Mais il doit laisser une trace de ce qu'ils ont vécu, tous ces voyageurs différents dans le même navire vers la même île, qui devaient commencer par survivre à la traversée avant la découverte de leurs nouvelles vies.

2. Une traversée bouleversante

L'étape de la traversée est cruciale dans ces voyages de longs cours et elle revêt plusieurs points intéressants à étudier pour l'historien.

Nous verrons dans cette partie le quotidien en pleine mer et les difficultés rencontrées au regard des témoignages sélectionnés, puis on s'intéressera aux particularités des journaux de bord, qui possèdent des particularités et des similitudes, enfin nous développerons le temps de l'arrivée, des constatations et de l'organisation dans ces nouvelles terres.

I.2.a) Vivre en mer

A bord d'un navire, la répartition des tâches et la hiérarchie sont primordiales pour garder le cap et surmonter les aléas de telles traversées, de plus il existe en mer des traditions particulières auxquelles les voyageurs doivent se plier. Loin de vouloir décrire ce que peut représenter une traversée de ce genre, nous tâcherons de développer certains points intéressants qui ont marqué ces auteurs pour voir leurs places dans ces récits.

Quand on découvre les différentes histoires de ces traversées on peut trouver que le quotidien à bord d'un navire n'est pas très rempli ou mal renseigné comparé à la longueur du voyage en mer. Elles racontent plutôt assidûment les premiers jours du voyage puis deviennent de plus en plus lacunaires au fil des mois. Cela s'explique par le désir des auteurs de satisfaire la curiosité de leurs futurs lecteurs et la répétition journalière de la position du navire et des vents qui soufflèrent peut vite s'avérer encombrante. A partir d'un certain point de la traversée les dates sont

¹ E. de Flacourt, *op. cit.*, p. 208. « Pronis avoit pris à femme la fille de Dian Marval, grand du país de la race des Zafe Rahimina, laquelle s'appelloit, Dian Ravellom Manor, [...] »

plus espacées et l'équipage résumé à « nous », le récit reste concentré sur l'avancée du voyage et d'autres éléments qui sont souvent de l'ordre de la curiosité scientifique ou bien traditionnels. Ils nous livrent donc peu d'informations sur leur situation au quotidien mais beaucoup sur ce qu'ils jugent dignes de raconter d'une route déjà empruntée par des milliers de personnes à cette époque. Il y a par exemple dans chacun de ces récits une importante partie consacrée aux ravitaillements effectués le long de la côte occidentale de l'Afrique car les observations et les relations tissées en ces lieux peuvent servir les intérêts de la Compagnie. Ou alors toutes sortes d'observations sur la faune et la géographie maritime car cela permet de partager des informations et des témoignages utiles et nouveaux aux lecteurs. En même temps les différents auteurs montrent leur érudition avec des comparaisons entre leurs expériences et le savoir de l'époque.

Les informations d'ordre traditionnel sont celles qui narrent : toutes les processions religieuses effectuées, les formalités entre officiers et les traditions de tous les marins donc de tous les passagers dans le cas présent. Commençons par la religion et le rôle qu'occupent les prêtres à bord d'un navire. Ce rôle est en effet central dans la vie de ces équipages car le respect de la Foi fait partie des prérogatives majeures de ces expéditions, c'est aussi un aspect des récits de voyage très intéressant à étudier. Les auteurs de ces quatre récits sont de confession catholique tout comme la plupart de leurs lecteurs, et surtout parmi les plus importants. Ils évitent donc autant que possible d'écrire quelque chose qui pourrait être interprété comme un grand blasphème et sont souvent respectueux des traditions religieuses, de l'action des prêtres et des grâces accordées. Le degré de piété que l'on peut trouver dans ces ouvrages dépend quand même pour beaucoup de l'auteur, le récit de Souchu de Renefort raconte très peu de choses relatives à la religion, si ce n'est un conflit à bord de *l'Aigle Blanc* entre les passagers catholiques et les matelots presque tous protestants, ce qui inquiète le missionnaire dudit navire car ils s'étaient tous retranchés de part et d'autre du bateau derrière des canons¹.

Au contraire, un voyage qui permet d'apprendre beaucoup sur les enjeux religieux d'une traversée est celui d'Etienne de Flacour : ce dernier dispose à son bord, et pour missionnaires de sa colonie, de deux prêtres, Monsieur Nacquart et Monsieur Gondrée. Les qualités et le zèle reconnus à Monsieur Nacquart lui valent d'être recommandé personnellement par Monsieur Vincent de Paul le Supérieur Général des Missions de la Maison de Saint Lazare de Paris, et les lettres entre cet homme et les missionnaires qu'il destine à Madagascar² sont très utiles pour comprendre ce qu'on attend d'un prêtre sur un bateau et dans une île étrangère. Ces prêtres avaient donc beaucoup d'instructions et certaines sont spécifiques à l'étape de la traversée comme celle de rendre le voyage agréable par la prière, de prendre « grand soin des incommodés » et de toujours garder un grand respect aux « Messieurs qui ont l'intendance de cette Navigation ».

Les jours de fêtes du calendrier chrétien sont respectés, comme l'ascension et les sacrements qui la précèdent, la messe doit être dite tous les jours si le temps le permet et si l'on en croit Flacour ce fut fait avec ardeur les Dimanches et les jours de fêtes³. Il y a même parfois des séances de catéchisme pour les matelots qui sont exécutées.

L'importance et le bon déroulement de la religion à bord, si l'on en croit ces récits, dépendent de

¹ U. Souchu de Renefort, *op. cit.*, p. 49.

² Louys Abbely, *La vie du vénérable serviteur de Dieu Vincent de Paul instituteur de et premier supérieur général de la congrégation de la mission. Livre second. De ses Œuvres principales, et des grands fruits qui en sont parvenus*, Paris, F. Lambert, 1664, p. 155-189.

³ E. de Flacour, *op. cit.*, p. 227.

la qualité des missionnaires, et du culte du personnel de navigation, mais aussi des capitaines et des différents officiers en charges. Elle est importante pour les croyants car la prière est parfois un des seuls recours contre les aléas de la météo.

Ensuite, il y a une autre forme de traditions qui rythment les traversées, ce sont les coutumes des marins et la plus fameuse d'entre elles est le baptême à l'eau salée pour les passagers qui n'ont jamais franchi la ligne équinoxiale, c'est à dire l'équateur. Lors de cette cérémonie, un membre de l'équipage qui a déjà traversé cette ligne imaginaire (c'est « un ancien pilote » sur le navire de Souchu de Rennefort¹) oint le front des passagers avec de l'eau de mer, ou leur en verse un peu sur la tête ou parfois même les trempe entièrement dans un tonneau. Ensuite les personnes ainsi baptisées doivent donner quelque chose à ce représentant des coutumes marines, quelques pièces, de l'alcool ou de la nourriture le plus souvent. L'expérience des matelots prend des formes tantôt mystérieuses tantôt savantes, leurs compagnies a dû laisser plus de traces que ce que l'on peut lire dans la plupart de ces relations.

Les enterrements en mer font un lien intéressant entre ces deux traditions, car ils mêlent des sacrements catholiques (le Service des Morts est chanté pour le repos de son âme²) et des effets de marins, sous la forme de boulets de canons attachés aux pieds du défunt et d'un coup de canon à la mise à l'eau de ce dernier.

Le deuxième groupe de renseignements qui jalonnent cette étape est liée aux curiosités de l'auteur-voyageur, de tous les phénomènes dont il est témoin, des animaux qu'il rencontre et de la position géographique des lieux. Il y a encore dans ces informations un mélange de mystères et de réflexions qui est assez représentatif de l'état des connaissances de l'époque. Les mesures des distances et les approximations de positions sont renseignées, de même que la direction et la force des vents. On peut avoir l'impression que ces données sont plus importantes que le reste de l'expérience maritime des auteurs car ils décrivent méticuleusement tout ce qui peut paraître étrange à un Européen et ils n'hésitent pas à étaler leur savoir en proposant des explications et des comparaisons savantes ou bien en laissant l'imagination du lecteur travailler. Ainsi la traversée se poursuit au gré de vents et des rencontres de poissons volants jusqu'au *Te Deum* final, ce chant religieux qu'entament les voyageurs à leur arrivée pour remercier la Grâce de Dieu qui les a mené jusque-là sain et sauf, et qui est presque systématiquement rapporté par les auteurs.

I.2.b) Les journaux de bord : un genre littéraire particulier

Le journal de bord est une littérature particulière, nourrie par le vécu et les sensations d'un auteur mais aussi par l'imaginaire et la fierté de l'aventurier. Pour le lecteur ce sont des pages remplies de rêves, d'angoisses, d'admiration, et de découvertes qui l'immergent. Dans notre étude les journaux de bord font partie des récits les plus longs, ils décrivent seulement les moments passés en mer et les ravitaillements mais ils possèdent des spécificités, des particularités par

¹ Souchu de Rennefort, *op. cit.*, p. 42-43.

² Du Bois, *op. cit.*, p. 37.

rapport au reste de l'ouvrage. Pour l'historien cette étape permet d'apprendre de nombreuses informations sur l'auteur du récit, sur sa façon de percevoir les choses et son degré de connaissance, sa curiosité scientifique. Cela prépare à la suite de l'ouvrage même si une fois à terre le style d'écriture change souvent. En mer dirait-on, il y a certaines règles d'écriture qui sont observées et le seul moyen de vérifier cela est par comparaison. Nous avons déjà développé un certain nombre de points apparaissant dans ces histoires lors du premier voyage en mer et nous pouvons observer des répétitions dans les thèmes traités et dans le vocabulaire employé, ce sont là des traits communs et leur étude permet de questionner la fiabilité des renseignements inscrits dans ces relations. Cela fait peut-être aussi partie du côté mystérieux et envoutant de la littérature de voyage qui réserve la vérité à ceux qui s'embarquent...

Tout d'abord précisons un peu le contexte auquel tous les passagers sont confrontés, celui que l'on peut seulement imaginer à bord d'un voilier du XVIIe siècle pendant des mois à la merci des tempêtes et des avaries. Sur le navire seul compte le fait d'arriver à bon port en bonne santé, et cela dépend fortement de la qualité du capitaine, des pilotes et des matelots. Les auteurs sont conscients de ces facteurs et cela peut se ressentir. Dans tous ces récits on peut lire des actions menées par le Capitaine ou par un pilote alors que les journaux de bord sont avarés de détails concernant l'équipage, mais cela montre l'importance qui leur est accordée.

On peut en effet lors de la lecture de ces récits, s'étonner de ne trouver qu'en de très rares occasions le nom d'un homme. Il y a certes systématiquement le nom du capitaine, qui est cité dès les premières lignes avec la date et le nom du navire, et celui des capitaines rencontrés en mer, mais dans tous ces ouvrages presque personne d'autre n'est mentionné par son identité.

Les quatre auteurs utilisent énormément la première personne du pluriel et les fonctions ou le grade d'un individu pour sujet. Il existe cependant une exception commune à ces récits qui est le nom des personnages rencontrés lors des escales. En effet, tous ces auteurs précisent les noms des personnes en charge des établissements qu'ils rencontrent le long de la côte occidentale africaine, jusqu'au Cap de Bonne Esperance. Cela leur permet de montrer leur implication dans l'apport de connaissances lointaines aux lecteurs de France, sans encombrer les récits puisque ces informations sont cantonnées la plupart du temps aux relations entre les Capitaines et les Officiers des expéditions avec les Gouverneurs des différents lieux choisis pour ravitailler les navires.

En effet, dans les récits de Charles Dellon et du sieur Du Bois on ne trouve aucun nom propre de passager de tout ce qui dans leur livre est consacré à la traversée entre la France et la grande île. Chez Flacourt on trouve seulement le nom des deux missionnaires qui l'accompagnent et celui d'un matelot mort du scorbut¹. Enfin chez Souchu de Rennefort il y a uniquement le prénom du pilote qui vit le premier l'île de Palme² et celui d'un « passager Enseigne » qui s'illustre par une bonne action³. Les renseignements portant sur l'équipage sont donc rares, et le plus souvent ils découlent de faits marquants qui concernent une personne, une initiative personnelle ou sa mort par exemple.

Cette sorte de sélection littéraire est très marquée dans ces relations et les questions qu'elle pose sont multiples, mais dans notre cas il faut garder à l'esprit que la traversée n'est qu'une étape,

¹ E. de Flacourt, *Histoire de la grande Isle* [...], *op. cit.*, 1661, p. 286.

² U. Souchu de Rennefort, *op. cit.*, p. 16.

³ *Ibid.* p. 13.

éprouvante certes, mais loin d'être aussi importante pour les directeurs que le développement des territoires annexés.

Une autre facette de ces récits provient de la déconstruction de certains mythes ou savoirs erronés de cette période. Ces derniers comprennent toutes sortes de légendes et autres curiosités qui sont encore, au XVII^e siècle, très présentes dans les mentalités et la culture en général. On peut trouver un exemple qui illustre bien cette forme d'évolution narrative dans l'ouvrage de Du Bois, lorsqu'il décrit les Rémoras, communément appelés poissons-ventouses, ou poissons-pilotes ;

[...] c'est le véritable Remora, dont plusieurs disent que ce poisson arrête luy seul un Vaisseau en Mer ; mais neantmoins j'en ay souvent pris à ma ligne, qui s'estoient attachez à nostre Vaisseau, & qui ne l'empeschoient pas d'aller. ¹

On peut voir l'utilisation que certains auteurs font de leurs observations et comment parfois ils remettent en cause des idées reçues d'époques antérieures. Mais les récits de voyage restent imprégnés par ces savoirs et ces idées reçues et la majorité des écrivains véhiculent à la fois des données qui améliorent les connaissances disponibles et d'autres que l'on peut juger plus farfelues mais qui restent représentatives de cette époque.

Les journaux de bord peuvent donc être vus comme un genre d'ouvrages assez spécifique et les questionnements que l'on peut se poser en les étudiant sont multiples. On peut essayer de reconstituer la part de souvenirs, d'expériences et d'histoires empruntées qui les forment, s'interroger sur les raisons de l'absence de certaines informations et sur les ambiances que vécurent les voyageurs pendant la traversée. Le temps d'écriture, l'utilité recherchée et les formes de solidarité qui peuvent lier un équipage pourtant hétérogène, sont des thèmes que ces lectures peuvent amener.

Il y a une part de vrai dans toutes ces interrogations, car les récits de voyages possèdent des traditions, des sortes d'impératifs ou plus familièrement des passages obligés qui font leur charme et qui les entourent de brume. Voilà pourquoi le récit de telles aventures est une invitation à voyager, à naviguer pour vivre, découvrir et ressentir la réalité du quotidien, et les sentiments des auteurs de cette époque face à l'ampleur de leur voyage. Il existe bien d'autres particularités propres aux récits en mer mais une de leurs principales missions est de présenter un aperçu général de l'expérience maritime et des dangers qui la jalonnent.

I.2.c) Un voyage dangereux

La dangerosité de ces voyages est un fait bien réel, les multiples dangers qui guettent les équipages et les navires sont autant de variables influençant les succès ou les échecs des expéditions bien sûr mais aussi des projets d'une compagnie toute entière voire de tous les efforts et espoirs d'une politique coloniale. Le temps moyen d'une traversée à cette époque est d'environ six mois pour relier la côte occidentale française à l'île de Madagascar ou pour relâcher sur Bourbon. Dans le cas de la flotte de l'Amiral de la Haye, ce voyage durera presque une année

¹ Du Bois, *op. cit.*, p. 41.

entière, ce qui montre l'imprévisibilité et la difficulté de ces expéditions maritimes. Les expériences sont nombreuses dans chacun de ces récits, ils proviennent du propre vécu des voyageurs et des histoires dont ils ont eu vent. De plus, les cas de naufrages et les anecdotes de dangers encourus par des équipages sont légions dans l'historiographie liée à ce sujet, c'est pourquoi les exemples doivent faire l'objet d'un tri, d'une sélection pour ne pas encombrer le fil du récit comme ce peut être le cas.

Les récits commencent donc par l'embarquement et les adieux au port, ensuite, c'est le temps des premières sensations de la navigation, de la découverte de la vie en mer, ce qui est souvent omis par les auteurs car leurs sentiments personnels apparaissent rarement dans leurs ouvrages. Ils évitent le plus souvent d'encombrer leurs récits à moins que cela soit pour un événement ou une chose remarquable, ou nouvelle, comme les descriptions de la faune et de la flore ou bien un désaccord au sein de la colonie. Mais les dangers qui incombent aux voyages de long cours apparaissent aussitôt les amarres larguées, les désagréments du mal de mer et l'agitation qui survient lors des rencontres avec des navires étrangers sont notables.

On peut trouver dans la narration de la traversée de Charles Dellon un passage qui résume ses débuts en mer et montre l'expérience des turpitudes de la mer qu'il a acquise depuis:

D'abord les incommoditez ordinaires attaquèrent ceux qui n'avoient jamais été sur cet Element [sur l'Océan] ; je payay le tribut comme les autres , mais le temps me fit une habitude de cette fatigue : [...]¹

Ce sont les premiers malaises que peut provoquer une traversée sur l'organisme humain, des nausées, des vertiges, et les vomissements qu'ils peuvent occasionner. Sa première description de traversée est assez brève car elle est retranscrite des années après son expérience, mais cela est d'autant plus intéressant qu'une fois encore elle englobe bien les dangers qui guettent les embarqués. En suivant son récit, on apprend que par deux fois le navire qui les emmenait risqua de couler à cause d'importantes voies d'eau. La première fois quelques jours après son départ et la suivante environ trois mois plus tard, avant le passage du Cap de Bonne Espérance. C'est le travail actif des mariniers pour localiser la faille et la colmater qui évita de relâcher le navire sur les côtes françaises et par là de prendre un retard considérable lors de la première avarie, et qui évita « une mort cruelle » à tout l'équipage la seconde fois².

Ce sont là des dangers dont on peut difficilement se prémunir et de toutes façons sur la mer il est dit que même la paresse peut être fatale.

Les risques sont donc omniprésents et une traversée peut parfois s'envisager comme une histoire de survie. C'est le cas lorsque l'on découvre des expériences de marins victimes du scorbut, le mal de terre (car il ne se soigne qu'une fois à terre³) ou maladie du marin. Par exemple, après environ cinq mois de voyage Dellon écrit qu'il vit « en peu de temps le scorbut attaquez les deux tiers de nos hommes » : cette maladie contagieuse touche de nombreux navires de long cours à cette période et peut dévaster un équipage. Les causes les plus connues à l'époque sont liées

¹ C.Dellon, *Relation d'un voyage des Indes orientales*, *op. cit.*, p. 3. Il approfondit ses études des causes et des conséquences de ces incommodités dans son *Traité des Maladies particulières (...)*, *op. cit.* p. 3.

² *Ibid.* p. 7 et p. 11

³ Cette affirmation est très répandue, on la retrouve chez Dellon, Du Bois et Flacourt.

majoritairement à une mauvaise alimentation, à la surconsommation d'ingrédients salés et à une mauvaise hygiène. Elle emporte trois personnes du navire de Dellon qui n'atteignent pas la terre, à temps. Etienne de Flacourt nous dit que par la grâce de dieu il n'a perdu aucun de ses hommes et n'a souffert d'aucun malade, excepté un tanneur souffrant du scorbut et un homme avec des symptômes s'apparentant au scorbut¹. Mais c'est dans l'ouvrage de Du Bois que l'expérience du scorbut est la plus marquante, depuis le passage du Cap de Bonne Espérance (à la fin de Juillet 1669) à son arrivée à La Réunion en Septembre 1669, huit personnes moururent du scorbut. La description qu'il donne des symptômes est terrifiante². Ce mal est de mieux en mieux connu au fil des années mais il est encore mortel dans de tels voyages pendant longtemps. Certains moyens de se prévenir sont aussi connus et quelques conseils présents dans ces ouvrages ont toujours été utilisés depuis. C'est le cas du jus de citron, de l'eau de vie et du rinçage de bouche régulier.

Ensuite, ces voyages sont bien sûr rendus très dangereux à cause des tempêtes qui secouent les navires, pouvant déchirer leurs voiles et mettre tout l'équipage à la dérive, ou encore fracasser le bateau sur des rochers ou des bancs de sable. La tempête est probablement ce qui effraie le plus les marins dans son imprévisibilité et sa force, et celles qui sévissent au niveau du Cap de Bonne Espérance et du Cap des Aiguilles (un peu plus à l'Est, c'est le point le plus au Sud du continent Africain), là où se rencontrent deux courants maritimes, l'un froid venant de l'Ouest et l'autre plus chaud venant de l'Est, sont redoutées par les voyageurs empruntant cette route commerciale.

« A terre, même dans les moments les plus sombres la vie recommence toujours le lendemain. En mer, lors d'une tempête, on éprouve un sentiment de piège pour l'éternité. »³

Cette citation est très proche de ce que vécut le sieur Du Bois en Juillet 1669, pendant plus de soixante heures de tempête dans laquelle ils n'eurent d'autres réconforts que la prière, « Nous estions de toutes parts à plus de six ou sept cens lieuës de terre : et c'est dans ces momens que l'on a l'Image de la mort devant les yeux. »⁴ La tempête est donc un élément bouleversant pour ces hommes et ces femmes, l'un des dangers les plus craints sur l'Océan mais loin d'être le seul.

A contrario, les calmes plats sont aussi très redoutés par les navigateurs pour plusieurs raisons. Ils sont synonymes d'immobilité ou de dérive, ils peuvent donc engendrer un épuisement des ressources en eau et en nourriture, et fracasser un navire sur des rochers puisque celui-ci, sans l'appui du vent, ne peut contrôler sa direction. C'est ce qui faillit arriver à Charles Dellon en partant de Madagascar pour s'en aller à Surate (situé au Nord de la côte Ouest de l'Inde) :

[...] le vent nous manqua, & nous fûmes portez par les courants sur des rochers [...], nous y aurions assurément pery si le calme eût continué, mais le vent revint & nous reprîmes nôtre route sans songer aux rafraîchissemens, craignant quelque accident nouveau.⁵

¹ Flacourt, *Histoire de la grande Isle (...)*, *op. cit.*, 1661, p. 293. Il y a néanmoins deux morts pendant son expédition : « Nicolas du Jardin, Matelot et bon Cordier, il mourût du flux de sang. » *ibid.*, p. 250 et un nommé l'Escluse retrouvé mort sur la plage pendant un rafraichissement peu avant le passage du Cap de Bonne Espérance, p. 248.

² Voir Annexe 7.

³ Olivier de Kersauson, citation tirée de B. Marie, S. Légeron, *Escales au bout du monde*, Paris, Insulae, 2016.

⁴ Du Bois, *Les voyages faits pat le sieur D.B. (...)*, *op. cit.* p. 33. Ce passage marquant de sa traversée est cité plus longuement. Voir Annexe 8.

⁵ Charles Dellon, *op. cit.*, p. 72-73.

Flacourt quant à lui est bloqué pendant huit jours, juste au-dessus du Tropique du Capricorne, à causes des calmes¹. Les vents étaient nécessaires aux bateaux utilisés par les Européens à cette période, les décisions prises à bord dépendaient souvent des conditions climatiques pour assurer la sécurité du navire et donc des passagers. Une fois encore, l'expérience et la sagesse d'un capitaine entrent en œuvre pour lui permettre de faire ces choix si cruciaux pour son équipage dans un environnement qui laisse peu de place à l'hésitation.

Mais si le respect que ces récits montrent aux différents marins est bien réel et amplement mérité², il cède la place au respect institutionnel une fois à terre. Les formules et le ton que prennent ces récits se teintent de formalités inhérentes à la présence d'officiers et de commandants disposant de prérogatives d'Etat.

3. L'arrivée : un moment crucial

L'étape de l'arrivée ou le temps du retour à la terre ferme présente beaucoup de particularités, on peut ressentir un changement de ton dans les récits. De plus cette étape du voyage est loin d'être sans risque pour ces équipages épuisés. Elle marque le début des véritables missions confiées aux envoyés et leur découverte des lieux de leurs habitations.

I.3.a) Etat des équipages à la fin du voyage.

Suivant les difficultés rencontrées lors de la traversée les équipages comme les navires peuvent être très mal en point lorsqu'ils parviennent à proximité de Madagascar et l'enjeu pour les différents commandants est d'être capable d'assurer la mise en place et l'organisation des nouveaux effectifs, et de prendre leurs fonctions dans de bonnes conditions.

Premièrement, comme nous l'avons dit précédemment les équipages peuvent être amenés à souffrir grandement des maladies lors de leur traversée, et spécialement lors de la dernière partie du voyage et l'arrivée dans l'Océan Indien. Si le soulagement que ces passagers éprouvent est réel, la navigation près des côtes de Madagascar ou aux abords des Mascareignes ainsi que les accostages qui suivent sont eux aussi sources de problèmes et de dangers. La vue de ces terres est en effet marquée par un vocabulaire qui montre le soulagement ressenti et la difficulté du voyage, la Providence qui permet aux passagers d'arriver est souvent louée, notamment par le chant (*Te Deum*), il y a donc une certaine forme de mérite qui se dégage de la fin de ces voyages. Mais on apprend aussi que certains navires mettent du temps pour trouver les lieux d'accostage à cause des approximations de positions et des nuages qui peuvent réduire la visibilité. De plus, la navigation

¹ Flacourt, *op. cit.*, p. 293.

² Il faut quand même nuancer ce propos en précisant qu'il existe des exemples de mauvais Capitaines, Matelots et Pilotes dans ces ouvrages, souvent l'alcool est en cause.

proche de la terre nécessite une attention particulière car les bancs de sables et les rochers qui peuvent abîmer le bateau voire le faire sombrer sont plus fréquents. Diriger un voilier et lutter contre les vents lorsque l'on a déjà souffert cinq à six mois de traversée sont des épreuves qui épuisent matelots et passagers. On peut lire à ce sujet plusieurs histoires dans les récits étudiés, notamment chez Du Bois¹ et Flacourt² où l'on peut voir des navires en péril à cause des vents et des rochers, ainsi que les dangers liés aux déplacements en chaloupes.

La chaloupe est un moyen de transport utilisé pour les déplacements entre la terre ferme et les navires ancrés aux abords des rivages, ces derniers étant dépendants de la profondeur des fonds marins pour se mouvoir. On utilise donc ces barques pour transporter le matériel, les marchandises et les passagers, mais comme on peut le voir régulièrement ces déplacements peuvent s'avérer périlleux. La priorité pour la plupart des commandants est de rétablir la santé des passagers malades, il faut donc les faire descendre à terre. Dans l'œuvre de Du Bois quelques-uns de ces déplacements sont décrits³, il précise que leur « grande Chaloupe » peut contenir quarante personnes et que deux hommes trouvèrent la mort en abordant la terre. La même situation est vécue par Charles Dellon et ses compagnons, et pendant qu'ils s'occupaient de faire traverser les malades un homme fût noyé et un autre mourut sur le rivage⁴. Il y a souvent d'autres décès parmi les personnes souffrantes qui surviennent après le débarquement de ces dernières.

Les voyageurs français pouvaient être amenés à mouiller leurs navires aux abords de La Réunion, appelée à cette époque Mascareigne puis renommée par Flacourt île Bourbon⁵, avant d'aller prendre leur poste sur la Grande Ile. L'île Bourbon est décrite positivement par ces voyageurs épuisés qui apprécient les bienfaits qu'elle offre, nous aurons l'occasion de revenir sur les témoignages et informations relatifs à cette île qui sont retranscrits dans ces récits. Cela montre encore l'état de fatigue qui peut peser sur ces hommes, pour obliger certains commandants à prendre du retard vis-à-vis des objectifs et des plans des Compagnies. Néanmoins, à partir de ces rafraîchissements les récits montrent des évolutions dans leurs narrations, le temps de la traversée est fini, et c'est le temps de l'établissement qui commence, celui de l'implantation, des ordres et des chefs décidés en France, de la découverte d'un nouvel environnement et des expériences vécues par les anciens colons.

I.3.b) Prises de fonctions officielles

La première partie du voyage est donc terminée, et une fois arrivée à Madagascar il n'y a plus de passagers mais seulement des colons français, des soldats, des officiers et des marchands. Tout au long de la période couverte par ces quatre récits de voyage, des évolutions dans la gouvernance de l'île sont présentes. On peut voir les prises de fonctions de plusieurs gouverneurs mandatés par le Roi et par les deux grandes Compagnies, ce qui permet de saisir certaines modalités de l'organisation Française sur cette île, et de la même manière une part des obligations et des devoirs que doivent remplir les différents engagés.

¹ Du Bois, *op. cit.*, p. 57-58.

² E. de Flacourt, *op. cit.*, p. 252.

³ Du Bois, *op. cit.*, p. 44, 58.

⁴ C. Dellon, *op. cit.*, p. 13-14.

⁵ E. de Flacourt, *op. cit.*, p. 267.

La première grande Compagnie française pour commercer en Orient possédait depuis sa création en 1642 et pour une durée de dix ans, les privilèges associés à Madagascar et aux îles voisines. Cela comprend le droit de commercer et de s'établir comme on l'entend ainsi que la liberté d'organisation et de gouvernement sur cette île. Ces établissements possédaient donc une organisation politique assez proche des institutions françaises, les formalités et le respect dû aux rangs des différents officiers sont respectés à la lettre par la plupart des voyageurs et surtout par les écrivains qui doivent par leurs récits rendre compte de la situation découverte et des décisions prises par la suite. Le pouvoir des gouverneurs et des directeurs commerciaux sur les envoyés et sur la conduite de l'établissement était donc loin d'être négligeable.

Entre 1642 et 1648, c'est le sieur Pronis qui est à la tête des Français présents sur l'île, il dirigera à nouveau l'établissement environ une année, après le départ de Flacourt en 1655. Ce dernier, à son arrivée en Décembre 1648 remplace Pronis, voici ce qu'il écrit à ce sujet :

[...] je fis escrire [une lettre] aux anciens habitans par le sieur Pronis, par laquelle il leur mandoit qu'ils eussent d'oresnavant à reconnoistre mes Ordres & les suivre, & que j'estois un des interessez de la Compagnie & par consequent un de leurs Maistres, & leur commandant en ce païs. Ce qui fut executé ponctuellement sans aucune difficulté.¹

Plus tard, avec la création de la deuxième Compagnie (1664), on assiste à l'envoi de véritables flottes vers Madagascar et vers les Indes, le gouvernement et la politique française en Orient se renforcent, de même que l'autorité et le prestige des différents commandants français. Quand Souchu de Renefort atteint l'île Dauphine en Juillet 1665 il raconte le déroulement de la prise d'autorité sur l'île par la Compagnie des Indes Orientales et les réactions et formalités qui sont engendrées par ce transfert de responsabilités². Peu après son départ, la flotte de l'Amiral de Mondevergue arrive sur l'île. Ce dernier occupe la position de « Lieutenant general pour le Roy à Madagascar »³ ou « Vice-Roy, ou Gouverneur de l'Isle & Fort Dauphin »⁴. Ce haut gradé commande les Français sur l'île depuis son arrivée en 1667 jusqu'à l'envoi de la seconde flotte dirigée par De La Haye qui débarque à la fin de l'année 1670. De La Haye est nommé « Gouverneur & Lieutenant general pour le Roy dans toute l'étenduë des Mers & Païs Orientaux de son obeïssance »⁵, et les pouvoirs qui sont associés à cette position sont multiples :

[...] luy donnant sa Majesté pouvoir de commander en toutes choses, regir, gouverner, faire & ordonner tout ainsi que ledit Sieur de la Haye le jugeroit à propos, pour le bien & avantage de sa Majesté ; mesme pouvoir d'exercer le Justice Souverainement esdits Païs obeïssans, tant sur les Ecclesiastiques, que sur toutes autres personnes en general.⁶

On peut voir à travers les nouveaux titres et pouvoirs de cet amiral que la Compagnie se décharge de la gestion de Madagascar au profit d'un homme choisi par le Roi, ladite Compagnie se concentrera désormais exclusivement sur le commerce en Inde car le développement de ses

¹ E. de Flacourt, *op. cit.*, p. 255.

² U. Souchu de Rennefort, *op. cit.*, p. 58-69.

³ C. Dellon, *op. cit.*, p. 28.

⁴ Du Bois, *op. cit.*, p. 47.

⁵ *Ibid.* p. 67.

⁶ Du Bois, *op. cit.*, p. 69.

affaires sur cette île est difficile et coûteux, et nous verrons pourquoi tout au long de cette étude. Il existe aussi d'autres types d'officiers et de charges à responsabilités dont les noms et les importances peuvent varier au fil des années, on trouve par exemple des lieutenants, un gouverneur de la milice, un major, des canonniers, etc. L'ouverture des lettres du Roi et des directeurs de la Compagnie à l'adresse de leurs envoyés est donc un passage obligatoire pour toutes les nouvelles prises de responsabilités sur l'île lointaine.

Mais l'importance que ces hommes possèdent en ces lieux est à double tranchant, en effet, ils doivent souvent assumer les échecs car ils sont les principaux donneurs d'ordres.

Les premiers ordres portants sur l'organisation de l'établissement sont donc généralement donnés après que les nouveaux arrivés aient constaté la situation laissée par leurs prédécesseurs, leur nouveau cadre de vie.

Les auteurs de ces pages renseignent bien ces différents postes, car ils sont au cœur des responsabilités liées aux nombreux enjeux qui font partie de la colonisation de Madagascar, mais aussi parce que la plupart de ces renseignements sont enregistrés et connus en France, une erreur de leur part serait donc malvenue et dommageable.

I.3.c) Constater et s'organiser

Quand tous les voyageurs sont débarqués et que les différents postes ont été distribués, le cours de la vie de la colonie peut reprendre. Mais les situations que ces renforts peuvent trouver à leur arrivée sont souvent complexes et défavorables à la mise en œuvre rapide de l'organisation générale de l'établissement, qui passe par la formation d'un Conseil devant planifier l'action des Français.

Pour illustrer l'état des voyageurs présents sur l'île qu'un nouvel arrivant découvre, on peut se référer au chapitre vingt-trois du second volume du grand ouvrage de Flacourt qui s'intitule « Le sieur de Flacourt descend à terre, & entre au Fort Dauphin, qu'il trouve en tres-mauvais estat, & sans vivres. »¹ Ils sont aussi mal logés, ce que déplore le nouveau gouverneur Etienne de Flacourt, que ce soit en nombre d'habitation ou par l'état précaire de ces dernières.

Le ravitaillement est une problématique centrale dans chacun de ces récits, il est nécessaire à la survie de ces colons et à la poursuite des opérations vers les Indes, mais il est aussi à Madagascar au cœur du fonctionnement politique des différents royaumes. En effet, comme dans la plupart des situations que l'on peut découvrir, c'est le manque de vivre qui inquiète le plus. Il faut donc faire le point sur les réserves, sur les ressources vivrières environnantes, et sur la situation des autres forts occupés par des colons qui servent justement à ravitailler l'habitation principale et

¹ E. de Flacourt, *op. cit.*, p. 255.

les navires qui s'y arrêteraient. On envoie donc par voie terrestre ou maritime des petites expéditions pour s'en aller chercher les indispensables victuailles et prendre quelques nouvelles des habitants qui y seraient. En effet, il est important pour un gouverneur de connaître le nombre et la position exacte des hommes sous son commandement, les enjeux sont trop importants pour ne pas prendre en compte la moindre force disponible. Tous ces engagés doivent prendre des décisions, s'organiser et réfléchir aux moyens de réaliser les objectifs qui justifient leur présence à tous.

Une fois que les premières nécessités ont fait l'objet de mesures prises pour leur acheminement et leur renseignement, ce qui peut prendre plusieurs semaines quand il y a des litiges ou des disputes entre les colons après la lecture des documents officiels par exemple, d'autres objectifs peuvent alors se mettre en place. Parmi eux, la découverte et l'étude des richesses que renferme l'île Dauphine occupent une place importante pour le futur de l'établissement et son développement, donc pour les succès de toute la politique orientale française. Mais cette construction du savoir inhérent à Madagascar peut être reliée à de nombreux enjeux très variés, qui s'étendent des conditions de vie des voyageurs, aux progrès de la science moderne, en passant par les débouchés commerciaux envisageables. Ces Français débarquant donc sur une terre qui n'est que partiellement connue, voyons maintenant comment ces récits de voyages nous renseignent sur la construction de l'image de Madagascar et des représentations de ce monde qui sont transmises en Europe.

II. Les représentations d'un monde lointain

Avec ces premiers éléments nous pouvons, je l'espère, commencer à comprendre l'état d'esprit de ces voyageurs ainsi que certaines méthodes narratives propres aux récits de voyages. Enfin, si les impressions de la situation présente à leurs arrivées sont importantes, elles ne forment qu'une petite partie des descriptions et des découvertes retranscrites dans ces textes.

En effet, il faut prendre en compte la dimension plus scientifique de ces ouvrages pour comprendre pourquoi des thèmes sont à ce point redondants et sources d'intérêts dans ces écrits.

Le XVII^e siècle est assez célèbre pour les évolutions des pratiques et les inventions savantes, dans cette partie nous nous bornerons à traiter quelques disciplines pour des raisons de pertinences. Des « sciences » que nous appelons aujourd'hui la géographie, l'ethnographie, la botanique et la zoologie.

A travers les sujets étudiés par les auteurs, mais aussi par les techniques descriptives et narratives qu'ils emploient, nous chercherons à connaître les raisons qui poussent ces voyageurs à connaître, à commenter, et à transmettre différentes facettes de cette île. Sa géographie (cartographie, reliefs, climats, pays,...), son peuplement (cultures, langages, mœurs,...), sa faune et sa flore. Car ces informations sont à la frontière entre l'utilité stratégique et l'utilité scientifique, elles présentent de nombreuses formes d'intérêts pour ces auteurs-voyageurs et pour les différents lecteurs de ces derniers, qu'ils soient contemporains des ouvrages ou non.

4. L'importance des données géographiques

II.4.a) Cartographier l'inconnu

Lorsque la vie de dizaines de marins, les rêves et les espoirs des colons, des actionnaires et des rois dépendent de la justesse des calculs de position et de la précision des trajectoires de navires, on peut commencer à saisir l'importance de la cartographie à cette époque. La qualité des cartes (entre autres outils de mesures) était un critère de réussite ou non des projets, des traversées et plus généralement des voyages à long terme. Car, en mer plus les distances et les éléments cartographiés sont exacts plus les chances d'éviter les écueils et les mauvais courants augmentent, sur la terre les zones montagneuses ou les frontières des territoires autochtones sont des connaissances très utiles pouvant influencer les stratégies, la réussite et la sécurité des habitants, enfin généralement la représentation d'un trajet avec une grande précision des distances à parcourir et des éléments rencontrés permet une évaluation de la durée et des dangers de l'expédition et de s'organiser au préalable. C'est donc un atout inestimable pour les puissances européennes à la fois pour acquérir des routes plus efficaces, plus sûres et donc un avantage certain sur ses rivaux, et aussi pour coloniser sur des territoires en connaissant les alentours (le relief, les tribus, les côtes,...). Ce qui permet une meilleure prise en compte de l'espace environnant, des risques et des bénéfices relatifs à ces voyages, et donc des chances de succès. C'est aussi un atout pour l'historien

car l'étude des cartes permet de révéler, par comparaisons chronologiques, les lieux connus par les voyageurs, ceux qui possèdent des noms et des repères, cela instruit sur le développement de la représentation de cet espace. De plus elles servent aussi à voir quelles zones sont délaissées, mal référencés, ou bien totalement inconnues du cartographe et donc sûrement de ses prédécesseurs et de nombreux de ses contemporains. Les cartographes utilisaient tous les moyens à leur disposition pour créer ces outils, les cartes anciennes et récentes qu'ils avaient pu consulter, leurs propres observations et les notes ou les histoires d'autres voyageurs. Seule compte la création d'une carte la plus précise et la plus complète possible pour des raisons d'utilité et de durabilité. En effet, une carte possède l'avantage de renseigner spatialement le lecteur sur les endroits où se déroulent les aventures et d'informer les voyageurs suivants sur la localisation des différentes frontières (naturelles ou anthropiques) et des lieux habités.

Dans ce domaine, comme dans tout ce qui sera traité au sein de cette grande partie, l'œuvre d'Etienne de Flacourt est beaucoup plus complète que la plupart des récits que l'on peut trouver, le soin qu'il met dans ses recherches lors de l'écriture de son expérience est visible tout au long de son ouvrage et surtout sur les passages consacrés à la géographie et aux formes de vie existantes sur l'île. Par exemple, cela est visible dans la création de ses cartes de Madagascar¹, pour lesquelles il utilisa des cartes portugaises pour renseigner les lieux alors inconnus des Français. Les cartes marines étaient jalousement gardées par les Etats qui les possédaient car elles procuraient des renseignements très importants sur les routes maritimes, les vents et l'emplacement des îles.

Dans ces récits il est intéressant de se pencher sur les rapports entre l'auteur et certaines formes de savoir. Ils sont conscients d'avoir dépassé et découvert des lieux inconnus des anciens, au sud de la « zone torride » qui fut l'objet de tant de légendes². Mais sur leurs propres expériences ils ne cherchent pas tous à développer la somme de connaissances, ou à corriger les erreurs et les imprécisions des travaux existants, certains se contentent de réécrire ce qui existe déjà, sans le questionner ou se positionner, le prenant pour acquis, vrai, alors que ce sont des observations assez récentes. Toujours est-il que les coordonnées de l'île et des différents points stratégiques sont assez importants pour figurer dans les récits, tout comme la taille de Madagascar et certaines de ses caractéristiques physiques comme les reliefs et les climats. La cartographie de Madagascar n'échappe pas aux généralités propres à la découverte de nouvelles terres, les reliefs côtiers sont les premiers lieux et les mieux renseignés qui apparaissent sur les cartes et possèdent une multitude de noms qui leurs sont rattachés alors que l'intérieur des terres est beaucoup plus long à découvrir et garde jusqu'à la fin du XIXe siècle des espaces inconnus ou *terra incognita*³. On peut penser aussi que les auteurs ne jugent pas nécessaire de réaliser des travaux sur des sujets qu'ils pensent déjà bien traités par des voyageurs précédents et satisfaisants du point de vue scientifique, et l'œuvre de Flacourt est imprimée quelques années avant le départ des autres écrivains étudiés. Dans ces cas-là, ils sont beaucoup plus concis dans leur écriture de peur d'écrire des généralités connues ou des erreurs qui pourraient entacher la réception de leur livre.

L'importance accordée à ces données géographiques est loin d'être négligeable, mais on peut là

¹ Voir annexes 2 et 3.

² Voir à ce propos : Jean-Marc Besse, *Les grandeurs de la terre: aspects du savoir géographique à la renaissance*, ENS Edition, 2003, p. 24-51.

³ Voir annexe 4.

aussi différencier les récits de voyage par rapport aux volontés des auteurs d'apporter des nouvelles connaissances ou de critiquer d'anciens savoirs. Les différences sont aussi marquées dans les choix littéraires adoptés lors de telles observations, les styles et les organisations des récits diffèrent beaucoup dans ces domaines, ce qui rompt avec les histoires de traversées qui possèdent des points communs assez nombreux.

II.4.b) Les différents espaces occupés

Les Européens ont abordé plusieurs endroits de Madagascar au cours de la période située entre la fin du XVe siècle et le XVIIe jusqu'à l'implantation française au Sud Est de l'île. Les lieux les plus connus et les plus fréquentés (cela reste dans une faible mesure comparé aux ports et comptoirs que l'on peut trouver en Inde à cette période) sont les grandes baies de *Saint Augustin*, d'*Antongil* et de *Diego Suarez* situées au Sud-Ouest, au Nord-Est et au Nord-Ouest de l'île. On peut noter aussi des ravitaillements sur l'île *Sainte-Marie* (sur la côte orientale de Madagascar, un peu en dessous de la baie d'*Antongil*) et à *Sainte-Luce*, petite baie au Sud-Est de l'île. Les connaissances disponibles à l'époque étaient très lacunaires ce qui rendait les choix de mouillages et des pieds à terre approximatifs. Pourtant ces choix sont très importants pour toutes les expéditions qui ont fait l'expérience d'un ravitaillement sur les côtes malgaches.

Les connaissances de l'histoire des établissements antérieurs que possèdent ces voyageurs français sont partiels et imprécises car ils se basent souvent sur des récits qu'ils ont entendus. Mais tous ces auteurs ont conscience de ne pas être les premiers Européens que côtoient les insulaires, car ils sont précédés par les Portugais qui accostèrent au début du XVIe siècle et qui lui donnèrent le nom d'île *Saint Laurent*, puis par quelques navires anglais, hollandais, et français tout au long des XVIe et XVIIe siècles. Néanmoins, la France est la nation européenne qui a montré le plus de prétentions pour la possession de cette île pendant toute l'époque moderne, et cela en connaissance des difficultés et des déboires qu'ont pu connaître ses établissements précédents.

Les décisions relatives aux endroits propres à l'établissement de comptoirs, de forts et d'habitations dans une contrée étrangère sont de la première importance pour de multiples raisons. Elles découlent souvent des expériences précédentes, des initiatives d'un commandant ou plus simplement du lieu d'arrivée des navires. Dans tous les cas ces lieux sont au cœur de l'histoire des implantations françaises et des défis qu'elles soulèvent. Flacourt nous livre à ce sujet le récit de l'arrivée des sieurs Pronis et Fouquembourg aux environs du mois de Septembre 1642, qui sont ensuite rejoints par le navire de capitaine Rezimont en Mai 1643. Les premiers, avant d'aller s'installer au port de *Sainte-Luce*, prennent possession de l'île de La Réunion, puis de l'île *Sainte-Marie* et de la baie d'*Antongil* au nom de Sa Majesté Très-Chrétienne¹. Ils retrouvent à *Sainte Luce* « quelques six ou huit Français » issues d'un équipage antérieur² et commence à développer leurs

¹ E. de Flacourt, *op. cit.*, p .204.

² *Ibid.*

affaires. On apprend qu'à partir de là le sieur Pronis envoie des Français s'établir aux *Matatanes* (plus au Nord sur la côte orientale) pour découvrir la région et traiter du riz et autres denrées nécessaires. Environ un an après son arrivée, Pronis change de lieu d'habitation pour s'installer un peu plus au Sud, dans un lieu qui selon Flacourt possède beaucoup d'avantages¹, sur la presqu'île de *Tholangharen*, qu'il nomme *Fort-Dauphin*² et qui devient la position principale de l'établissement des français à Madagascar. De cette nouvelle position il envoie des petits groupes de Français à la découverte du Pays et pour ramener des vivres, ces groupes partent vers la pointe Sud de l'île, vers l'intérieur des terres à l'Ouest et le long de la côte orientale.

Ainsi, pendant ces quelques années d'occupation les positions françaises tant pour l'habitation que pour le commerce ont fleuri sur une bonne partie de la côte Est de l'île. Il y a des engagés en permanence à l'île *Sainte-Marie*, aux *Matatanes* et au *Fort-Dauphin*, et les excursions pour traiter du riz et du bétail, comme celles menées pour faire la guerre, permettent aux territoires dans lesquels la présence et l'influence française s'expriment de s'étendre. Mais cette présence reste cantonnée sur les côtes Sud et orientales, de plus, si l'intérieur des terres fait l'objet de quelques expéditions il reste, en comparaison à la taille de l'île, inconnu des Français. La baie de *Saint Augustin* est aussi un endroit qui est amené à être visité³. En effet, il est utilisé plusieurs fois pour tenter de quitter l'île à bord d'un navire de passage ou pour transmettre des messages par ce même procédé. Les voyageurs qui ne disposent pas d'un bateau s'y rendent à pieds, en longeant la pointe Sud de l'île ou en coupant plein Ouest à travers les montagnes depuis *Fort-Dauphin*. Près de vingt ans plus tard, quand la Compagnie des Indes Orientales reprend les opérations d'implantation à Madagascar il y a peu de changements notables dans la portion de l'île découverte. Les zones d'influences sont sensiblement les mêmes, excepté le fait qu'elles se sont développées, et renforcées le long de la côte. Selon S. de Rennefort :

[...] à la fin de mois de Février de l'année 1664 depuis la pointe de l'Isle à vingt-cinq degrés cinquante minutes au Sud, jusques à vingt-deux degrés vingt minutes, Madagascar étoit François.⁴

Il faut être prudent sur la réception de telles informations car non seulement l'auteur est en France à ce moment et se base donc sur d'autres témoignages, mais il y a aussi une succession de guerres et de paix aux abords du *Fort dauphin* qui oblige à relativiser l'importance de tels écrits. On peut cependant penser que la présence française est à ce moment assez bien marquée dans cette région et que son influence est désormais bien établie et reconnue par plusieurs Rois de l'île. De plus, les anciennes places occupées pour commercer se sont élaborées, il y a des nouvelles rades sur la côte, des ravitaillements fréquents dans la baie d'*Antongil* et à *Galemboule*, la présence d'hommes sur l'île *Sainte Marie* s'est maintenue jusqu'à former de véritables relations avec les habitants. Un des auteurs parle même d'une forteresse qui est occupée sur l'île.

¹ *Ibid.* p. 207 : « [...] le fort Dauphin, lieu qui est tres-sain [...]. Le port y est fort bon, & abrié des plus mauvais vents & l'abord commode, non seulement pour les chaloupes ; mais aussi propre à bastir barques & navires & facile à les tirer de l'eau, & plus facile encor à les mettre en mer. »

² Voir annexe 5.

³ E. de Flacourt, *op. cit.*, p. 259-261.

⁴ U. Souchu de Rennefort, *op. cit.*, p. 79. On peut estimer que cela représente une bande de terre d'environ trois cent kilomètres le long de la côte Sud-Est.

D'autres endroits aux abords de la Grande Ile intéressent ces voyageurs et les directeurs généraux des Compagnies, il s'agit des Mascareignes à l'Est de Madagascar au milieu de l'Océan Indien. C'est un archipel composé de l'île Maurice, de La Réunion, de Rodrigues et de petits îlots dans les environs, il doit faire l'objet d'études pour déterminer les potentiels avantages que les Compagnies pourraient en tirer. Tous les récits qui composent le corpus principal de cette recherche abordent cet archipel et surtout sur l'île de La Réunion. Les auteurs sont souvent émerveillés par bien des aspects de cet endroit. On peut remonter l'évolution des établissements français dans cette île assez facilement car il existe de nombreux écrits à ce sujet. De plus les origines de son peuplement sont contemporaines des établissements malgaches que nous étudions. Nous verrons donc aussi à quel point les récits sélectionnés participent à notre connaissance des relations qui ont liées ces deux îles au XVIIe siècle.

A Madagascar, la plupart des habitations a donc été créée sur les côtes orientales, qui sont surement plus faciles d'accès que les côtes escarpées de l'Ouest, qui donnent sur le dangereux Canal du Mozambique. Redouté par beaucoup de marins car il abrite nombre de petites îles, de bancs de sable et naturellement d'histoires de naufrages¹. Les espaces fréquentés par les voyageurs français évoluent assez peu à Madagascar durant cette période et la lecture des récits semble en montrer les raisons principales. On peut donc savoir que les auteurs sont mal renseignés sur une grande partie de l'île et quels sont les endroits qui leurs étaient familiers. Toujours est-il que s'installer sur les côtes les plus facilement abordables est un élément naturel pour un établissement commercial qui doit servir de base pour les expéditions aux Indes. Mais l'accessibilité n'est pas le seul critère pour les commandants qui comptent prendre pied plusieurs années.

II.4.c) Climats et maladies

Madagascar possède une variété de conditions climatiques aux antipodes des climats européens. Il peut être tantôt tropical et humide, tantôt sec voire aride, et les paysages de Madagascar sont ainsi très différents eux aussi. Le climat est une facette du lointain qui peut revêtir plusieurs formes sous la plume d'un écrivain alors qu'en réalité pour connaître le climat tropical, une mousson ou un cyclone, il faut l'avoir expérimenté personnellement, cela est vrai à cette époque et tout aussi vrai aujourd'hui.

Les auteurs n'inscrivent pas dans ces ouvrages la beauté et les sentiments qu'ils éprouvent face aux environnements, ils associent plutôt les climats à la qualité de l'air une fois arrivés sur l'île. La rupture avec le voyage en mer est là aussi prononcée, si les vents terrestres sont parfois notés, ils sont associés à tout ce qui a trait aux climats : la température, les précipitations et l'humidité, pour expliquer ou simplement commenter la qualité de l'air ambiant. A cette époque l'idée que l'inhalation d'air insalubre est facteur de maladies est très ancrée, ainsi l'amalgame entre les paramètres climatologiques, l'air respiré et les multiples fièvres est toujours présent dans ces récits. Et son importance se comprend lorsque l'on découvre le nombre de voyageurs qui ont

¹ Voir : B. Marie, S. Légeron, *Escapes au bout du monde*, Paris, Insulae, 2016. Et spécialement la partie sur « Les Bancs de la Juive » p. 92-93.

été emportés par les maladies sur cette île.

Voici comment Flacourt raconte l'arrivée des passagers qui arrivèrent en Mai 1643 :

Rezumont amena au sieur Pronis soixante & dix François de renfort, qui au bout d'un mois demeurèrent tous malades à Manghafia [Sainte-Luce] (dont il en mourut le tiers) qui est un lieu mal sain, d'autant qu'il est proche des montagnes qui sont fort hautes, & ainsi fort sujet aux pluies & mauvaises vapeurs des bois, principalement quand il fait vent de terre.¹

Et comment Charles Dellon décrit l'air de Madagascar :

L'air de Madagascar n'est pas fort bon, quoy que temperé, & celui du Fort Dauphin a plus de pureté que les autres cantons ; [...], avec une fatigue que l'extrême chaleur rend pernicieuse, & qui ne peut pas manquer de causer des maux dangereux ; on porte tous les malades au Fort Dauphin, mais la fièvre est si contagieuse sous ce climat, que l'Hôpital en est toujours remply, quoy qu'il en meure tous les jours.²

L'amalgame que font ces voyageurs entre l'air et le climat est assez clair, de même que leurs relations étroites avec les maladies qui se déclarent. Ces maladies sont l'un des premiers facteurs de mortalité chez les étrangers à Madagascar, les fièvres et les coliques sont mortelles et les remèdes pas encore très développés. Les auteurs-voyageurs racontent leurs expériences et sont en quelque sorte les garants de la transmission des réalités vécues par les différents habitants. Ils ont alors le devoir de renseigner les événements notables pour le devenir du projet, les victoires mais aussi les pertes qui jalonnent leurs situations au cours de ces voyages. On comprend donc l'absence d'autocensure lorsqu'ils parlent des habitants emportés par les maladies et leurs propres expériences de ces fléaux. Les dangers qu'ils associent aux insanités de l'air des régions qu'ils côtoient sont des éléments qui méritent d'être transmis car cela fait partie de leur quotidien et des dangers qui guetteront les envoyés suivants.

Par exemple, voici un passage du récit du sieur Du Bois dans lequel il décrit son expérience de la colique et fait quelques remarques à propos de ce mal en cette île ;

[...] en l'Isle de Mascarenne ou de Bourbon, où je fus pour recouvrer ma santé, estant demeuré perclus en l'Isle de Madagascar de tous mes membres, sans pouvoir m'aider d'aucune partie de mon corps, que de la langue seulement. Cette paralysie m'estoit venuë d'une furieuse * collique qui me tourmenta trois mois entiers.

* Les Colliques sont très-frequentes à Madagascar, elles sont mortelles & tres-violentes, quantité de personnes en demeurent perclus.³

Les maladies qui sont donc liées aux climats pour ces colons représentent certainement un élément décisif dans ces habitations lointaines, elles peuvent décimer un établissement tout entier, ou du moins les priver de la validité d'un certain nombre d'engagés, mais aussi influencer sur les choix inhérents aux lieux des implantations⁴.

¹ E. de Flacourt, *op. cit.*, p. 205.

² C. Dellon, *op. cit.*, p. 30-31.

³ Du Bois, *op. cit.*, p. 49-50.

⁴ Du Bois, *op. cit.*, p. 87-88. Voir annexe 10.

Enfin, si elles sont meurtrières à ce point c'est en partie à cause de l'archaïsme des remèdes employés et de la faiblesse des connaissances dans ce domaine. En effet, lorsque le médecin Charles Dellon parle de ces coliques¹, en décrivant leurs symptômes et leurs remèdes, il confirme que des paralysies peuvent subvenir, parfois même longtemps après la guérison et il ajoute que « Pour la guérison de ce fâcheux mal, l'on faisoit heureusement les saignées du pied [...] ». Dans une moindre mesure, cela rappelle le conseil d'utiliser de l'Orvietan et de la Thériaque pour soigner le scorbut², ces deux pseudo-élixirs qui sont en réalité des mélanges de différentes plantes et substances qui seront plus tard connotées au charlatanisme. La médecine de cette époque montre donc ici une forme de limite, dans sa compréhension des maux et dans la recherche de remèdes moins déplaisants. Mais ces infections ne sont pas les seules causes de la mortalité, plutôt élevée de ces voyageurs, il y a aussi de nombreux colons tués par les natifs de l'île et là encore il nous faut comprendre l'état des connaissances de nos ancêtres vis-à-vis de ces populations, l'étendue de leurs relations et les images qu'ils transmettent en Europe.

5. Le peuplement malgache

Naturellement, une grande partie des conditions requises pour coloniser un espace peuplé proviennent des relations entre les naturels et les étrangers. Ces interactions sont au cœur du déroulement et de l'évolution de ces projets ambitieux, elles reviennent de façon récurrente dans chacun des récits de ce corpus. Par chapitres ou de façon plus anecdotique, une importante partie du contenu de ces ouvrages traite des coutumes, du langage, de la physionomie et du mode de vie des natifs de la grande île. Le peuplement de Madagascar est étonnement varié et complexe puisqu'il résulte de plusieurs vagues d'immigration différentes de par leur origine géographique et leur époque. Enfin, sur cette île, différents royaumes indigènes se livrent continuellement à des guerres et des pillages, ce qui rend la connaissance et les choix diplomatiques vis-à-vis de ces populations d'autant plus importantes pour ces Européens et l'avenir de leurs projets.

II.5 a) Une île, plusieurs peuples

La population malgache présente sur l'île à l'arrivée des Européens est très particulière. Elle est divisée en royaumes, divisée en culture et divisée par la couleur de peau. Mais le langage des insulaires est assez homogène, comme le remarque Flacourt « La langue est unique et seule

¹ C. Dellon, *Traité des Maladies* [...], *op. cit.*, p. 17-18.

² Du Bois, *op. cit.*, p. 37-40.

dans toute l'Isle¹ ».

Si des découvertes historiques, archéologiques ou encore génétiques peuvent à l'avenir affiner ou faire évoluer nos connaissances sur le peuplement malgaches, on possède aujourd'hui des traces de son déroulement qui nous permettent de juger les réflexions et les hypothèses que les voyageurs transcrivent dans ces récits.

Car la diversité du peuplement de l'île est un sujet qui intéresse les lecteurs de l'époque, qui veulent savoir à quoi s'attendre et ce que cela implique. Pour beaucoup l'objectif vis-à-vis de ces populations est de les assujettir, pour d'autres c'est de créer des relations bénéfiques ou du moins propices à leurs affaires. Il y a de grandes disparités de niveaux d'analyse et de points de vue dans ces récits à ce sujet, il est peu développé par Souchu de Rennefort, fait l'objet d'un peu plus de considération pour Dellon et Du Bois, mais c'est sans pareille mesure avec l'ouvrage du sieur Flacourt qui est, dans ce domaine et tant d'autres, très impressionnant. Ces différences sont rendues visibles par l'utilisation de généralités englobant toute la population ou au contraire en détaillant les différences observées.

Pour le sieur Du Bois, « Tous les Originaires de ladite Isle ne sont pas beaucoup noirs de corps ; Il y en a quantité de rougeastres et de mulastres, ils sont assez bien-faits.² », chez Souchu, « L'homme Madagascarois est noir presque par toute l'Isle, et bazané en une seule Province, [...] ³ ». Flacourt, plus attentif aux renseignements dits naturels ayant trait à Madagascar, écrit avant de détailler chaque région et ses habitants que « Cette Isle se divise en plusieurs provinces et régions gouvernées par diverses nations toutes d'un même langage : mais de différentes couleurs, mœurs [...] ⁴ ». Il y a en effet, de par les origines migratoires qui ont formé le peuplement de cette île, des différences de couleurs de peau, de culture et même une forme de classification sociale. Certains parlent actuellement de 18 ethnies présentes à Madagascar, issues des migrations austronésiennes et du métissage avec des populations africaines et orientales plus tardivement arrivées sur l'île, ces métissages multiples sont en perpétuelle évolution, et encore aujourd'hui, cette île voit des communautés s'installer pour prospérer. Cette histoire permet de visualiser certains enjeux de la géopolitique malgache et certaines facettes des peuples qui habitent ses côtes et ses régions intérieures pendant l'Epoque Moderne.

Les connaissances sur ce peuplement au XVIIe siècle tiennent de l'ordre de la description et de la supposition, la plupart de ces auteurs ont conscience de l'existence de différences de pigmentation et de culture mais les thèmes qui les intéressent le plus sont les systèmes politiques des originaires de l'île et ce qui pourrait représenter un frein ou un avantage à l'exploitation des ressources de Madagascar et au développement de l'établissement français. C'est-à-dire la possibilité de commercer avec ces différentes provinces, le danger qu'ils peuvent représenter et les richesses qu'ils possèdent.

Encore une fois, Flacourt fait figure d'exception dans ce corpus car sa curiosité l'amène à traiter de beaucoup de points relatifs à ces populations, à leur langue, leurs cultures et toutes les variations qu'il enregistre sont souvent accompagnées de commentaires qui se veulent savants. Ainsi, les quinze premiers chapitres du premier tome de son livre décrivent une vingtaine de « pays »

¹ E. de Flacourt, *op. cit.*, Avant-Propos.

² Du Bois, *op. cit.*, p. 109.

³ Souchu de Rennefort, *op. cit.*, p. 261-262.

⁴ E. de Flacourt, *op. cit.*, p. 3.

différents avec les approximations faites sur leurs positions, leur nombre d'habitants et leurs richesses.

Une autre donnée importante pour ces Européens est le nombre des autochtones présents sur le territoire qu'ils veulent exploiter. On peut lire chez ces derniers plusieurs approximations concernant le nombre de naturels sur l'île, comme « douze cens mille Negres » chez Souchu de Rennefort¹ ou encore que « L'Isle dauphine est aussi peuplée que la France, [...] »². Un des prêtres missionnaires parle de « quatre cens mille ames qui sont en cette terre »³.

Il est donc clair, malgré ces différences dans les chiffres communiqués, que les voyageurs français furent, tout au long de cette période, en grande infériorité numérique sur cette île et que cela influença grandement les politiques menées et les sentiments liés à ces projets coloniaux.

C'est en effet un paramètre important pour les expéditions françaises qui doivent prendre en compte ces populations existantes et préparer des stratégies de cohabitations ou de dominations avec ces dernières pour pouvoir réaliser leurs objectifs dans des conditions optimales.

Il y a donc, pour ces Français, un réel besoin de comprendre cette organisation territoriale des indigènes pour pouvoir décider de l'organisation, des alliances et des guerres que les différents gouverneurs de l'établissement auront à mener. Les informations et leurs sentiments vis-à-vis de ces populations qu'ils transmettent via leurs ouvrages sont des paramètres importants dans leur réception en France, car ils sont au cœur de l'histoire de ces premiers essais de colonisation. En effet, ces ouvrages nous renseignent sur le niveau de connaissances des auteurs concernant les premières cohabitations franco-malgaches et leurs conséquences sur les suivantes, c'est-à-dire des indices pour contextualiser les rapports entre Français et Malgaches qu'ils découvrent pendant leurs séjours.

II.5.b) Organisation politique et Culture

Les raisons qui poussent ces voyageurs à décrire les populations malgaches sont assez claires : la connaissance des systèmes politiques permet de comprendre les statuts, les hiérarchies et certaines inter-relations entre ethnies, ce qui s'avère fort utile en vue d'une cohabitation ou d'une domination durable et à grande échelle. Connaître la Culture de ces populations relève plus d'enjeux d'ordres religieux et pseudo-scientifiques, car ces populations doivent être amenées à faire partie intégrante du Royaume de France et parce que les habitudes et les coutumes des peuples lointains sont une source quasi-inépuisable de nouveautés inconnues de la majorité des lecteurs, un terreau fertile pour écrire des informations attrayantes.

Les différents auteurs font état d'une organisation politique des indigènes assez pareillement bien que l'attention portée à ces questions diffère beaucoup, ils peuvent montrer des similitudes dans leurs jugements indépendamment de l'importance des passages et des précisions

¹ Souchu de R., *op. cit.*, p. 261.

² Charles Dellon, *op. cit.*, p. 37.

³ Louys Abbely, *La vie du vénérable serviteur de Dieu Vincent de Paul instituteur de et premier supérieur général de la congrégation de la mission. Livre second. De ses Œuvres principales, et des grands fruits qui en sont parvenus*, Paris, F. Lambert, 1664, p. 155-189.

qui leurs sont accordées. Ils accordent naturellement beaucoup d'importance aux différents chefs malgaches qu'ils nomment les « Grands ». Ces derniers possèdent des territoires de tailles variables, allant de quelques villages rapprochés jusqu'à des royaumes assez grands pour être appelés pays par les auteurs. Leur importance est proportionnelle au nombre de personnes qu'ils gouvernent et la richesse d'un Grand est fortement liée à la fertilité de son pays et au nombre de têtes de bétail qu'il possède. Les différentes Nations qui composent donc cette île apparaissent comme guerrières aux voyageurs car elles sont régulièrement en conflits les unes contre les autres pour se voler du bétail et des esclaves ou à cause d'anciennes querelles, souvent familiales.

Les colons avaient différentes relations avec ces chefs mais souvent un rapport de force est présent, et cela permet de saisir encore un peu la diversité des chefs présents sur l'île, ceux qui peuvent inquiéter l'établissement tout entier, ceux qui ont recours à l'aide des Français et de leurs armes et ceux qui doivent payer des tribus, des sortes d'impôts pour éviter d'être attaqués. On peut voir ainsi des relations purement d'ordre gouvernants-gouvernés et d'autres qui sont plus sur un pied d'égalité, généralement lors des grands conflits qui secouent ces implantations européennes ou lorsque ces relations sont commercialement vitales pour la colonie.

Ensuite, si l'on en croit ces récits il y a beaucoup de ces Grands à Madagascar¹, ils sont omniprésents dans ces Relations et lorsque l'on sait que l'influence des Français était cantonnée à une portion relativement restreinte de l'île, on peut penser que le nombre et l'importance de ces chefs malgaches étaient pour les établissements des contraintes majeures ou du moins une facette de ce territoire à laquelle il fallait s'adapter. Ainsi certains voyageurs écrivent les stratégies qu'ils jugent souhaitables pour s'implanter à long terme dans ce territoire, ces considérations sont d'autant plus intéressantes à découvrir lorsque l'on peut les comparer aux différents essais de colonisation. Par exemple, Souchu écrit qu'il faut couper les têtes les plus hautes pour soumettre ces habitants et garder celles qui ont l'habitude d'être gouvernées². L'organisation politique des natifs de l'île fait donc partie des informations qui renseignent bien sur les types de relations que les Français pouvaient avoir avec les chefs indigènes, les différentes adaptations à ce système, et leurs applications directes. Nous verrons par la suite beaucoup plus d'enjeux relatifs à cette cohabitation.

En ce qui concerne les descriptions des habitants de l'île, il y a d'autres informations qui reviennent souvent dans ces récits et elles sont liées à la Culture des naturels. En effet, c'est là un sujet qui est très peu connu des Européens de l'époque. Cela explique donc sa place dans les récits de voyage, pour donner un aperçu du type d'êtres humains que l'on peut être amené à découvrir et à côtoyer dans cette île. Un certain nombre de points sont systématiquement traités par les différents auteurs, ils concernent l'apparence et le caractère des hommes et des femmes malgaches, leurs habitations et certaines de leurs croyances et coutumes qui leurs sont associées.

Il ne faut pas prendre ces descriptions pour des vérités valables sur toute l'île, encore une fois les connaissances que possèdent les voyageurs sont très lacunaires sur une partie de la population malgache, notamment celles vivant au Nord de la baie d'*Antongil* et celles habitant près des côtes Ouest. Mais la présence de traits communs dans les écrits permet de visualiser les coutumes

¹ Du Bois, *op. cit.*, p. 51. « Un grand est un souverain, sur ce qu'il a de terre & d'hommes. Il y a beaucoup de ces grands à Madagascar. »

² U. Souchu de Rennefort, *op. cit.*, p. 261.

malgaches les mieux connues par la majorité des colons. On peut citer parmi elles l'importance que les natifs de Madagascar accordent à leurs « *Aulys* » ou « *Olys* », des sortes d'idoles personnelles qui influencent souvent les décisions et les choix de leur propriétaire. Ils sont composés d'os, de bouts d'écorces gravés, de pierres, de cheveux et de toutes sortes de choses et selon Souchu de Rennefort « Il [le malgache] consulte son Auly avant de rien entreprendre, [...] »¹. Pour beaucoup de voyageurs les naturels vénèrent le Diable, ce sont des infidèles remplis de superstitions diaboliques et de coutumes maudites. De telles pensées reflètent plus une ignorance de la diversité et des subtilités de la Culture des Malgaches ainsi que l'appartenance des écrivains à une autre Foi.

Les objectifs d'évangélisation des peuples indigènes qui font partie de ces expéditions sont perturbés par ce type de croyances et leur prise en compte est importante pour les missionnaires. En décrivant les coutumes ancrées dans la culture de l'île, le lecteur peut se rendre compte de la difficulté de convertir ces peuples et parfois de la nécessité d'employer les grands moyens ;

[...] ; ce ne sera que la force qui y établira le Christianisme, l'esprit de ces Insulaires est intraitable sur ce point, & il faut les soumettre presque à l'esclavage, ou leur imprimer la Foy dès une tendre jeunesse.²

Il y a aussi une part de curiosité à l'égard de ces coutumes, qui va de pair avec des informations purement descriptives comme les rapprochements entre la religion Mahométane et les pratiques de certaines tribus (circoncisions, jeûne, ...). Ainsi nombre de pratiques culturelles peuvent être décrites comme des croyances diaboliques tout en gardant leurs intérêts littéraires, en ajoutant de l'inexplicable et de l'incongru les auteurs rendent leurs ouvrages plus attrayants et plus marquants pour leurs lecteurs. Cela contribue à transmettre une vision dépayssante de la vie des naturels et à fournir des émotions fortes à la réception des récits. Dans ces pratiques étranges et choquantes pour les Européens du XVIIIe siècle, une des plus représentatives est la coutume de certains peuples malgaches à cette période d'abandonner les enfants à la naissance s'ils sont nés le Dimanche ou entre la nuit du Samedi au Dimanche, car ceux-ci porteraient malheurs et désastres sur la famille.

En somme, ce que les voyageurs connaissent des Cultures malgaches est un mélange d'observations diverses (les habitations, les vêtements, les danses, etc...), d'étonnements et de comparaisons avec d'autres Cultures. Suivant les auteurs, leurs centres d'intérêts et la portée savante qu'ils veulent imprimer à leurs ouvrages, les passages traitants exclusivement des populations malgaches font l'œuvre de plus ou moins d'attention. Une chose est sûre, c'est que le peuplement de cette île a beaucoup de raison d'étonner les voyageurs et la réciproque est vraie aussi dans une certaine mesure. En effet, la Culture malgache est issue du métissage et de l'assimilation des pratiques qui sont venues avec les vagues de peuplement, on peut donc penser que les étrangers revêtent une certaine importance aux yeux de ces peuples. Le langage malgache permet de voir certaines formes de cette assimilation car il est formé en partie du mélange de mots étrangers qui fusionnent avec les dialectes existants. Flacourt est l'auteur qui accorde le plus

¹ U. Souchu de Rennefort, *op. cit.*, p. 263.

² *Ibid.*, p. 267.

d'importance à ce dialecte, il formule aussi des explications qui illustrent bien l'état des connaissances que peut posséder un naturaliste à cette période¹.

A la manière des voyages de long cours qui peuvent inverser les échelles de puissance des nations européennes, les relations commerciales et politiques que les différentes ethnies malgaches de l'époque peuvent tisser avec des étrangers qui possèdent une certaine avance technologique et matérielle peut faire évoluer leur influence sur l'île, ou du moins peuvent affirmer leur puissance vis-à-vis de leurs voisins.

II.5.c) La rencontre de deux peuples

Il y a donc un certain nombre de renseignements sur la population de cette île à l'intérieur de ces récits, voyons maintenant comment les Français et particulièrement les auteurs-voyageurs voient les natifs de l'île, quelles visions et opinions ils transmettent de ces peuples, et donc ce que l'on peut apprendre sur les sentiments de ces Français vis-à-vis d'un peuple étranger lointain.

De la même manière que la littérature des traversées, il n'y a pratiquement aucun Malgache qui soit nommé en dehors des personnes influentes ou valeureuses. En cela les récits de voyage sont assez égaux dans la sélection des renseignements se rapportant aux personnes qui apparaissent dans leurs pages. On peut trouver une myriade de noms de Grands de Madagascar et de leurs femmes, ainsi que des pages entières consacrées à des individus qui se sont illustrés de quelques manières, mais la plupart du temps, la majeure partie des Malgaches est simplement regroupée sous les termes « Noirs », « les Originaires », « ils », « Nègres » ou encore « esclaves ».

Les auteurs-voyageurs transmettent à travers leurs descriptions et commentaires des peuples malgaches une vision d'européens face aux populations malgaches, le vocabulaire et les généralités qui sont utilisés nous font voir les points de vue de ces personnes. Flacourt dépeint ces populations en ces termes : « [...] un peuple infiny de barbares perfides, sans foy, & sans parole, poltron, craintif & nud, qui se sert de dards qu'il jette sur son ennemy, qui n'entend ny ordre, ny manière d'attaquer que par surprise & trahison. »². Pour Dellon « Les habitans de cette Isle sont presque tous noirs, traîtres, farouches et fort cruels, [...] »³, il écrit aussi que les hommes et les femmes de Madagascar « [...] se frottent le corps d'une graisse puante qui jointe à leur laideur naturelle les rend vilains & defectueux [...] »⁴. Enfin chez Du Bois, « Tous ces gens-là sont assez civils & courtois, n'ayant la brutalité des autres Nations Noires : ils sont spirituels & fins. Il est dangereux de se fier trop à eux ; & quand ils veulent trahir quelqu'un, c'est lors qu'ils font le plus

¹ E. de Flacourt, *op. cit.*, Avant-Propos. « La langue [...] a en beaucoup de chose quelque rapport avec la langue Grecque, [...] ». On sait que le langage malgache est plus proches des dialectes indonésiens et malais. Cette langue possède aussi des consonances orientales et moyen-orientales, et dans une moindre mesure portugaises.

² *Ibid.*, Avant-Propos du Second livre.

³ C. Dellon, *op. cit.*, p. 35.

⁴ C. Dellon, *op. cit.*, p. 39.

de carresses. »¹

Les Malgaches sont donc affublés de beaucoup de tares dans ces récits et le vocabulaire employé est dur à leur encontre. Ces visions des étrangers soulèvent beaucoup de questions et doivent faire l'objet d'analyses pour révéler la profondeur des intérêts ethnographiques que peuvent prendre ces récits. Tous ces auteurs ont forcément vécu des relations avec différents natifs, ils en côtoient tous les jours pendant leurs séjours, et certains d'entre ces naturels vivent même dans l'établissement français. Les voyageurs sont donc témoins de la diversité des habitants de l'île et il peut paraître étrange qu'ils écrivent de telles généralités en se basant exclusivement sur leurs expériences. Il y a différentes explications possibles, tout d'abord on peut préciser que les habitants de Madagascar tout comme nombre de population dites africaines apparaissent pour beaucoup d'Européens à cette période comme des Nations assez primitives, qui ne disposent pas d'un degré de développement et d'une diversité de cultures comparables aux peuplades indiennes et extrêmes orientales comme la Chine ou le Japon. Les descriptions de l'Homme malgache et de sa Culture peuvent donc être jugées comme étant de moindre importance par les voyageurs qui se concentrent sur le développement de leurs affaires, sur la découverte d'éléments originaux et sur les événements notables qui ponctuent la vie des établissements. On peut aussi voir ces comptes rendus négatifs comme les explications aux échecs d'implantation. Dans ce cas, l'image des Malgaches qui est renvoyée est noircie pour atténuer les responsabilités des gouverneurs français dans ces échecs. Peut-être aussi que ces portraits sont assez proches de la réalité et que les auteurs décrivent les Malgaches aussi sombrement pour montrer les difficultés engendrées par cette cohabitation et transmettre des conseils de survie.

Toujours est-il qu'à l'arrivée des Européens sur leur île les Malgaches possédaient une façon de vivre qui leur était propre, une certaine forme de liberté dénuée des contraintes hiérarchiques et religieuses que peuvent connaître les Français à cette période. Ce que certains auteurs décrivent pour de la lâcheté, de la paresse ou de la simplicité fait tout bonnement partie de la Culture de ces hommes qui vivent dans le respect, voir dans le culte, de leurs ancêtres en se préparant eux aussi à devenir des esprits protecteurs de leurs familles. Dans ces récits, on peut parfois lire des commentaires sur les conséquences de l'arrivée des Européens sur les mœurs des originaires de l'île. En effet, certains auteurs relatent l'évolution du mode de vie malgache depuis leurs rencontres avec les voyageurs de long cours. Le sieur Du Bois prétend qu'autrefois « ces Noirs » étaient plus civilisés et courtois, qu'ils respectaient les « Blancs » au plus haut point mais qu'à cause du « mauvais exemple qu'ils ont eu des Européens » cette sorte de vénération a disparu et ils se sentent désormais les égaux de ces hommes². Chez Dellon on peut lire que l'arrivée des Français poussa les Malgaches à se révolter contre leurs « Maîtres », en profitant de ces nouveaux venus et de leur puissance militaire³. Ces informations sont utiles pour nuancer les propos qui affublent les natifs de Madagascar des pires caractères et permettent d'entrevoir une certaine compréhension du point de vue de ces derniers en ce qui concerne la méfiance, la peur ou même la haine qu'ils vouent aux étrangers.

¹ Du Bois, *op.cit.*, p. 110-111.

² *Ibid.*, p. 111-112.

³ C. Dellon, *op. cit.*, p. 36.

Ces différents travaux peuvent être considérés comme des prémices aux études ethnographiques, car au-delà des différences d'opinions des auteurs vis-à-vis des insulaires on peut voir des efforts de compréhension et de description de nombreuses pratiques culturelles malgaches. Mais si ces informations ont une utilité pour comprendre le mode de vie et l'Histoire des autochtones, ce qui peut s'avérer très bénéfique pour s'entendre ou cohabiter à long terme, elles ne sont que de peu de valeur pour les projets commerciaux des Compagnies. Ces dernières s'intéressant particulièrement aux ressources disponibles et exploitables de l'île, aux bénéfices que les marchandises exotiques et lointaines peuvent leur rapporter une fois débarquées en France.

6. Les ressources naturelles de l'île

Madagascar possède des caractéristiques naturelles qui impressionnent encore nombre de scientifiques actuels, certaines de ces particularités marquent aussi les voyageurs du XVII^e siècle qui décrivent et commentent souvent leurs observations en les comparant aux choses connues des Européens. Nous verrons donc les ressources naturelles qui paraissent assez importantes à ces auteurs pour figurer dans leurs récits. Avec tout d'abord les descriptions et les connaissances vis-à-vis de la faune malgache, puis celles qui concernent la flore et enfin les ressources minérales qui sont renseignées.

II.6.a) La faune

Dans un récit de voyage les animaux inconnus du grand public sont un moyen d'émerveiller les lecteurs et de montrer son érudition ou du moins sa curiosité et le sérieux de son ouvrage. De plus, sur l'île de Madagascar la faune possède une importance qui dépasse l'intérêt scientifique. On peut diviser ces intérêts relatifs à l'étude de la faune qui est faite par ces auteurs en trois catégories : ceux qui ont une importance stratégique pour les Français comme pour les naturels, c'est-à-dire qui doivent servir à nourrir les habitants et les passagers des navires qui se ravitaillent aux abords de l'île, ceux dont l'étude relève des difficultés de la vie sur cette île, et enfin ceux qui doivent apporter de l'émerveillement aux lecteurs.

L'animal qui possède le plus d'importance sur l'île à cette époque (il est encore aujourd'hui vitale pour beaucoup de malgaches) est sans conteste le zébu. Il est appelé par les Français de l'époque bœuf ou vache car le terme zébu n'est pas encore apparu. Les voyageurs remarquent tous l'importance de cet animal, qui semble être à la base de la richesse et de l'influence des différents Grands de l'île. En effet, la taille des troupeaux¹ permet aux Français de juger la puissance d'un seigneur, et ces troupeaux sont directement liés aux conflits qui secouent cette île. Le nombre de bêtes que possède un Malgache est révélateur de sa réussite sociale et de l'efficacité de la protection de ses ancêtres. Il en existe plusieurs sortes, Flacourt en compte trois² et Du Bois

¹ Du Bois, *op. cit.*, p. 146. « [...] à un seul homme, il en est pris 40000. [Zébus] en un seul parti. »

² E. de Flacourt, *op. cit.*, p. 151.

seulement deux¹, certains n'ont pas de cornes et sont appelés « Boury », ils produisent moins de lait que les vaches françaises mais leur viande est jugée aussi bonne qu'en Europe et l'une des meilleurs que l'on peut trouver en Orient². Enfin, l'excroissance grasseuse ou « loupe » qu'ils possèdent derrière la tête est un élément qui étonne les voyageurs et leur permet d'apporter des précisions extravagantes sur la saveur et la taille que ces bosses peuvent avoir. Pour les Français, tout au long de la période visitée ces bœufs sont au cœur des enjeux liés aux vivres, ils doivent régulièrement traiter avec les natifs ou partir en expédition pour en ramener au *Fort-Dauphin*. De plus le bétail fait souvent partie des arrangements et des contreparties que les Français réclament pour soutenir militairement un Grand face à ses ennemis. Il y a bien entendu d'autres herbivores qui peuplent cette île comme les moutons, les cabris, les porcs ou les sangliers par exemple mais leur importance est moindre comparée à la place qu'occupe les zébus dans la Culture de l'île et dans ces récits de voyage. D'autres animaux sont synonymes de richesses sur cette île, comme les vers à soie et les abeilles qui produisent des ressources qui pourraient être mises en valeur.

Ensuite viennent les espèces qui présentent des risques ou des inconvénients à la vie sur Madagascar. On peut commencer par un phénomène qui marque beaucoup les voyageurs, surtout lorsqu'ils sont croyants. La plupart d'entre eux ont été témoins des invasions de criquets qui frappent régulièrement la Grande Ile en laissant derrière eux de terres désolées. Ils les appellent « Sauterelles » et font état des ravages que le passage de ces insectes provoque. Les descriptions de ces essaims sont très imagées, parfois associés au Fléau qui frappa l'Égypte ou à un mal répandu par la Providence³, ces criquets dévorants absolument tout (que ce soit des cultures ou des pâturages) et laissant derrière eux des terres stériles font souffrir les troupeaux et les hommes des régions touchées. Le sieur Du Bois, qui les a « vus trois fois au Fort Dauphin en quinze mois » rajoute que ces « Sauterelles » infectent l'air et « causent de grandes maladies »⁴. On peut imaginer le désordre que cela peut causer, et l'importance que prennent les réserves de provisions. Il existe d'autres animaux dangereux qui sont renseignés, comme les scorpions, les mille pattes venimeux ou encore des araignées que Flacourt nomme *Vancoho* dont la pique provoque des syncopes immédiates⁵. On doit aussi à Flacourt le signalement d'un ver qui ronge le bordage des Navires, mais qui ne « rongent jamais la planche de travers, mais obliquement, sans sortir de la planche, ce qui est une grande grace de Dieu. »⁶ car autrement tous les bateaux qui aborderaient cette île risqueraient fort de couler à pic ou du moins d'être gravement endommagés.

Enfin, certains animaux présents sur l'île font l'objet d'histoires et de réflexions à la fois savantes et attrayantes. Ceux-là font partie de la faune que l'on ne peut observer en Europe. Par exemple les crocodiles apparaissent souvent dans ces récits car ils peuvent inspirer l'effroi chez les lecteurs, ils font donc l'objet de beaucoup d'anecdotes. On peut lire un certain nombre d'histoires relatives à ces reptiles, sur des hommes ou des bêtes attaqués, sur sa chasse et sur les croyances malgaches qui lui sont attachées. Les auteurs-voyageurs n'exacerbent pas sa dangerosité pour autant, ils montrent une certaine expérience face à ce prédateur et le décrivent plutôt

¹ Du Bois, *op. cit.*, p. 141.

² *Ibid.*

³ C. Dellon, *op. cit.*, p. 52.

⁴ Du Bois, *op. cit.*, p. 152-153.

⁵ E. de Flacourt, *op. cit.*, p. 156. La description de cette araignée « qui a un gros ventre rond & noir » rappelle fortement celle que l'on nomme aujourd'hui Veuve-Noire.

⁶ *Ibid.*, p. 157-158.

justement. Dellon rédige à propos du crocodile un commentaire fort intéressant :

L'expérience a fait voir que l'artifice dont on dit que ces animaux se servent pour attirer les passans, n'est qu'une fable, non plus que la bave qu'on a prétendu qu'il répandoit. Dès qu'il sort de l'eau, le courage, l'adresse & la force l'abandonnent.¹

Il est clair dans ce passage que Dellon souhaite instruire ces lecteurs sur des connaissances erronées circulant en France en ce temps, et par là montrer son savoir et sa perspicacité. Le caméléon est aussi un exemple parfait d'animal auquel beaucoup de légendes sont attachées et qui est relié aux curiosités lointaines. Les savants conjecturaient sur les capacités de camouflage du caméléon et beaucoup d'idées extravagantes circulaient à ce sujet, comme le fait qu'il se nourrissait d'air ou que son corps était transparent. En comparant les passages consacrés à cet animal que contiennent les ouvrages de Charles Dellon et d'Etienne de Flacourt on peut s'apercevoir de beaucoup de choses. Du niveau de connaissance dont ils font preuves mais aussi des erreurs qui persistent, des mythes qu'ils déconstruisent et des savoirs qui circulent donc en France aux dates d'écriture de leurs récits. Pour Flacourt (voir annexe 12), il est clair que le caméléon se nourrit de mouches est que les autres hypothèses sont fausses, par contre il pense que la langue de l'animal est creuse et que ce dernier aspire les mouches alors qu'en réalité elle est visqueuse et non creuse. Pour Dellon (voir annexe 11), qui écrit son récit des années plus tard, le fait que le caméléon se nourrit d'air est encore bien ancré en France. Il doit disséquer des bêtes pour venir à penser que le caméléon mange en réalité des mouches. Il écrit par contre que sa peau est transparente, ce qui n'est pas vrai.

Des études croisées de ce genre sont intéressantes pour saisir certains aspects historiques des récits de voyage et dans ce cas, la volonté des auteurs à instruire leurs lecteurs est aussi visible que les limites de leurs observations et de leurs jugements.

La faune malgache fait donc bien partie des éléments qui peuvent poser des difficultés aux colons français, elle apporte aussi beaucoup aux récits, rien que par les descriptions d'animaux exotiques, qui prennent parfois des tailles gigantesques et tendent des pièges aux hommes, qu'elle permet de placer. La flore de Madagascar à travers ces récits reprend certains enjeux liés à la faune. Elle est aussi vue comme une marchandise recherchée et cela influe donc sur l'attention des auteurs qui lui est accordée ainsi que sur l'organisation et les décisions des envoyés sur l'île.

II.6.b) La flore

Madagascar possède encore aujourd'hui une végétation spectaculaire par le nombre d'espèces endémiques. Ses reliefs variés et la diversité de ses climats ont favorisé la croissance d'une flore unique. Les Compagnies commerciales comme tous ceux qui sont reliés aux enjeux de ces expéditions accordent une grande importance à ce sujet. En effet, il englobe les cultures

¹ C. Dellon, *op. cit.*, p. 55.

vivrières présentes sur l'île, les bois précieux, comme l'ébène qui s'arrachent à prix d'or en Europe, et les possibilités de nouvelles plantations.

La fertilité de Madagascar est reconnue par tous ces auteurs-voyageurs qui décrivent à leur niveau la facilité avec laquelle les végétaux croissent et le peu d'efforts que doivent fournir les naturels pour se nourrir. Cette fertilité étonnante peut donc se révéler, pour ces projets d'implantation, être un atout de poids si des conditions d'exploitation favorables et des choix judicieux dans la mise en culture voient le jour. Les bénéfices que peuvent apporter les marchandises issues des plantes de l'île Rouge sont très recherchés par les directeurs et les marchands qu'ils envoient, certains auteurs proposent donc des idées quant au développement de ces ressources. Sur cette île, les cultures qui apparaissent prédominantes sont les rizières et les arbres fruitiers. Les auteurs parlent parfois de deux ou trois récoltes de riz par an dans certaines régions plus au Nord du *Fort Dauphin* et peu éloignées des côtes orientales. Encore une fois, les voyageurs connaissaient assez mal la diversité de l'environnement malgache et donc la plupart des espèces végétales puisque leur établissement est établi dans la partie Sud de l'île et que cette région, en excluant les alentours du *Fort Dauphin* qui sont propices à l'agriculture en raison de leur fertilité, est considérée aujourd'hui comme la plus sèche de l'île et parmi les moins boisées. Néanmoins des auteurs comme Du Bois ou Flacourt renseignent sur nombre de fruits et légumes qu'ils rencontrent sur l'île, en proposant des comparaisons diverses avec les plantes cultivées en France, sur les différences de formes, de goûts et de quelques modalités de cultures. Les bananes et les ananas sont par exemple des fruits prodigieusement goûteux à Madagascar.

Ensuite, ce sont certaines essences d'arbres qui intéressent grandement les Compagnies. Ces arbres sont connus des Européens pour leurs propriétés et leur rareté, ils font partie des marchandises de grande valeur qu'aimeraient exploiter les marchands, mais ils peuvent aussi se révéler d'une grande utilité. En effet, nous verrons un peu plus tard l'importance que revêt l'entretien des navires pour ces voyageurs, ce souci est indissociable des ressources en bois dont on dispose. Pour colmater des brèches apparues sur les bâtiments ou remplacer des pièces importantes il faut utiliser des bois de qualité pour ne pas risquer la catastrophe. Il existerait dans l'île un lieu nommé la « Rivière des Mats »¹, qui regorgerait d'arbres très propices à la création de mâts de qualité au point que des navires viendraient des Indes pour en chercher et que les Arabes fabriqueraient la plupart de leurs mâtures avec ce bois². Ils doivent donc être d'une excellente facture, très hauts et très droits. Un autre type d'arbre intéresse grandement les voyageurs en raison de ses qualités : l'ébène. Cet arbre connu par les Anciens en raison de la beauté et de la dureté de son bois est une ressource précieuse dont le commerce rapporte beaucoup tant la demande et le prix sont élevés. Pendant quasiment toute la période où des établissements français étaient présents sur l'île, des voyages pour amasser de l'ébène en vue de le transporter en France ont été organisés quand les conditions le permettaient. L'engouement qui a trait à cette ressource provient de la relative facilité de se la procurer et donc de l'enrichissement rapide que procure le commerce de ce bois.

Il y a bien entendu beaucoup d'autres végétaux qui peuvent intéresser les voyageurs sur

¹ Du Bois, *op. cit.*, p. 72.

² *Ibid.*

cette île, comme les oranges, la canne à sucre et le tabac, qui poussent sans être plantés ni cultivés¹, le blé, la vigne, les plantes aux vertus médicinales, celles aux odeurs particulières, et de nombreuses autres. La flore de Madagascar est unique et beaucoup de ses plantes devaient être inconnues des Français pendant longtemps mais peut-être pas des natifs de l'île. En somme, si certaines espèces font l'objet d'un désir d'exploitation très fort, une grande majorité de ces cultures restent à développer à l'heure où ces voyageurs écrivent ces livres. Elles pourraient devenir rentables en quelques années, mais elles ne font souvent pas partis des objectifs principaux des Compagnies, de plus lorsque les colons s'éloignent des lieux d'habitations et des forts ils sont régulièrement pris pour cible, de même que certaines de leurs marchandises. Les gouverneurs ont d'autres priorités sur cette île que celles de planter, de développer ou d'essayer des cultures qui pourraient pourtant s'avérer hautement stratégiques, à l'image de la notoriété acquise par le café et le tabac par exemple. Mais développer de telles plantations prend du temps et demande beaucoup de matériel et de main d'œuvre, ce que les établissements ne peuvent pas se permettre car les retours d'investissements doivent être rapides et que la population française sur l'île est limitée et précieuse. Par contre, les gouverneurs et les colons en général sont fortement attirés par d'autres ressources naturelles qui pourraient changer leurs vies, ce sont les minerais et les pierres précieuses.

II.6.c) Les ressources minérales de l'île

Les ressources minérales d'une terre font partie des connaissances qui intéressent le plus les hommes car elles sont synonymes de richesses immédiates et de développement rapide ou à long terme en attirant d'autres Nations pour commercer. Les minéraux précieux, comme l'or par exemple, sont une partie importante de l'univers imaginaire des voyages, des rêves que le lointain peut nous faire miroiter à l'image des légendaires cités d'or qui motivèrent beaucoup de voyageurs à traverser l'Atlantique. La diversité des sols de Madagascar et la complexité de sa géologie ont permis la formation de nombreux minerais précieux différents (parmi lesquels les fameuses terres-rares qui sont tant recherchées aujourd'hui) sur cette île, mais soit ces ressources n'étaient pas les plus demandées à l'époque, soit les moyens culturels et matériels à disposition de ces voyageurs rendaient l'exploitation de ces ressources difficilement envisageables.

Néanmoins, la recherche de minerais précieux entre aussi en compte dans les enjeux qui ont motivé la colonisation de Madagascar. Il apparaît dans tous ces récits que les naturels possèdent quelques bracelets en or et autres pièces de métal que les Français peuvent échanger comme tous autres types de ressource, mais ce n'est pas l'abondance espérée et les hommes envoyés à la recherche de mines ne reviennent pas toujours.

¹ U. Souchu de Rennefort, *op. cit.*, p. 258. Et E. de Flacourt, *op. cit.*, p. 146. Qui rajoute que ce tabac est le meilleur du monde.

La présence et toutes autres informations reliées à ces ressources sur Madagascar sont assez contradictoires et régulièrement entourées de mystères. Les lieux sont incertains voire inconnus (tout comme les quantités) ce qui nourrit les superstitions et les projections liées à leurs exploitations. Pour Flacourt¹, le métal qui possède le plus d'intérêt sur cette île est le fer, qui est de bonne qualité. Il écrit en effet que le fer et l'acier abondent à Madagascar, et les naturels ont, selon lui, quelques connaissances de l'art de la forge. L'argent présent sur l'île y a été apporté par des navires étrangers et il n'y a pas de mines de ce métal sur l'île, de même pour le cuivre, le plomb et l'étain. En ce qui concerne l'or présent sur l'île, il décrit trois types différents, un de peu de valeur qui a été anciennement extrait de quelques mines qu'ils sont « A présent [...] difficile de trouver où on en a fouillé. », un autre plus précieux apporté par des Grands lors de leur venue sur l'île et enfin celui apporté par les chrétiens qui est moins répandu. Il liste ensuite les nombreuses pierres précieuses présentes selon lui en quantité à Madagascar mais sans apporter de jugement de valeur, ce qui laisse penser qu'elles n'avaient pas d'autre importance que la curiosité. Chez Du Bois c'est aussi le fer qui est au centre de la réflexion sur les minerais de l'île² : il note la simplicité avec laquelle des forges pourraient être développées³ et l'avantage de n'être plus obligé d'apporter de l'argent depuis la France pour commercer dans les Indes, puisque « le fer est une tres-bonne marchandise qui s'y vend bien. ». Il ajoute enfin qu'il ne faudra pas transmettre « aux Noirs » le travail du fer, soit pour éviter une concurrence commerciale future, soit par crainte que ces connaissances se retournent contre des Français.

Un court passage de l'ouvrage de Charles Dellon apporte à la fois des précisions supplémentaires et des contradictions intéressantes⁴. Il imagine par exemple que les Malgaches accordent beaucoup d'importance au fer parce qu'il n'y en a pas sur leur île. Au sujet des pierres précieuses il déclare ceci :

On trouve assez près du Fort Dauphin des Topases & des Amestistes, que les François ont autrefois fort estimées ; mais le temps a fait connoître qu'elles estoient de peu de valeur.⁵

A quelle époque fait-il allusion ? Quelle est cette valeur ? Quelques raisons d'ordre prétendument scientifique ont-elles fait changer l'importance de ces pierres ?

Mais l'ignorance de l'auteur entre aussi nécessairement en compte. On peut le voir dans le commentaire qu'il fait vis-à-vis de l'or à Madagascar :

[...] c'est l'espérance d'en trouver quelque mine qui a contribué à l'établissement de la Compagnie ; mais jusques icy toutes, les recherches ont été inutiles, & les Grands du Pays appellez Rohandrian, jaloux de nos François, ont fait plusieurs fois des alliances artificieuses, pour les attirer dans des lieux écartez, où ils les massacroient, sous pretexte de leur montrer ces mines. Ces exemples assez frequens ont rebuté les plus curieux, & l'on ignore toujours s'il y a veritablement de l'or à Madagascar, mais selon toutes les apparences, celui que ces Affriquains possèdent ne vient que de la communication qu'ils ont avec les habitants de la terre ferme.⁶

¹ E de Flacourt, *op. cit.*, p. 146-150. Chapitre trente-sept « Des Metaux, minerais, pierres & gommes. »

² Du Bois, *op. cit.*, p. 157-158.

³ « il y a assez de rivieres & ruisseaux propres à cela & du bois en quantité. » *Ibid.*

⁴ C. Dellon, *op. cit.*, p. 33-35. Chapitre six, « Du Commerce ».

⁵ *Ibid.*

⁶ C. Dellon, *op. cit.*, p. 33-35. Chapitre six, « Du Commerce ».

Cette vision de l'or qu'il transmet est très lacunaire comparée aux connaissances de Flacourt qui était sur l'île au moins dix ans auparavant. Mais ces vagues informations soulèvent quand même beaucoup d'interrogations.

On peut dire que la question des minerais précieux et de leur valeur reste intéressante pour les Français à Madagascar, mais seulement dans une portée limitée. L'intérêt que les voyageurs portent à ces ressources est réel mais il trop hétérogène pour formuler des généralités, il est associé à beaucoup de difficultés qui compliquent l'utilisation de cette richesse et la rendent moins attractive que les épices ou le commerce des Indes. Encore une fois, des défis culturels et civilisationnels complexifient les projets de la Couronne française. Après avoir vu certains enjeux de la création d'une représentation de l'île, regardons à présent les défis qui attendent les voyageurs dans leur quotidien, à travers les récits de quatre d'entre eux.

III. Des situations complexes et délicates.

Les différentes facettes du quotidien de ces étrangers français sur l'île de Madagascar sont renseignées avec plus ou moins de précision par ces rapporteurs officiels, mais pour saisir la complexité de cet environnement il faut parfois lire entre les lignes. Nous verrons donc dans cette partie les enjeux qui influent grandement sur le développement de l'implantation française, à savoir les diverses relations franco-malgaches, ainsi que les défis qui apparaissent comme les plus insurmontables pour ces voyageurs du XVIIe siècle et enfin les premiers constats et les nouvelles priorités relatifs à la situation orientale du gouvernement français.

7. Les relations franco-malgaches

III.7.a) Echanges commerciaux

La cohabitation avec les peuples présents sur l'île à leur arrivée influe beaucoup sur la qualité de l'établissement français pour diverses raisons. Les relations commerciales entre ces deux peuples font partie des thèmes inhérents à la réussite d'une implantation durable en terre lointaine. En effet, le commerce avec ces différentes populations est important pour le quotidien et les projets à mener dans cette colonie. On peut voir un certain nombre d'exemples de relations commerciales avec les naturels de la côte orientale malgache, avec lesquels les voyageurs échangent le plus souvent des étoffes, des métaux et de l'alcool contre des bœufs, du riz et de l'or. Mais la diversité des relations commerciales sur cette île dépend surtout des rapports qu'entretiennent les colons avec les différentes populations natives, et la vision de ces dernières vis-à-vis des étrangers débarquant sur leur île. Pour les Malgaches, les principaux bénéfices à tirer de ce commerce semblent être l'acquisition d'armes à feu ou d'eau de vie, bien que le commerce avec les étrangers dépende grandement du bon vouloir des Grands présents sur les différents territoires dans lesquels la présence française s'exprime. Souvent, ces relations dépendent de l'implication des voyageurs dans les guerres et les conflits entre populations natives.

Ce commerce doit servir tout d'abord à faire subsister l'intégralité des effectifs de ces expéditions et à préparer des réserves qui serviront à ravitailler les équipages se rendant aux Indes et qui sont souvent en grand besoin de nourriture et de repos lors de leurs arrivées. Avec parfois des centaines de Français présents sur l'île, la nourriture qui doit être échangée avec les naturels prend beaucoup d'importance, de même que la gestion et la distribution de ces vivres. Ce sont donc les relations entre les gouverneurs français et les Grands de l'île qui favorisent ou compliquent ce commerce. L'archaïsme de ces peuples malgaches entre parfois en considération pour expliquer l'état des échanges dans cette île qui apparaît généralement très compliqué pour tous les auteurs.

Il est vrai que le caractère imputé à ces populations indigènes est souvent mis en cause par les auteurs qui voient de la jalousie, de la trahison et des complots dans la plupart des relations qu'ils vivent avec les Malgaches. Il y a peu de remise en question de l'esprit mercantile des envoyés de la Compagnie qui sont généralement avides de richesses à exploiter (notamment sur la présence de potentielles mines d'or) et qui cherchent à créer des conditions favorables à la gouvernance française de l'île. Il y a donc de nombreux enjeux et objectifs qui sont intimement liés aux relations commerciales, de la subsistance quotidienne aux relations culturelles et militaires qu'ils entretiennent avec les Malgaches, en passant par le succès des chargements revenant des Indes, rapportant richesses et marchandises en France et par là justifiant l'envoi de telles expéditions, qui coûtent si cher en devises de l'époque et en vie humaine.

Dans la plupart des relations commerciales avec les Malgaches détaillées par les auteurs, celles-ci prennent une tournure difficile à cause des tromperies et des conflits qui secouent l'entente entre ces deux peuples, et à cause du manque de développement des ports et des exploitations des différentes ressources menées sur l'île. On peut trouver beaucoup d'exemples de causes relatives à cette faiblesse commerciale qui afflige les voyageurs, par exemple la « paresse » des populations vis-à-vis de leurs ressources qui est en effet loin des entreprises et de la culture européenne, mais aussi les travaux que nécessiterait un commerce des denrées de Madagascar à grande échelle. Souchu de Rennefort écrit à ce sujet que « [...] la soye, le sucre, le tabac, [...] & l'ébène, peuvent fournir un revenu inestimable : mais tout cela n'est pas prest à embarquer ;[...] »¹, on voit donc bien que les voyageurs sont conscients des richesses présentes sur l'île et des bénéfiques qu'ils pourraient en tirer. Mais il faut pour cela développer des structures nécessaires aux extractions et aux acheminements des marchandises. Ces projets sont rendus difficiles par l'environnement de Madagascar et les distances qu'il faut parcourir sur une terre aux habitants plutôt hostiles, par les différences de Cultures et par les mauvaises relations entre ces peuples étrangers l'un pour l'autre.

III.7.b) Les échanges interculturels

Si les relations commerciales peuvent être jugées décevantes et compliquées par les voyageurs, on peut s'intéresser à la rencontre de ces deux modèles de Culture et aux informations disponibles à ce sujet dans les récits de leurs expériences. Ces visions vis-à-vis des échanges culturels sont assez révélatrices de l'opinion portée par leurs auteurs sur la population de l'île en général. Elles englobent aussi beaucoup d'aspects culturels différents, religieux, scientifiques ou encore sociaux.

Parmi ces considérations, on peut se pencher sur les échanges interculturels les plus fréquents, avec tout d'abord l'exportation du savoir militaire français sur Madagascar. Une grande partie de ces colons étaient avant tout des soldats au service des gouverneurs en charge de l'île. Ils arrivaient sur cette terre avec leurs armes (fusils et canons), qui sont des instruments de domination que les différentes tribus malgaches désiraient utiliser pour leur profit. Bien que les guerres et les

¹ U. Souchu de Rennefort, *op. cit.*, p. 261.

massacres soient antérieurs à la découverte de cette île, les colons français participent à ces violences dans beaucoup d'aspects de leurs échanges avec ces populations. En s'alliant avec certains chefs et en punissant certains autres, en imposant des sortes d'impôts aux villages gouvernés et en montrant l'exercice de leur justice.

Ensuite, les voyageurs exportent des connaissances dans les domaines religieux et médical, dans lesquelles les prêtres envoyés en Missions sont les principaux acteurs de ces interrelations. Les efforts que peuvent déployer ces prêtres à travers leurs objectifs d'évangélisation sont dans ce domaine variés et louables. A l'image de l'expérience d'un Nacquart¹, dont il faut quand même nuancer les apports historiques en raison de la forme assez hagiographique que prennent les témoignages de la vie de ces missionnaires, qui fait preuve d'un certain nombre d'efforts dans les domaines de l'éducation et des soins médicaux qu'il transmet. En effet, les missionnaires étaient de par leurs fonctions et leur rôle de prédicateurs des voyageurs qui entretenaient des relations particulières avec les natifs. Leurs efforts pour apprendre le langage des insulaires et donc pour pouvoir commencer à les instruire et le soin apporté à leurs blessés permirent à certains prêtres de construire des relations privilégiées et durables avec des habitants naturels. L'apprentissage de la langue malgache n'est pas une constante pour les voyageurs et leurs gouvernements successifs, l'importance accordée à ce sujet varie beaucoup suivant les personnes et leurs missions. On peut trouver par exemple dans l'ouvrage de Flacourt un nombre impressionnant de traductions, de vocabulaires malgaches et de commentaires attenants à ce langage qui montre un réel intérêt à ce propos. Il y a aussi des exemples de Malgaches parlant un peu la langue française, des sortes d'interprètes qui sont donc des représentants directs de ces échanges interculturels. L'apprentissage de la langue d'origine d'une terre doit être pris en compte dans ces projets car les échanges d'informations qu'il permet peuvent être très bénéfiques pour le commerce et dans l'entente avec les peuples originaires de l'espace habité.

Si les Malgaches sont plutôt intéressés par le matériel militaire et les comportements français, ces derniers sont peut-être encore plus imprégnés par cette nouvelle Culture qu'ils découvrent. En effet, les voyageurs s'immergent dans ces Cultures lointaines de bien des façons, ils se métissent peu à peu. Il y a dans tous ces récits des exemples de mariages entre Français et natifs de Madagascar, certains voyageurs construisent donc des familles et s'implantent pour la vie sur cette île, certains d'entre eux refusant même de partir lorsque les établissements sont abandonnés par la Compagnie des Indes Orientales. Les gouverneurs développent d'autres formes d'échanges culturels, il y a les formalités et la puissance décisionnelle associées à leurs postes qui sont enregistrées par les Grands de l'île, mais les gouverneurs peuvent eux aussi utiliser certaines marques de grandeur des chefs malgaches. Parmi elles, le fait d'être transporté par des habitants soumis² est assez révélateur de ces échanges culturels.

Enfin, on peut commenter les passages racontant ces interrelations en s'interrogeant sur

¹ Louys Abbely, *La vie du vénérable serviteur de Dieu Vincent de Paul instituteur de et premier supérieur général de la congrégation de la mission. Livre second. De ses Œuvres principales, et des grands fruits qui en sont parvenus*, Paris, F. Lambert, 1664, p. 155-189.

² Voir Annexe 6.

leurs réceptions par les autres colons et par les lecteurs de la Métropole. Encore une fois, c'est lorsque ces échanges font entrer en jeu les gouverneurs ou autres officiers importants qu'ils sont les mieux renseignés, car de ce fait ils possèdent une importance pour tout l'établissement. Pourtant, tous les voyageurs participent à ces interrelations, c'est le récit de voyage qui favorise ou occulte les différentes expressions de ces échanges, qui deviennent assez vagues quand ils sont reliés à la vie des soldats ou des marchands. Ces échanges et particulièrement les unions qui peuvent apparaître entre les représentants de ces peuples différents peuvent être source de commérages et de tensions au sein des voyageurs, qui sont inquiétés par biens des aspects de leur situation, notamment ceux découlant des décisions prises par leurs chefs.

Les informations sur les échanges culturels entre populations sont donc complexes à saisir car elles possèdent de nombreuses facettes diversifiées. Elles sont aussi difficiles à étudier dans le cas franco-malgache car elles sont en en quelques sortes noyées par le flot des histoires de conflits et de guerres qui secouent régulièrement cette implantation et qui rythment les compte rendus.

III.7.c) Des conflits réguliers

On peut difficilement rendre compte de l'importance que revêt la guerre dans l'Histoire de cette implantation française à Madagascar, tant les conflits sont nombreux et prédominants dans les récits qui la racontent. Le nombre des anecdotes relatées, vécues ou entendues par les écrivains, permet de saisir l'importance accordée à ce sujet. De même que la part de soldats qui est envoyée sur cette île illustre bien les enjeux que la sécurité et la puissance militaire occupent dans le quotidien et l'organisation de cet établissement. Pour nombre de voyageurs, la fourberie et la haine des natifs à l'encontre des étrangers est la cause principale des difficultés ressenties dans la gestion et le développement de ces projets coloniaux. C'est pour cette raison que les récits étudiés sont aussi développés sur la question des conflits avec les différents chefs de l'île.

Les expéditions militaires servent à l'accumulation de richesses prises sur les terres 'conquises' et à mener des représailles dans les régions où des voyageurs ont été attaqués et dans lesquelles des Grands comploteraient contre les Français. Les récits utilisent souvent ces expéditions et ces guerres pour raconter les événements inhérents à la colonie, ce sont les histoires les plus développées, en taille et en détails (noms des Malgaches importants, nombre de personnes impliquées et tuées, etc.), ce qui permet de penser c'est un sujet qui intéresse grandement les lecteurs importants en France. On peut aussi voir la régularité de ces guerres comme une forme d'excuses aux médiocres résultats fournis par cette implantation, un dédouanement vis-à-vis des responsabilités et des difficultés qu'ils doivent gérer, une façon de rejeter les fautes attenantes aux manques de résultats sur le caractère et la Culture des peuples autochtones.

Il y a bien sûr quelques propositions qui sont avancées pour expliquer les raisons de cet état conflictuel, c'est un des points centraux du type d'ouvrage que sont les récits de voyage, des comptes rendus et des explications de l'évolution d'un grand projet. Bien que ces descriptions

soient discutables dans les points de vue qu'elles transmettent, elles racontent sans doute des réalités de ces voyages, de la brutalité de certaines coutumes malgaches à cette période, de la dangerosité à laquelle on s'expose en côtoyant des peuples étrangers, et des raisons qui expliquent ces relations plus que tendues qui existent entre ces peuples.

Mais on peut lire aussi certaines nuances quant aux responsabilités de cette situation déplorable qui incombe souvent aux natifs de l'île, en découvrant des conflits entre voyageurs et des responsabilités de ces derniers dans les difficultés rencontrées au loin.

8. Quelques défis majeurs

Dans ce passage nous développerons quelques thèmes qui sont responsables des difficultés traversées par les voyageurs résidents à Madagascar au XVIIe siècle, et nous nous questionnerons sur la valeur de ces défis et sur l'image qui en est renvoyée dans les récits ; étaient-ils insurmontables pour ces voyageurs, à cette époque ?

III.8.a) L'importance des navires

L'utilisation et l'entretiens des navires par les voyageurs est un sujet qui revêt une importance capitale pour ces projets colonialo-commerciaux. En effet, les bateaux sont utilisés pour de nombreuses missions de ravitaillement le long de la côte Est de Madagascar, comme pour les voyages aux Indes et pour acheminer les marchandises précieuses en Europe en même temps que les hommes retournant chez eux. On peut aussi comprendre le rôle central de la navigation pour ces colons en regardant la topographie de l'île et les difficultés rencontrées en voyageant par voie de terre.

A Madagascar, les routes sont régulièrement impactées par les moussons et les ouragans, et pour les voyageurs de l'époque s'éloigner des places occupées constitue un risque mortel. On comprend alors pourquoi la navigation est le moyen choisi pour se déplacer et transporter les marchandises d'un point à un autre de l'île, malgré un temps de traversée plutôt long suivant les saisons et les aléas climatiques et des risques bien réels comme les écueils, les maladies ou les pirates. On a aussi pu voir précédemment certains enjeux relatifs à ce moyen de transport, les dangers qu'il peut représenter, l'importance non négligeable des Capitaines et des matelots pour l'utilisation des bateaux, et le soutien logistique et moral qu'ils permettent de fournir par l'évacuation des malades et les retours possibles des voyageurs dans leurs contrées d'origine. Ils font donc partie des éléments dont la présence et l'entretiens sont représentatifs de la bonne conduite et de la santé de l'établissement. Ils rendent donc possible l'exécution de beaucoup des objectifs des Compagnies, tandis que les absences ou les dégradations de ces navires sont d'autant plus dommageables pour les colons.

En effet, il existe plusieurs exemples de ces difficultés liées aux divers empêchements qui peuvent subvenir de la navigation. Le gouverneur Flacourt est sans nouvelles de France et sans renforts

pendant plusieurs années¹, ce qui impacte et ralentit ses projets de développements et le plonge dans l'incapacité de connaître la situation politique de la France et les affaires présentes de la Compagnie sont en quelques sorte gelées par ce manque de soutien et de navires. Il se rend même à pied sur la côte Ouest de l'île en espérant pouvoir transmettre des lettres en France et essayer de revenir par quelques bateaux étrangers passant par la baie de Saint Augustin. Un autre retard survient dans les affaires de Madagascar, lors de l'envoi de la deuxième flotte de la Compagnie des Indes Orientales commandée par l'Amiral de Mondevergue, qui met près d'un an pour accomplir la traversée et arrive sur la Grande Ile avec près de six mois de retard sur les prévisions et les plans concernant l'implantation à Madagascar. Une fois encore, les réserves de vivres et d'autres denrées comme les habits et la poudre viennent à manquer rapidement à cause de ces manques de soutiens diversifiés.

Donc si les bateaux relèvent de la plus haute importance pour beaucoup d'aspects du quotidien et de l'évolution de cette colonie, il en est de même pour leur entretien et la place qu'ils occupent dans la vie des voyageurs. Les voiliers de cette époque sont des outils commerciaux très importants, primordiaux, et ils sont surutilisés tout au long de leurs vies, remis à flots dès qu'ils peuvent être réparés car ils coûtent très cher à l'achat et sont longs et coûteux à fabriquer. Certains navires des Compagnies ont déjà effectué de nombreux voyages de long cours, et si leurs équipages possèdent beaucoup d'expérience dans la navigation cela n'empêche pas ces bateaux de s'abîmer régulièrement. Aujourd'hui encore, la plupart des bateaux de commerce (les paquebots par exemple) ont une durée de vie comprise entre 25 et 30 ans, et si quelques navires du XVIe et du XVIIe siècle ont déjà navigué sur tous les Océans², on peut penser que leurs durées d'utilisation sont relativement courtes. Mais à Madagascar, comme quelques auteurs le précisent, il y a une présence de nombreux bois de qualité pour la construction navale, qui servent à réparer les bateaux et à construire des barques pour transporter les marchandises à travers l'île. Cette ressource pourrait néanmoins être plus utilisée, grâce aux artisans du bois qui sont envoyés, pour construire de nombreux navires et des rades favorisant le mouillage et le ravitaillement des navires.

Enfin, le navire est aussi un élément de l'expression du pouvoir dans ces territoires, les Capitaines possèdent une position au cœur des enjeux des établissements, un certain pouvoir sur les décisions importantes et ils sont donc des éléments que les gouverneurs, attentifs à leurs intérêts, prennent en compte et surveillent. Enfin, il arrive vraisemblablement que des passagers d'un bateau décident de couler leur navire par crainte de ne pas pouvoir rembourser les dettes et les avances qu'ils ont contractées lors de leur départ avec la cargaison actuelle³. Ou que ces marchandises ont été dilapidées.

III.8.b) La conduite des colons

¹ Vraisemblablement entre les années 1650 et 1654. On peut penser sans risque que ces déficits de soutiens sont liés aux difficultés économiques de la Compagnie de l'Orient et au contexte politique très instable en France pendant la Fronde (1648-1653).

² Du Bois, *op. cit.*, p. 54. On apprend qu'un petit navire nommé la *Saumaque* a navigué du Portugal jusqu'au Brésil, puis jusqu'au Cap de Bonne Espérance, à Madagascar puis sur les côtes des Indes, puis fut chargé de marchandises à Madagascar et revint au port de la Rochelle.

³ E. de Flacourt, *op. cit.*, p. 204-205.

La conduite des différents voyageurs est un autre paramètre très important pour ces établissements, et les auteurs n'hésitent pas à incriminer leurs compagnons pour leurs mauvaises conduites, même si ces commentaires sont rarement à charge contre quelqu'un de précis, surtout quand il s'agit d'un colon sans grandes responsabilités. Un grand nombre des enjeux de réussites de ces expéditions sont relatifs au comportement des étrangers, des colons vis-à-vis des populations locales, mais aussi des voyageurs dans leur cadre de vie lointain.

Pour les différents envoyés, les enjeux que prennent ces voyages dans leurs vies sont multiples. Pour les personnes en charges, les résultats de ces expéditions influent grandement sur la suite de leurs carrières et le prestige qu'ils peuvent retirer des bénéfices notables et des actions glorieuses qui ont lieu sous leurs gouvernances est proportionnel à la déchéance qu'ils peuvent subir en cas d'échec. On peut donc comprendre l'existence de rivalités entre les Officiers qui pèsent sur l'ensemble de l'établissement. Par exemple, Souchu de Rennefort raconte le tiraillement qu'il a ressenti en tant qu'écrivain historiographe pour le compte de la Compagnie, lorsqu'il est témoin des désaccords et des jalousies entre le Gouverneur en place à leur arrivée et le Directeur de la Compagnie nouvellement arrivée¹. Cette concurrence risque même de mener à une « guerre civile » l'établissement entier. Le rôle de ces commandants est très important dans la vie des colons car ils rendent la justice à tous les Français envoyés et leurs ordres sont assez absolus.

Si les comportements néfastes des gouvernants font l'objet de quelques considérations par les auteurs, ils sont beaucoup moins bien renseignés quand ils sont l'affaire des simples colons, de la masse des soldats, artisans et commerçants habitant l'île. On peut comprendre que ces détails ne pourraient que ternir l'image de ces glorieux projets nationaux, mais aussi que les comportements malsains qui sont présents chez ces voyageurs sont assez répandus et donc les auteurs n'ont aucun intérêt à s'étendre sur des sujets qui pourraient les mettre eux aussi dans quelques embarras. Il y a parmi ces pratiques un fait qui est souvent rapporté par les voyageurs, c'est l'acte sexuel avec des habitantes de l'île, qui sont jugées très aguichantes de par leur culture, leurs accoutrements et la « chaleur » dont elles peuvent faire preuve. Il n'y a rien d'assez glorieux à transmettre aux lecteurs dans ces cas-là, si ce n'est la dangerosité des maladies vénériennes que certains aventuriers attrapent, où que c'est à cause des mœurs de ces femmes que ces fornications ont lieu. Mais ces questions possèdent en réalité de l'importance, puisqu'elles peuvent déboucher sur des conflits avec les locaux ou entre colons.

Comme lors de la mutinerie qui a eu lieu sous le gouvernement de Pronis entre 1642 et 1646². Ce gouverneur réformé ayant pris pour femme une Malgache de haute naissance qui habitait au *Fort Dauphin* avec sa suite d'esclaves, il s'attira les foudres des autres voyageurs et surtout des catholiques qui jugeaient que la cause première de leur manque de nourriture était la mauvaise gestion de Pronis et des cadeaux faits à la famille de son épouse. Beaucoup de Français partent vers la baie de Saint Augustin dans l'espoir d'un rapatriement, d'autres sont exilés à La Réunion, cette mutinerie est assez célèbre sur l'île et dans les histoires de l'implantation françaises dans cette région du monde. Ce même sieur Pronis aurait vendu des esclaves malgaches à un gouverneur de

¹ U. Souchu de Rennefort, *op. cit.*, p. 172-179.

² E. de Flacourt, *op. cit.*

l'île Maurice hollandais appelé Vandremester¹. Selon Flacourt, qui se base sur des témoignages de voyageurs présents au moment des faits et peut être même sur les souvenirs de Pronis, une cinquantaine de Malgaches furent piégés et vendus à ce gouverneur étranger, des « Nègres » qui servaient au *Fort-Dauphin* et quelques autres venus vendre des « petites denrées ». Cette histoire répandue serait l'une des causes de la méfiance et de la haine des Malgaches envers les étrangers, de plus il est dit que depuis cette action malheureuse il n'y a plus de Malgaches dans le fort dès qu'un navire jette l'ancre près de l'habitation.

La présence d'un schisme religieux parmi les voyageurs est régulièrement source de discorde, car le culte qui doit être imposé sur toute l'île est le même que celui de la Couronne française. Ces problèmes sont représentatifs du contexte religieux présent en Europe en ces temps et ce dernier s'exporte sur les navires et les territoires lointains à travers les hommes qui réalisent ces voyages bouleversants. La distance et les épreuves qui font partie de ces aventures marquent obligatoirement ces Européens, qui doivent s'adapter à leur nouvel environnement. Leurs mœurs sont aussi impactées par ces changements et il est donc possible de s'imaginer une certaine débauche, un vent libertin sur les comportements de ces hommes à des milliers de kilomètres de chez eux, occupant un monde nouveau pour le profit de riches marchands et de nobles restés en France.

Ce sujet qui concerne à la fois les impacts du voyage sur les mœurs de ces hommes et l'exportation de plusieurs facettes du contexte politique, économique et religieux du pays d'origine de ces voyageurs mérite une place importante dans l'étude historique de ces projets, et le nombre de chercheurs qui prennent en compte ces impacts sur les individualités est en augmentation.

III.8.c) La communication

En lisant ces récits, on peut se rendre compte de l'importance que revêt la communication entre les voyageurs et leur pays d'origine. Que ce soit des nouvelles du contexte politique et géopolitique et des renseignements relatifs aux projets de la Compagnie comme les futures expéditions et les moyens mis à disposition des établissements lointains. Ce sont autant de renseignements qui manquent cruellement aux Français pendant leurs séjours à Madagascar.

Sur l'île, comme nous l'avons vu, les déplacements sont plutôt limités et la communication en est compliquée. Elle est pourtant assez nécessaire pour connaître l'état des effectifs et des denrées amassées dans les différents avant-postes français à Madagascar. On voit dans ces récits le besoin de nouvelles régulières sur la situation des différents colons éparpillés, et surtout les moyens employés pour prendre, avoir ces nouvelles. Il faut par exemple envoyer des petites troupes rejoindre les différentes positions occupées, par voie terrestres ou navigables, ce qui comporte des risques et prend du temps à accomplir, ainsi que la mobilisation d'une partie du précieux effectif disponible.

¹ E. de Flacourt, *op.cit.*, p. 219-220.

Mais c'est aussi le peu de nouvelles régulières venant de l'extérieur qui manque cruellement aux voyageurs. Si ces derniers restent trop longtemps en autarcie, coupés du monde ou de leur monde (la France), ils perdent peu à peu espoir dans le futur de l'établissement et se sentent abandonnés par les Directeurs commerciaux et le gouvernement métropolitain. C'est dans ces cas de figure que l'on peut voir de courageuses tentatives pour prendre et donner des nouvelles de France ou s'échapper à bord d'un bateau étranger. On apprend aussi certaines techniques de communication assez archaïques mais plutôt bien adaptées à ces îles lointaines. Les plus courantes sont liées à des lieux de passage fréquentés assez régulièrement et connus d'un certain nombre de voyageurs¹. Dans lesquels le voyageurs désirant laisser un message pouvaient l'inscrire sur un tronc d'arbre ou une pierre, en le datant et en renseignant les destinataires. Mais plus couramment ils laissaient un message dans une bouteille visible, au pied d'un arbre par exemple et si quelques navires passant près des côtes l'aperçoivent ils l'embarquent et peuvent parfois laisser des informations à l'adresse des hommes ignorant les nouvelles du monde, par solidarité entre voyageurs lointains et surtout pour toucher une prime à la remise du message que le destinataire doit payer pour réceptionner. Il paye ainsi les frais de port du message. La baie de Saint Augustin est l'un de ces lieux puisqu'à plusieurs reprises des colons s'y rendent dans l'espoir d'avoir quelques contacts avec des Européens, c'est donc que les chances de voir arriver un navire sont assez élevées dans ce lieu. On peut citer aussi dans cette région Mozambique qui est un lieu assez fréquenté par les Européens.

Pour illustrer ces enjeux liés à la communication on peut lire une lettre de Flacourt qui est très expressive :

Au fort-dauphin, sous le 25° degré 6 minutes de latitude australe vers la bande de l'est, ce 8° Juillet 1654 :

Monsieur, la peine en laquelle je suis ici de recevoir des nouvelles de France (y ayant cinq ans qu'il ne nous est venu de navire de, quoique Messieurs de la Compagnie m'aient promis d'en envoyer un ici tous les ans) m'a fait avoir recours aux choses les plus difficiles, afin de pouvoir, par quelque moyen que ce soit, à faire tenir des lettres en France pour faire savoir des nouvelles certaines de nous qui sommes ici comme gens abandonnés, d'autant que, possible, notre navire ayant été perdu à son retour en l'année 1650, l'on croit que nous soyons aussi massacrés par cette nation de laquelle Dieu nous a fait la grâce d'avoir le dessus.

Je vous conjure, Monsieur, comme chrétien, de nous prêter quelque assistance comme à des chrétiens que nous sommes en nous favorisant tant que au moins de faire tenir la lettre ci-enclose à M. de Loynes, conseiller du Roi en ses conseils et secrétaire général de la Marine. Je vous supplie aussi, Monsieur, de me faire part des nouvelles de paix ou de guerre de l'Europe... Ce sera une grande charité que vous ferez et une obligation que je vous aurai, avec soixante-six Français qui sommes ici, qui serons obligés de prier Dieu pour votre prospérité et santé, laquelle je le prie de vous conserver, et, ce faisant, je resterai,

Monsieur,

Votre très humble et très obligé serviteur,

¹ A. Girault-Fruet, *Les Voyageurs d'îles sur la route des Indes aux XVIIe et XVIIIe siècles*, Paris, Classiques Garnier, 2010.

9. Nouvelles priorités et premiers constats.

Nous avons pu voir un certain nombre des enjeux qui motivent des marchands à se réunir pour former des Compagnies commerciales suffisamment puissantes pour armer des navires et recruter des centaines de personnes de tous horizons afin de s'établir dans l'Orient lointain et de participer aux échanges multiples qui s'y déroulent.

III.9.a) Limites perçues par les auteurs

Tous ces auteurs-voyageurs qui se sont arrêtés à Madagascar ou qui s'y sont installés, ont pu faire l'expérience des réalités du quotidien et des différentes difficultés qui impactent l'organisation des vastes projets commerciaux auxquels tant d'enjeux importants sont rattachés.

Si ces auteurs sont différents par leur culture générale, par l'importance de leurs charges et par les voyages qu'ils ont faits, ils sont tous assez conscients de l'envergure de ces expéditions et des nouveautés de leurs situations. Et c'est en connaissance de leurs rôles d'écrivains devant relater précisément leurs voyages, les différents aspects que prend l'établissement des Français en Orient, les décisions prises, les événements notables et l'état des connaissances dont ils disposent sur les régions visitées, qu'ils rédigent ces relations et commentent leurs expériences. On peut donc trouver quelques constatations intéressantes de ces contemporains qui ont vécu sur le terrain la réalité de telles missions, de telles aventures. Certaines sont assez générales comme le manque de moyens (humains et matériels) et le peu de développement de Madagascar. Mais on peut trouver d'autres commentaires nettement plus intéressants, comme celui de Souchu qui dénonce l'avidité et le peu de considération pour les affaires de la Compagnie et du bien commun dont témoignent bon nombre d'envoyés de ladite Compagnie². Il met en cause le manque de sagesse et l'avidité personnelle de ses Officiers pour illustrer le peu de résultats commerciaux et politiques probants. C'est avec regret qu'il « noircit » son récit de telles considérations, mais c'est aussi une part de son expérience vécue qu'il transmet par écrits à ses lecteurs.

Malgré des efforts d'organisation importants, les Compagnies commerciales comme l'escadre royale envoyée en Mars 1670 apparaissent comme dépassées par la situation, pas assez efficaces dans les choix stratégiques et les moyens de mettre leurs projets à exécution. Les spécialistes du commerce qui sont envoyés dans ces expéditions finissent tous par partir vers les Indes, où ils mettent en place des comptoirs et signent des traités qui permettent aux Français de venir négocier dans ces villes. Les soldats et leurs Lieutenants se montrent assez efficaces lors des guerres contre les populations de l'Ile dauphine, mais sont incapables d'assurer la sécurité des

¹ R. Barquissau, *Les Isles*, Paris, Grasset, 1941, p. 81-82.

² U. Souchu de Rennefort, *op. cit.*, p. 169-185.

autres colons ou de mettre en place une domination définitive de ces naturels. Si l'on ajoute les discordes au sein de l'établissement et les conflits d'intérêts entre les différents directeurs, gouverneurs, capitaines et autres officiers, l'on comprend que la complexité de créer une habitation durable et fonctionnelle à travers les années sur une terre lointaine et seulement partiellement connue est immense, et que l'envie du Roi Louis XIV de posséder un territoire si vaste en plein cœur de l'Océan Indien et les motivations purement mercantiles des commis des Compagnies sont insuffisantes pour faire de ces rêves des réalités.

Pour les auteurs, leurs rôles d'écrivains et de témoins bien que normés et possédant quelques contraintes d'ordre littéraire sont plutôt des observateurs qui racontent le déroulement du projet qui les englobent, pour Flacourt c'est un peu différent car il est gouverneur à Madagascar, il est donc plus exposé aux critiques et aux retours de ses associés et du gouvernement royal. A la manière d'un Mondevergue, Amiral d'une flotte conséquente, investi de grands pouvoirs et de grandes responsabilités, qui sera à son retour très mal accueilli et jugé comme principal responsable du manque de résultats et des pertes humaines, matérielles et financières survenues pendant son séjour. Il arrive en France en Juillet 1671, il est ensuite emprisonné au château de Saumur et meurt en détention le 23 Janvier 1672. Cette réalité du commandement est dure, car dans de tels voyages la solidarité doit être importante et les responsabilités partagées, mais l'expression de l'autorité à cette époque est aussi dur et intransigeante. Les raisons qui poussent la France à abandonner ses prétentions sur Madagascar sont donc multiples, les indigènes comme les voyageurs sont au cœur des difficultés qui secouent les projets, mais il existe d'autres raisons qui ne sont pas rattachées à la Grande Ile, d'autres projets et d'autres motivations, d'autres rêves.

III.9.b) Les Indes aux mille richesses

Une autre région du monde fait rêver les Européens à cette époque par la multitude des richesses qui lui sont associées, des richesses d'ordre culturelle, économiques et religieuses. C'est un carrefour des échanges entre les grandes parties du monde connu, c'est un lieu de toutes les diversités, ce sont les Indes.

Commercer et s'implanter aux Indes est attractif pour les Européens car toutes les ressources les plus recherchées en Europe y sont vendues sur les nombreux marchés et étals, et du moment que les navires arrivent avec de l'argent, du fer ou de l'acier à échanger, ils sont garantis de remplir leurs cales de marchandises rares et soignées, qui se vendront très cher en Europe. L'enrichissement que permettent ces échanges est reconnu partout, c'est pourquoi il est si important pour les puissances maritimes européennes de posséder des comptoirs et des droits commerciaux dans ces contrées. Pour rendre compte de la diversité des produits rares présents sur les côtes indiennes à cette époque, on peut se référer à l'ouvrage de Dellon qui passa plusieurs années dans les différents comptoirs des Indes. Voici ce qu'il dit du commerce qu'il découvre à Surate :

Le negoce y est fort considerable ; on y trouve quantité de diamans [...], des perles [...],

de l'ambre gris que les côtes qui sont au-delà du cap de Bonne-Esperance produisent abondamment ; du musc qui vient de la Chine, & de la civette que l'on recueille de l'animal qui porte ce nom : Il y a de toute sorte d'étoffes de soye & d'or, des toilles de coton de la plus grande beauté du monde, de l'indigo, & quantité de drogues pour la Medecine qui croissent dans le pays, ou viennent d'Arabie ; les épices se trouvent aux Indes, la muscade à Malaca, le gerofle à Macasar, la canelle dans l'Isle de Ceilen, & le poivre par toute la côte du Malabar, ainsi il n'y a rien de si rare, que les Magazins de Surate ne puissent fournir.¹

Outre la qualité et la valeur des produits, c'est la variété de leurs origines géographiques qui est impressionnante pour l'époque, cela montre bien que des marchands viennent du monde entier pour commercer aux Indes. On comprend alors que le grand Royaume de France veuille lui aussi s'implanter dans une région si riche où beaucoup d'autres Nations s'enrichissent mutuellement. Le commerce est peut-être la raison principale à ces motivations, mais il y a aussi le fait d'être présent là où les rivaux européens sont implantés, pour des questions de prestige et de stratégies géopolitiques.

La France, dans la construction de ses deux premières grandes Compagnies commerciales pour le commerce des Indes montre sa détermination à implanter des commerçants pour développer ses intérêts dans ces régions hautement stratégiques. Il faut créer des comptoirs commerciaux, des réserves de marchandises et nouer des liens avec les gouverneurs locaux ou les riches marchands influents. Ces comptoirs doivent être à l'avenir source de grandes richesses et pour réaliser ces objectifs, la Compagnie des Indes Orientales ne peut plus se permettre de dépenser de grandes sommes d'argent pour s'implanter sur une île où le commerce est nettement moins développé et de laquelle peu de richesses reviennent en France. Et en Octobre 1669 cette Compagnie se décharge de ses droits sur Madagascar pour se concentrer sur ses comptoirs indiens beaucoup rentables.

III.9.c) Le choix de Bourbon.

L'île de la Réunion apparaît dans chacun de ces récits car elle située au voisinage de Madagascar et surtout car elle possède des avantages multiples et différents par rapport à l'île Rouge.

Depuis l'année 1642 et la prise de possession de l'île Mascareigne au nom de Sa Majesté Très Chrétienne par le sieur Pronis, presque toutes les expéditions relâchèrent à La Réunion pour soigner leurs malades et se ravitailler. Très tôt cette île semble posséder une excellente réputation par les voyageurs, les récits s'accordent pour décrire une île paradisiaque possédant de multiples qualités.

Pour le sieur Du Bois, « L'air de cette Isle est des meilleurs qu'il y aye sous le Ciel à la conoissance des hommes. »², et « S'il y avoit un port assuré pour les Vaisseaux, & qu'on la

¹ C. Dellon, *op. cit.*, p. 81-82.

² Du Bois, *op. cit.*, p. 167.

cultivast, on en tireroit bien du profit, & on en pourroit faire une des meilleures, & des plus abondantes Isles du monde à proportion de sa grandeur. »¹

Pour Flacourt, « Le reste de l'Isle est le meilleur païs du monde, arrosé de rivières & de fontaines de tous costez, remply de beau bois de toutes sortes, [...] »², tous est beau et bon en cette île, les oiseaux, les fruits, « l'air y est très sain », « la terre y est tres fertile & grasse », « les eaux y sont pures & tres excellentes ». C'est pour cette raison nous dit-il qu'on peut appeler cette île « un Paradis terrestre »³. Un paradis qu'il renomme Ile Bourbon en raison de la simplicité de la vie sur l'île et des bienfaits qu'elle apporte, mais ce nom a sûrement aussi quelques liens avec le nom de la dynastie royale française.

Charles Dellon fait aussi un passage sur l'île, il confirme la fertilité de la terre, l'abondance des fruits, et les vertus thérapeutiques de l'air lorsqu'il dit que « tous les voyageurs affligés d'incommoditez différentes y trouvent ordinairement la santé »⁴. D'après lui, les rivières sont si poissonneuses qu'il faut s'aider d'un bâton pour ne pas tomber lorsqu'on les traverse.

Les qualités associées à cette île sont extraordinairement positives, on y soigne tous les malades sans efforts, on peut chasser sans fusil, en attrapant tortues, dodos⁵ et poissons facilement, les fruits sont excellent et les bois très bon aussi. De plus, cette île est inhabitée quand les français arrivent pour la première fois, ce qui leur permet de prendre possession de La Réunion facilement. Elle possède donc des qualités par rapport à Madagascar, qui sont la bonté généralisée de son air, la facilité et le confort de la vie et l'absence de populations natives.

L'île Bourbon est donc très appréciée par les voyageurs qui y feront des haltes régulières, qui amèneront du bétail pour qu'il se reproduise sur l'île et qui planteront de nombreuses graines de nouvelles espèces pour améliorer encore la diversité des végétaux et des vivres que l'on peut trouver. Tous ces avantages qui rendent la vie simple et belle attirèrent des colons français qui s'installèrent sur l'île pour y vivre ; Au contraire de Madagascar où les projets de comptoirs et de colonies étaient enchâssés, il est clair que Bourbon sera une colonie de peuplement française. Quand la majorité des résidents français de Madagascar fut rapatriés (entre Juin et Aout 1671), beaucoup de ces colons s'installèrent à La Réunion.

La réputation de La Réunion est toujours présente aujourd'hui chez un certain nombre de voyageurs et d'auteurs qui sont très attachés à cette île.

Conclusion

La lecture et l'étude de récits de voyage permettent de plonger dans des histoires lointaines.

¹ *Ibid.*, p. 166.

² E. de Flacourt, *op. cit.*, p. 268.

³ *Ibid.*, p. 269.

⁴ C. Dellon, *op. cit.*, p. 16.

⁵ Oiseaux incapables de voler, qui n'avaient pas de prédateur avant l'arrivée des hommes sur l'île, cette espèce est aujourd'hui éteinte. Le dodo est l'emblème de La Réunion.

On découvre des hommes évoluant dans un monde qui leur est méconnu, mais qui veulent le comprendre et le représenter. On est projeté en mer et balloté par les grandes problématiques du temps de ces voyageurs.

Dans le cas français à Madagascar, la formation des Compagnies commerciales doit enfin ouvrir les portes de l'Orient à une présence et une influence française durables. Et quelle action plus glorieuse que la prise de possession d'une Grande Ile qui n'a jamais été dominée ni par les Portugais, ni par les Anglais, ni par les Hollandais pour marquer les débuts des prétentions de la Couronne de France?

Les navires affrétés pour ces longues traversées emmènent avec eux des voyageurs de toutes sortes, des soldats, des artisans, des commerçants, des écrivains, des prêtres, et tant d'autres hommes et femmes qui s'embarquent vers l'inconnu. Ces comptes rendus d'expéditions que sont les récits de voyages nous entraînent avec eux vers le temps de la découverte.

A travers les récits de quatre de ces voyageurs, on peut voir des événements qui marquent ces hommes du XVIIe siècle, on découvre aussi des réflexions, des commentaires et des conclusions diverses qu'ils peuvent écrire et qui nous renseignent sur les façons de penser à cette époque, sur l'état de certaines connaissances. On ressent chez eux un besoin de représenter les terres et les populations découvertes, pour les décrire à des occidentaux, les comprendre pour mieux les administrer. On suit les aventures de ces voyageurs et les difficultés qui se présentent à eux, coincés entre un pouvoir souverain lointain et des populations autochtones étranges. Les voyageurs subissent leurs expériences, ils se concentrent sur leurs missions ou se libèrent du carcan de leur Culture. Bref, les récits de voyage nous révèlent des expériences d'hommes ancrés dans leur temps, des rencontres entre Cultures et des avancées de la connaissance du monde. Après une telle étude, on en vient à nuancer l'idée que les grandes découvertes ont été des vagues d'abondance, de richesse et de développement culturel.

Les différents récits contemporains forment des relations entre eux, se critiquent et s'augmentent, se trompent et tâtonnent, vagabondent, mais toujours nous révèlent des aspects du savoir contemporain des auteurs et de leurs lecteurs.

La portée de ces récits à leurs parutions est peut-être moindre, ils étaient peut-être réservés à une certaine élite d'intéressés, car la curiosité est un luxe à cette époque¹ tout autant qu'un virage dans les façons de percevoir le monde et de construire des images de celui-ci, des représentations fonctionnelles dopées par les comparaisons et les descriptions, et confirmées par l'histoire des voyageurs précédents. Le XVIIe siècle est une période de nouveautés dans laquelle les savoirs anciens sont dépassés, et les hommes doivent maintenant naviguer sur l'inconnu.

Le voyage peut aussi révéler les faiblesses et les mauvais côtés de l'homme autant qu'il peut ouvrir l'esprit. Ces récits peuvent en effet paraître pour des histoires d'hommes, de chefs, car les auteurs s'effacent parfois au profit de leurs missions d'écrivains, mais ils sont peut-être aussi des histoires de communautés qui découvraient une nouvelle forme de liberté en partie grâce à la

¹ Voir Annexe 13.

compréhension et aux ressentis de la distance les séparant de leurs racines. Tout cela importe à l'historien, qui tire profit des informations cachées et des ressentis des auteurs les plus discrets comme des chefs les plus décryptés. Pour approfondir encore plus l'intérêt porté aux auteurs et aux individus voyageurs, il faudrait apporter des connaissances, des expertises ethnographiques, anthropologiques, sociologiques ou psychologiques. A la manière d'une archéologie pluridisciplinaire, l'historien ne doit sous-estimer aucune piste quand elle est liée à la compréhension d'un document, d'un contexte, d'une expérience.

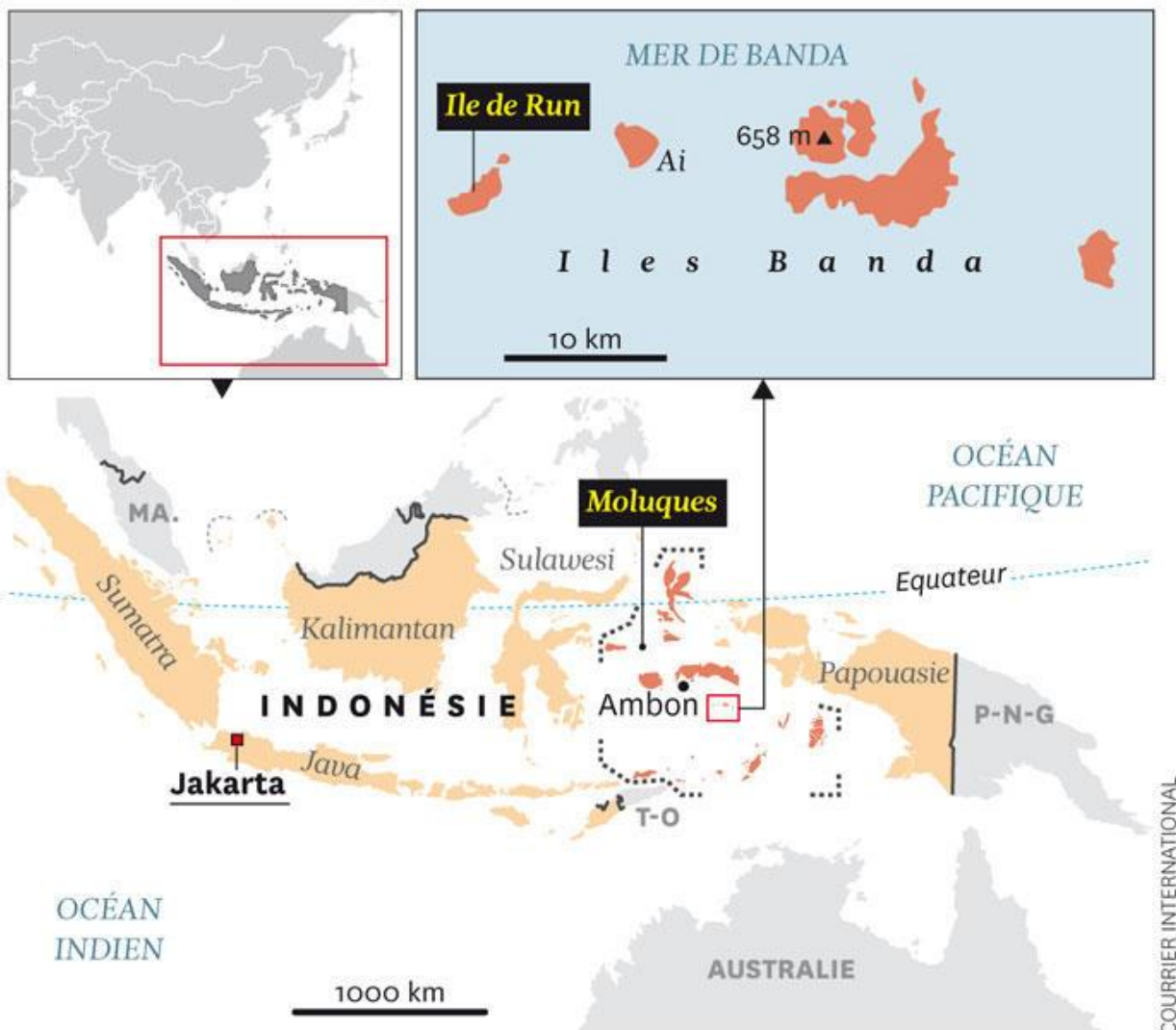
Cette première recherche a été un voyage personnel mouvementé, avec son lot de découvertes et de vertiges. Cette expérience ne peut qu'être bénéfique puisqu'elle a fourni de nombreuses sensations et connaissances. « Voyager, c'est demander d'un coup à la distance ce que le temps ne pourrait nous donner que peu à peu »¹.

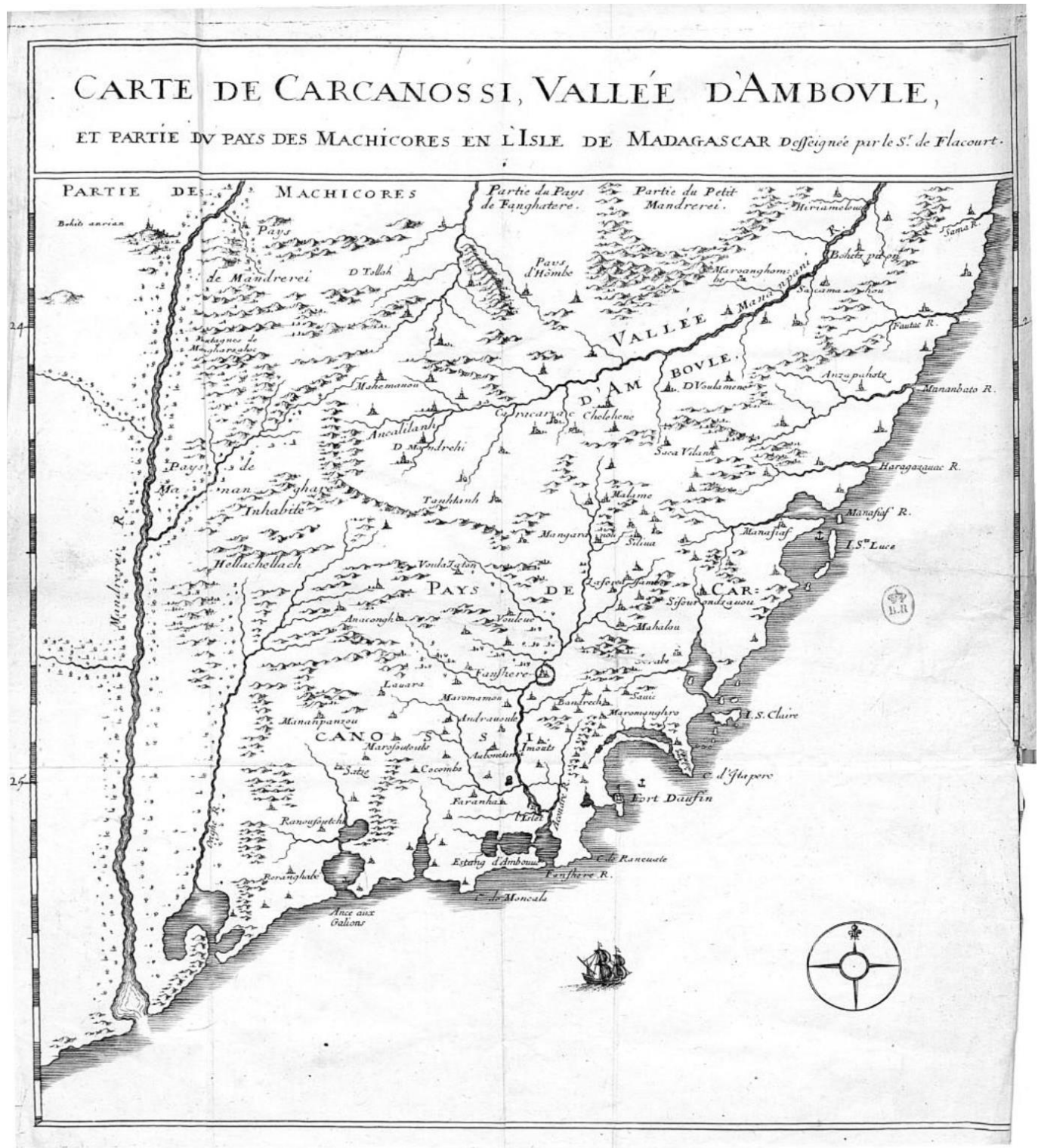
¹ Paul Morand, citation extraite de Bruno Marie, Stéphanie Légeron, *Escales au bout du monde*, Paris, Insulae, 2016.

Annexes

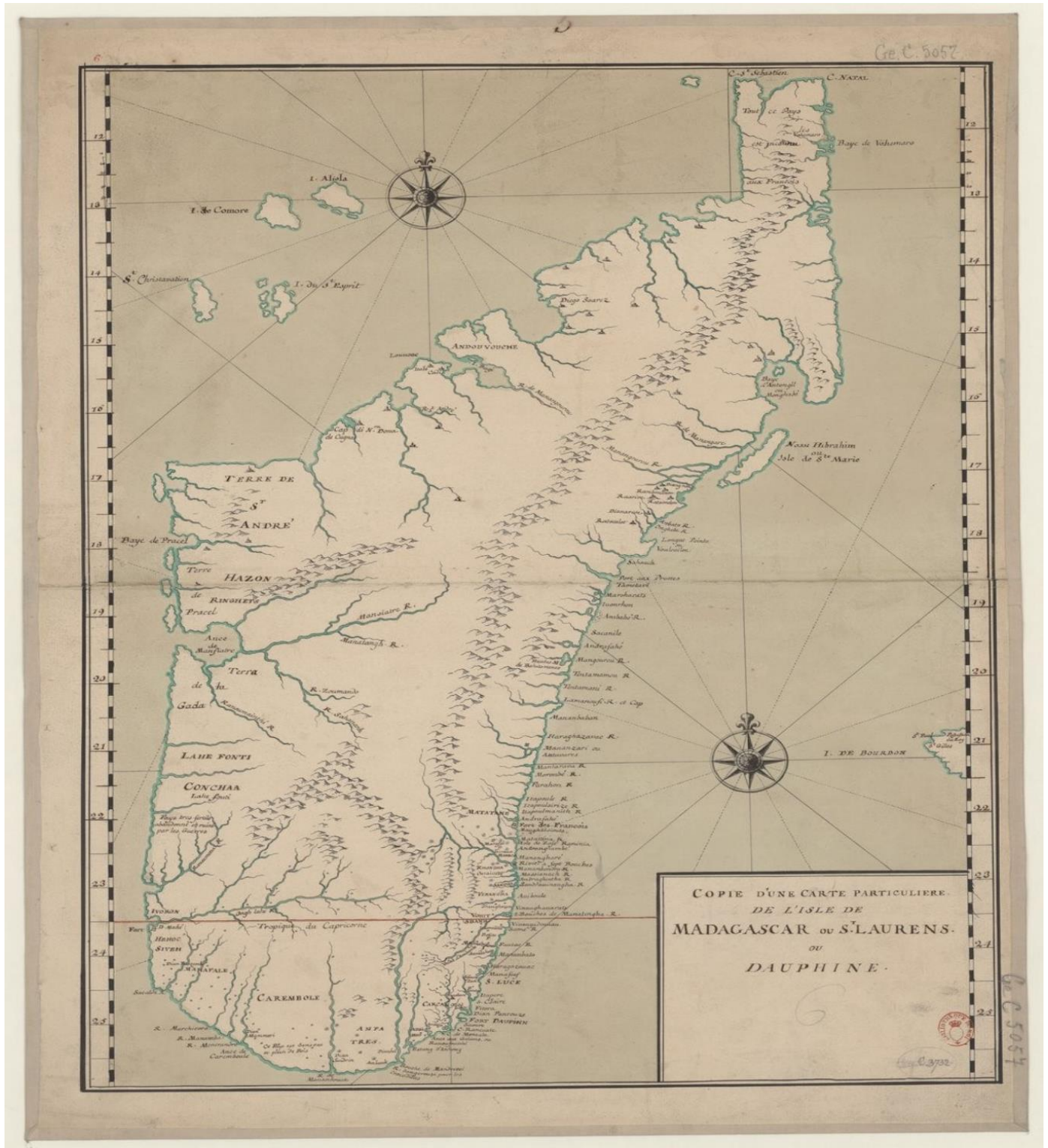
Annexe 1

L'île aux épices



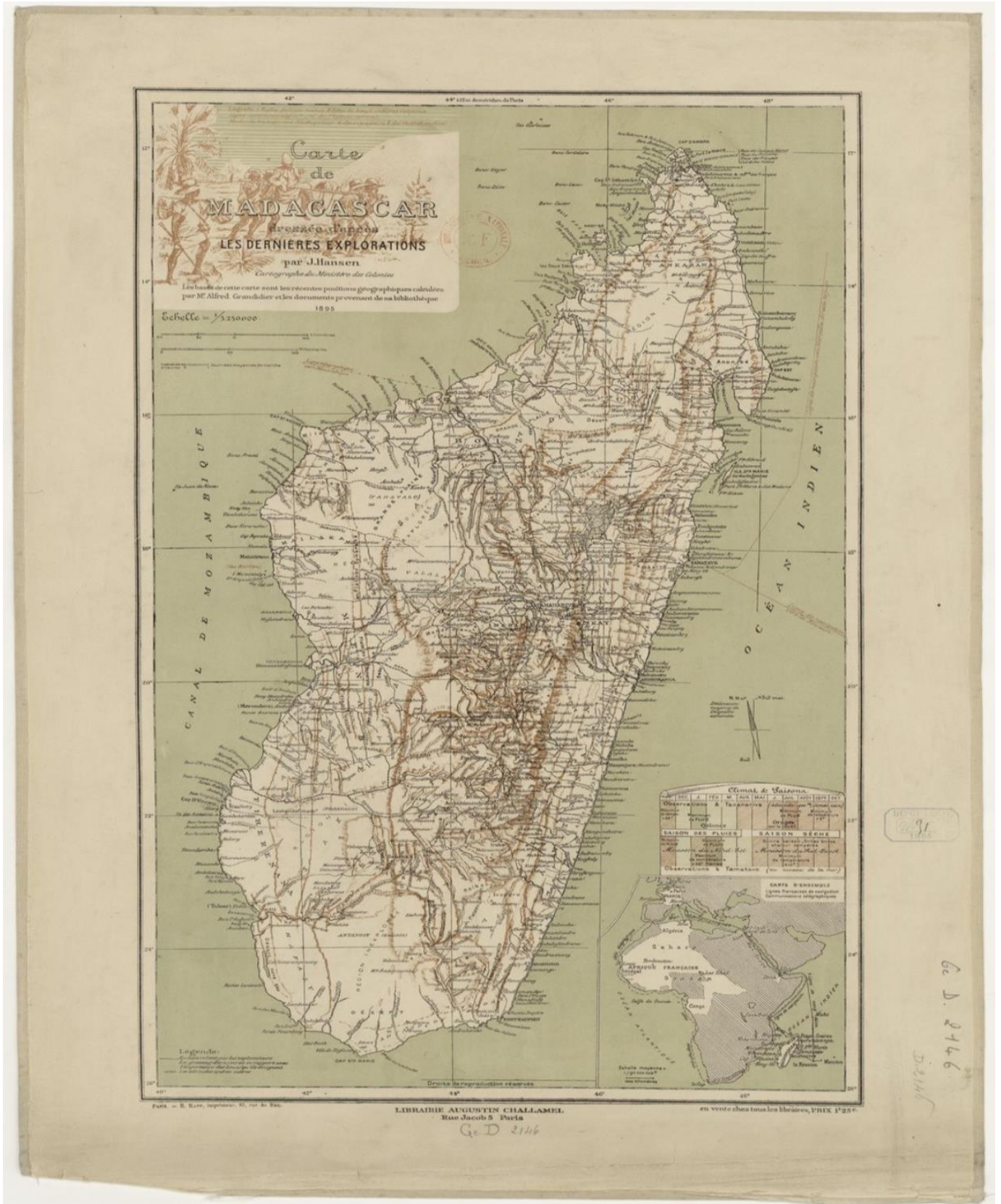


- Carte de Carcanossi, Vallée d'Amboule, et partie du pays des Machicores en l'Isle de Madagascar Desseignée par le Sieur de Flacourt, dans : E. de Flacourt, *Histoire de la grande île Madagascar, Composée par le sieur de Flacourt, Directeur générale de la Compagnie Française de l'Orient, et commandant pour sa majesté dans ladite île et dans les îles adjacentes. Avec une relation de ce qu'il s'est passé ès années 1655, 1656, et 1657. non encor veuë par la premiere impression,* Troyes, Nicolat Oudot, Paris, Gérard Clouzier, 1661, avant-propos.



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

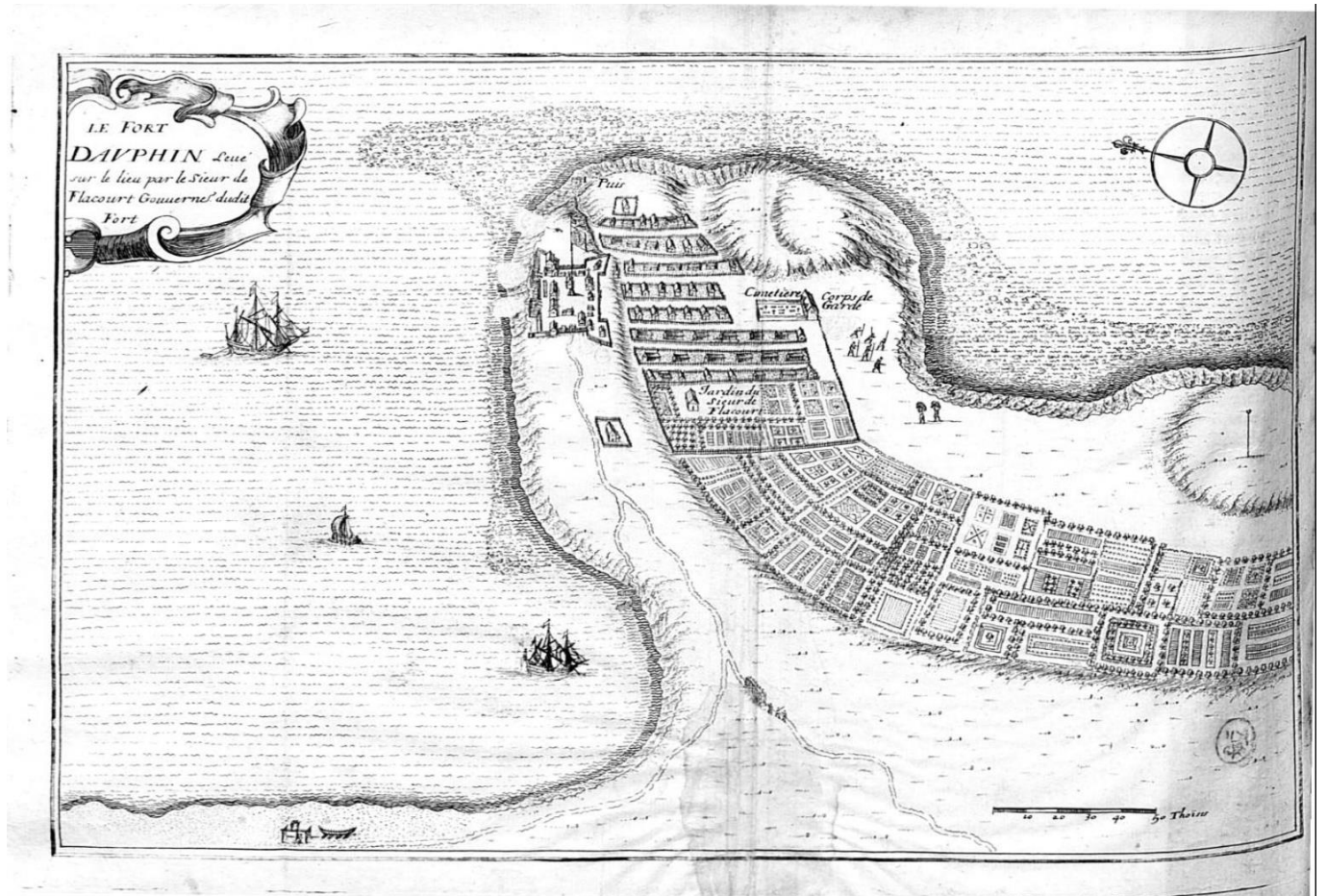
- Etienne de Flacourt, *Copie d'une Carte particulière de l'Isle de Madagascar ou St. Laurens, ou Dauphine*, 1656.



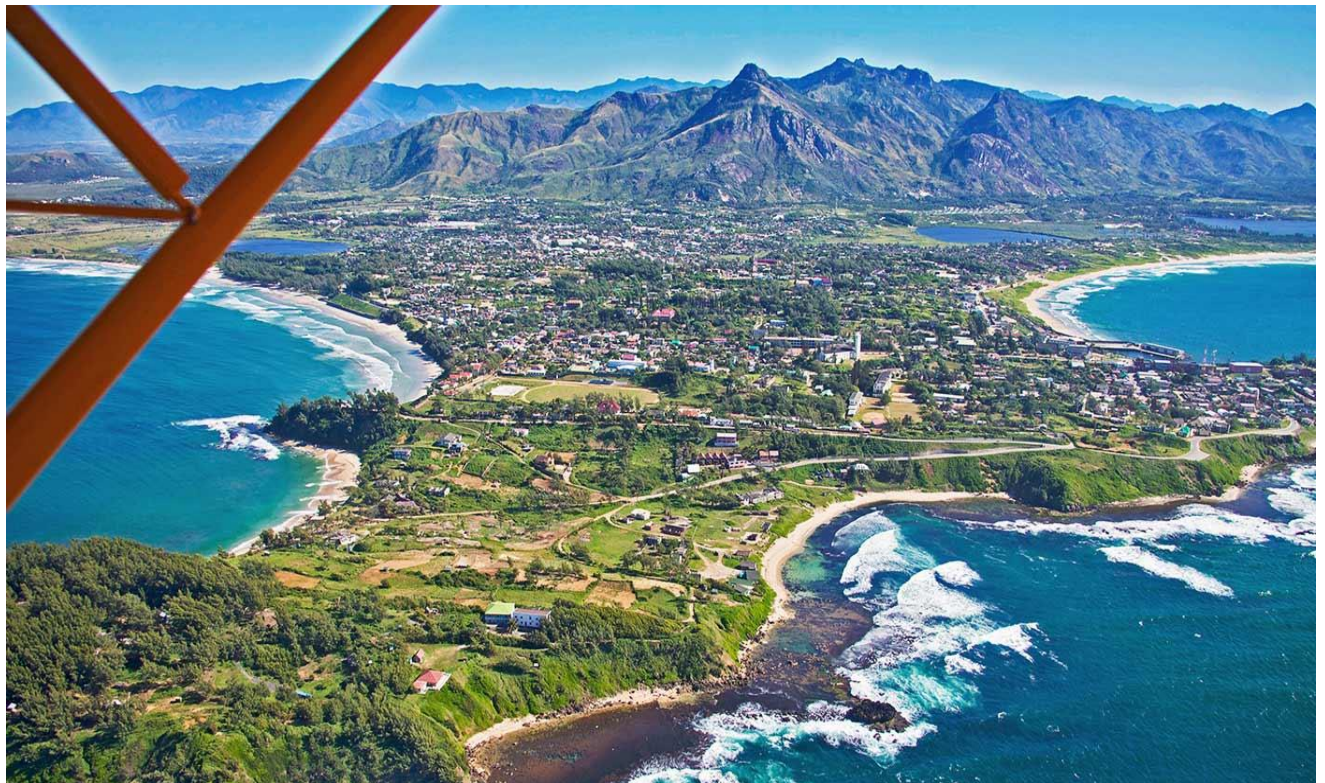
Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

- J. Hansen (Cartographe du Ministère des Colonies), *Carte de Madagascar dressée d'après les dernières explorations*. Les bases de cette carte sont les récentes positions géographiques

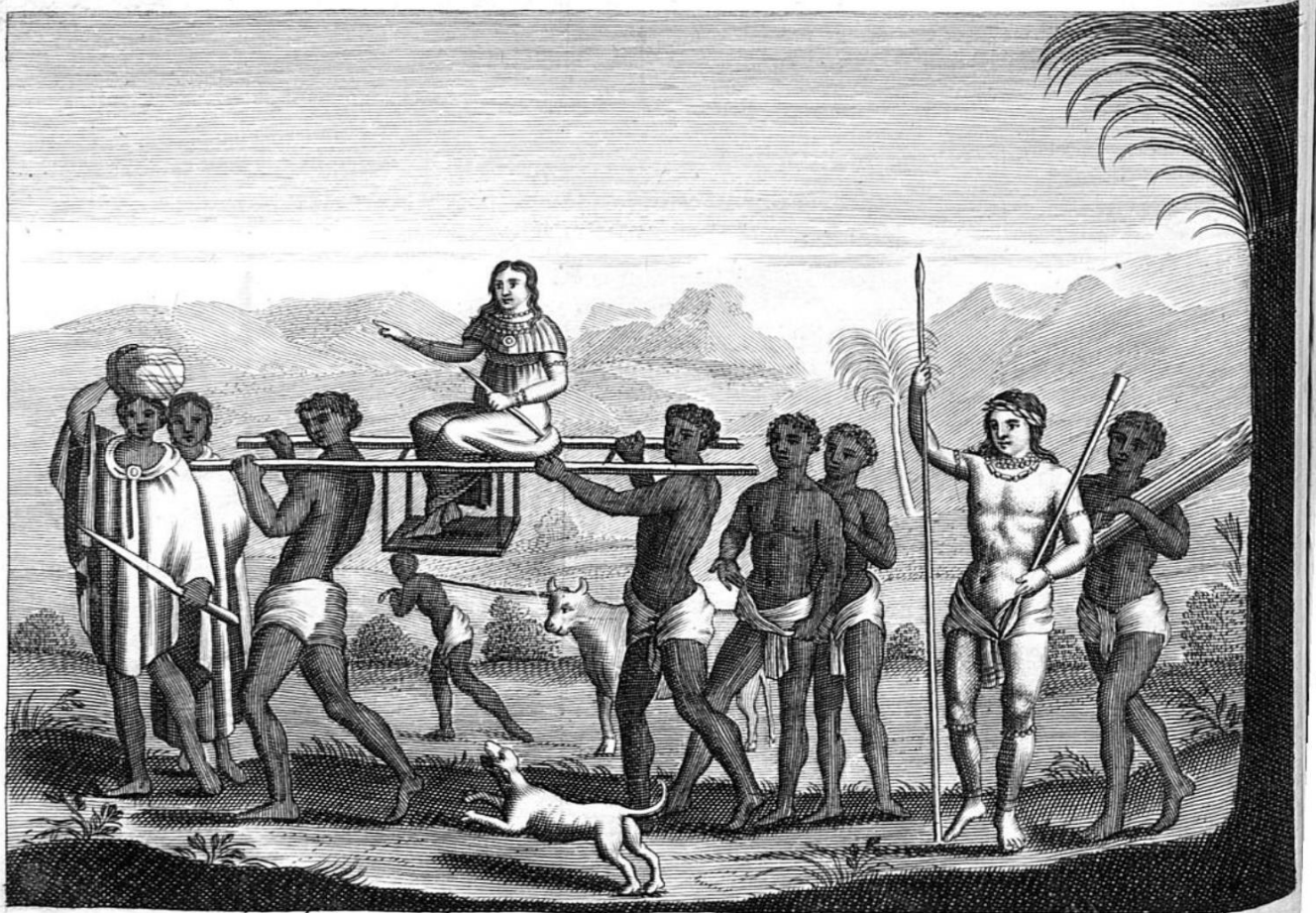
calculées par Mr. Alfred Grandidier et les documents provenant de sa bibliothèque, 1895.
Annexe 5 : Vues comparées du Fort-Dauphin



- E.de Flacourt, *Le Fort-Dauphin*, p. 254.



Annexe 6



*Un Rohandrian avec sa Femme portée par ses Esclaves
Lors quelle va en Visite par le País.*

- Flacourt (Etienne de), *Histoire de la grande Isle Madagascar, Composée par le sieur de Flacourt, Directeur General de la Compagnie Française de l'Orient, & Commandant pour Sa Majesté dans ladite Isle et ès Isles adjacentes, Avec une relation de ce qui s'est passé ès années 1655, 1656, et 1657, non encor veuë par la premiere Impression*, Troyes, Nicolat Oudot, Paris, Gérard Clouzier, 1661, p. 41.

Annexe 7

« Ce mal de Terre, ou Scorbut, est un mal qui prend souvent à la Mer, & particulièrement dans les Voyages de long cours : on l'appelle mal de Terre, à cause que la Terre est le seul & unique remede pour guérir ce mal.

Il s'engendre par les mauvais allimens que l'on prend en Mer : il paroist par des excroissances de chair qui viennent aux gensives, & qui les pourrit, fait enfler la bouche & les joües du malade, luy rend l'haleine tres-puante, & luy gaste tellement les dents qu'ils branslent en sorte qu'il ne peut mascher.

Ce mal paroist aussi par des douleurs qui prennent dans l'estomach, dans les jointures des bras & des jambes, & particulièrement dans les jarets ; & il vient par tout de petites marques bleües, rouges, & noires, petites comme des morsures de puces.

Il paroist encore par enflure qui vient aux bras, aux cuisses, & aux jambes, avec de grandes marques violettes, semblables à des meurtrissures ; il fait souvent racourcir les jambes, ensorte que les talons sont retirez jusques auprès des fesses : c'est pourquoy les Dieppois appellent ce mal, les Garets ; il rend perclus des membres, & fait souvent souffrir de grandes douleurs quand le mal est trop inveteré ; les malades meurent si-tost qu'ils sentent l'air de la terre.

Les Chirurgiens peuvent empescher par les bons remedes, pour quelque temps, que le mal n'augmente pas beaucoup.

Il se communique par la boisson ; & il est dangereux de boire après, & dans un mesme vaisseau de ceux qui ont ce mal.

Ceux qui entreprennent des voyages de lon cours sur Mer, où ce mal est fort à craindre, peuvent se precautionner contre, en faisant provision de bon Orvietan & Theriaque, pour en user ; comme aussi de jus de Citron pour se laver la bouche à cause des excroissemens de chair, dont j'ay parlé : cela nettoye bien la bouche, & dissipe la chair morte que l'on y a. Il est bon se rincer souvent la bouche, bien que l'on n'aye point ce mal, & particulièrement avec de l'Eau de Vie. »

- Du Bois, *Les Voyages faits par le sieur D.B. (Du Bois) aux isles Dauphine ou Madagascar et Bourbon ou Mascarenne, ès années 1669, 70, 71 et 72. Dans laquelle il est curieusement traité du Cap Vert, de la ville de Surate, des isles de Sainte Helene, ou de l'Ascention. Ensemble les mœurs, Religions, Forces, Gouvernement & Coutumes des habitants desdites isles, avec l'Histoire naturelle du Païs*, Paris, Claude Barbin, 1674, p. 37 à 40.

Annexe 8

« Le Mardy 9. Juillet, le vent estant fort & contraire pour nôtre route, & augmentant d'heure en heure, obligea les Pilotes à faire serrer les voiles, à la reserve de celle de Misenne [« voile basse du mats d'avant »], que l'on laissa pour tenir le Vaisseau en estat.

Le lendemain 10. On fut obligé d'abandonner le gouvernail, & de mettre le Vaisseau à la cappez, c'est-à-dire, le laisser aller au gré des vents & de la mer. Nous estions de toutes parts à plus de six à sept cens lieuës de terre : & c'est dans ces momens que l'on a l'Image de la mort devant les yeux.

La tempeste dura plus de 60. Heures, pendant laquelle on resolut de faire des Prières extraordinaires, pour demander à Dieu ce qui nous estoit necessaire ; & aussi-tost nous ressentimes les effets de la bonté de N. Seigneur ; car le vent cessa, la vague s'adoucit, & le calme fut si grand, que le Navire ne faisoit que tourner. »

- Du Bois, *Les Voyages faits par le sieur D.B. (Du Bois) aux isles Dauphine ou Madagascar et Bourbon ou Mascarenne, ès années 1669, 70, 71 et 72. Dans laquelle il est curieusement traité du Cap Vert, de la ville de Surate, des isles de Sainte Helene, ou de l'Ascention. Ensemble les mœurs, Religions, Forces, Gouvernement & Coutumes des habitants desdites isles, avec l'Histoire naturelle du País*, Paris, Claude Barbin, 1674, p. 33-34.

Annexe 9

« La Compagnie des Indes Orientales fait avertir tous les Artisans & gens de mestier françois, qui voudront aller demeurer dans l'Isle de Madagascar, & dans toutes les Indes, qu'elle leur donnera la moyen de gagner leur vie fort honnestement, & des appointemens & salaires raisonnables ; Et que s'il y en a qui veüillent y demeurer huit ans, sa Majesté veut bien leur accorder d'estre Maistres de chef-d'œuvre dans toutes les villes du Royaume de France où ils voudront s'establiir, sans en excepter aucune, & sans payer aucune chose : Ceux qui seront dans cette resolution, se presenteront à la maison de la Compagnie. »

Les syndics adjousterent depuis plusieurs autres avantages en faveur de ceux qui prendroient parti avec la Compagnie ; car il fut resolu qu'on leur donneroit des gages durant le temps de leur service, qui ne seroit que de cinq ans à l'esgard de la Compagnie. Qu'ils seroient passez dans l'Isle, & repassez en France, aux frais & despens de la Compagne, qui les nourriroit aussi sur les lieux durant tout le temps de leur engagement. Que leurs gages seroient payez, moitié dans l'Isle en marchandises du Magazin, & l'autre moitié en France. Et que du moment qu'ils seroient arreste, il leur seroit payé deux mois d'avance sur leurs gages, soit en argent comptant, soit en habits.

-François Charpentier, *Relation de l'establissement de la compagnie françoise, pour le commerce des indes orientales, dédiée au roy.*, Paris, S. Cramoisy et S. Mable-Cramoisy, 1665, p. 23.

Annexe 10

« Apres le retour de Monsieur l'Admiral & de ses Troupes au Fort6Dauphin, il moutut 300. Hommes de maldie, depuis ce retour jusques au mois d'Avril 1671. Tant Officiers, soldats, que Matelots ; peu de personnes eschaperent de maladie, Monsieur Admital & les sieurs de la Raturierre & de Champmargou y penserent mourir ; c'est ce qui fit resoudre Monsieur l'Admiral d'aller en l'Isle de Bourbon, tant pour rétablir sa santé, que celle des convalescens & malades. »

- Du Bois, *Les Voyages faits par le sieur D.B. (Du Bois) aux isles Dauphine ou Madagascar et Bourbon ou Mascarenne, ès années 1669, 70, 71 et 72. Dans laquelle il est curieusement traité du Cap Vert, de la ville de Surate, des isles de Sainte Helene, ou de l'Ascention. Ensemble les mœurs, Religions, Forces, Gouvernement & Coutumes des habitants desdites isles, avec l'Histoire naturelle du Pais*, Paris, Claude Barbin, 1674, p. 87-88.

Annexe 11

« Je diray un mot du Cameleon pour finir ce Chapitre, c'est un petit animal assez semblable au Lezard, mais il a le dos plus élevé, le tête plus aiguë, & la peau si transparente qu'il paroît toujours de la couleur des choses sur lesquelles il est [...] Comme j'avois entendu dire positivement qu'ils ne vivoient que de l'air, j'en ay ouvert plusieurs pour satisfaire ma curiosité, que j'ay toujours trouvez remplis de mouches, ce qui me persuade que c'est leur nourriture. »

- Charles Dellon, *Relation d'un voyage des Indes Orientales*, Paris, Claude Barbin, 1685, p. 57-58.

Annexe 12

« Tha, c'est le caméléon que l'on dit ne vivre que de vent, cela est faux, il vit de mouches aussi bien que le fait le petit lezard, il change de couleurs suivant les herbes & les fleurs qui lui sont proches, [...] la manière par laquelle il prend les mouches, est qu'il marche si lentement, que la veuë ne s'en peut pas apercevoir, & ainsi attend que quelque mouche s'en vienne proche de luy, & sans s'élancer il darde une langue creuse à demy pied de loing de luy où est cette mouche & aspire au travers d'icelle en sorte qu'il attire la mouche dans son gosier [...]. »

- Flacourt (Etienne de), *Histoire de la grande Isle Madagascar, Composée par le sieur de Flacourt, Directeur General de la Compagnie Française de l'Orient, & Commandant pour Sa Majesté dans ladite Isle et ès Isles adjacentes, Avec une relation de ce qui s'est passé ès années 1655, 1656, et 1657, non encor veuë par la premiere Impression*, Troyes, Nicolat Oudot, Paris,

Annexe 13

« Le Gouverneur [anglais, de l'île de St-Hélène][...] me fit voir les curiosités de son cabinet, & celles que la mer luy produisoit. Il me montra sur le bord les ossemens d'un lamentin qui y avoit échoüé, & chés luy la peau préparée à mettre en juste au-corps qu'il s'aseuroit devoir parer le coup de pistolet. Il avoit le plus gros poisson volant qui eust, dit-il, jamais été veu d'homme. Il avoit de l'ambre gris, & d'autres choses dont il ne sçavoit pas le prix, pour être marchandise inconnuë. »

- Urbain Souchu de Renefort, *Relation du premier voyage de la compagnie des indes orientales en l'isle de madagascar ou dauphine*, Paris, Pierre Auboüin, 1668, p. 276.

Bibliographie

Sources primaires

- Souchu de Rennefort (Urbain), *Relation du premier voyage de la compagnie des Indes orientales en l'isle de madagascar ou dauphine*, Paris, Pierre Aubouin, 1668.
- Du Bois, *Les Voyages faits par le sieur D.B. (Du Bois) aux isles Dauphine ou Madagascar et Bourbon ou Mascarenne, ès années 1669, 70, 71 et 72. Dans laquelle il est curieusement traité du Cap Vert, de la ville de Surate, des isles de Sainte Helene, ou de l'Ascention. Ensemble les mœurs, Religions, Forces, Gouvernement & Coutumes des habitants desdites isles, avec l'Histoire naturelle du País*, Paris, Claude Barbin, 1674, 234 p.
- Flacourt (Etienne de), *Histoire de la grande Isle Madagascar, Composée par le sieur de Flacourt, Directeur General de la Compagnie Française de l'Orient, & Commandant pour Sa Majesté dans ladite Isle et ès Isles adjacentes, Avec une relation de ce qui s'est passé ès années 1655, 1656, et 1657, non encor veuë par la premiere Impression*, Troyes, Nicolat Oudot, Paris, Gérard Clouzier, 1661, 471 p.
- Dellon (Charles), *Relation d'un voyage des Indes Orientales*, Paris, Claude Barbin, 1685, 518p.

Sources secondaires

- *Declarations du Roy : L'une, Portant établissement d'une Compagnie pour le Commerce des Indes Orientales. L'autre, En faveur des Officiers de son Conseil & Cours Souveraines interessée en ladite Compagnie, & en celle des Indes Occidentales. Registrées en Parlement le 1. septembre 1664*, Paris, Imprimeurs ordinaires du Roy, 1664.
- François Martin de Vitré, *Description du premier voyage fait aux Indes orientales par les français en l'an 1603*, Paris, chez Maurens Sonnius, 1604.
- François Charpentier, *Relation de l'establissement de la compagnie françoise, pour le commerce des indes orientales, dédiée au roy*, Paris, S. Cramoisy et S. Mabre-Cramoisy, 1665.
- Louys Abbely, *La vie du vénérable serviteur de Dieu Vincent de Paul instituteur de et premier supérieur général de la congrégation de la mission. Livre second. De ses Œuvres principales, et des grands fruits qui en sont parvenus*, Paris, F. Lambert, 1664, p.155-189.

- François Cauche, *Relation du voyage que François Cauche de Rouen a fait à Madagascar, Isles adjacentes, & coste d'Afrique*, Paris, A. Courbé, 1651.

Bibliographie

- Allibert (Claude), « Migration austronésienne et mise en place de la civilisation malgache. Lectures croisées : linguistique, archéologie, génétique, anthropologie culturelle », *Diogenes* 2007/2, n° 218, p. 6-17.

- Ballou Morse (Hosea), *The Chronicles of the East India Company Trading to China, 1635-1834*, Martino Publishing, 2008.

- Bamboat (Zenobia), *Les Voyageurs français dans l'Inde aux XVIIe et XVIIIe siècle*, Lenox Hill, 1933 et 1972.

- Barquissau (R.), *Les Isles*, Paris, Grasset, 1941.

- Besse (Jean-Marc), *Les grandeurs de la terre: aspects du savoir géographique à la Renaissance*, ENS Edition, 2003.

- Bever Platt (V.), *The East India Company and the Madagascar Slave Trade*, William and Mary Quterly, 1969.

- Braudel (Fernand), *Civilisation matérielle et capitalisme (XV^e-XVIII^e siècles)*, tome I, Paris, A. Colin *Destin du monde*, 1967.

- Brunel (Pierre), *Mythes et types du voyageur dans la littérature de voyage*, in Seixo (Maria Aliza) et Abreu (Graça), *Les récits de voyages. Typologie, historicité*, Lisbonne, éd.Cosmos, 1998.

- Curran (Andrew), « Buffon et l'histoire naturelle des Africains », *Dix-huitième siècle*, 2012/1 (n° 44), p. 183-199.

- Diop (David) et al. , « Introduction », *Dix-huitième siècle*, 2012/1, n° 44, p. 5-26.

- Foucart (Georges), *Le commerce et la colonisation à Madagascar*, Paris, Challamel, 1894.

- Galibert (Nivoelisoa), *À l'angle de la Grande Maison. Les Lazaristes de Madagascar : correspondance avec Vincent de Paul (1648-1661)*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2007.

- Galibert (Nivoelisoa), *Chronobibliographie analytique de la littérature de voyage imprimée en français sur l'océan Indien (Madagascar, La Réunion, Maurice) des origines à 1896*, Paris, Éditions Honoré Champion, 2000.

- Girault-Fruet (A.), *Les Voyageurs d'îles sur la route des Indes aux XVIIe et XVIIIe siècles*, Paris, Classiques Garnier, 2010.

- Grandidier (Alfred), *Madagascar*, Paris, C. Delagrave, 1872.

- Grandidier (Alfred), *Madagascar et ses habitants*, Paris, F. Didot, 1886.
- Grandidier (Guillaume), *Histoire politique et coloniale*, Paris, Paul Brodard, 1942.
- Guebourg (Jean-Louis), *Petites îles et archipels de l'Océan Indien*, Paris, Edition Karthala, 1999.
- Guët (Isidore), *Les origines de l'île Bourbon et de la colonisation française à Madagascar*, Paris, Bayle, 1888.
- Haudrière (Philippe), Le BouËdec (Gérard), *Les Compagnies des Indes XVIIe-XVIIIe siècles*, Editions OUEST-FRANCE, Imprimé en France, 2011.
- Labrousse (Ernest), Léon (Pierre), Goubert (Pierre), *Histoire économique et sociale de la France moderne*, Paris, P.U.F, 1969.
- Lacaze (H.), *L'île Bourbon, l'île de France, Madagascar*, Paris, A. Parent, 1980, in *Les introuvables de l'océan indien*, Réunion, 2008.
- Laverdant (Désiré), *Colonisation de Madagascar*, Paris, 1844.
- Lebrun (François), *Le XVIIe siècle*, Paris, Armand Colin, 1967.
- Liauzu (Claude), « Les historiens saisis par les guerres de mémoires coloniales », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 5/2005 (n° 252- 4 bis), p 99-169.
- Linon-Chipon (Sophie), *Gallia Orientalis, Voyages aux Indes orientales 1529-1722, Poétique et imaginaire d'un genre littéraire en formation*, Paris, P.U.P.S, 2003.
- Malotet (Arthur), *Etienne de Flacourt, ou les origines de la colonisation française à Madagascar, 1648-1661*, Paris, Leroux, 1898.
- Marie (Bruno), Légeron (Stéphanie), *Ecales au bout du monde*, Paris, Insulae, 2016.
- Médard (H.), Derat (M.L.), Vernet (T.), Balarin H.P.), *Traites et esclavages en Afrique orientale et dans l'océan Indien*, Paris, éditions Karthala, 2013.
- Okada (Amina), *Les Jésuites à la Cour du Grand Moghol, Modèles Européens et Influences artistiques, XVIe-XVIIe siècle*, dans *La Route des Indes*, Bordeaux, Somogy Editions d'Art, 1998.
- Ouellet (Réal), *La relation de voyage en Amérique (XVIe-XVIIIe siècle). Au carrefour des genres*, Québec, Presses de l'Université Laval, 2010.
- Piollet (Jean-Baptiste), *De la colonisation à Madagascar*, Paris, Challamel, 1896.
- Racault (Jean-Michel), *Mémoires du Grand Océan. Des relations de voyages aux littératures francophones de l'océan Indien*, Paris, Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2007.
- Rakotoariseheno (Raminsandrazana), sous la direction de C.H. Perrot, *Le sud de Madagascar à travers les sources européennes du 16° au 18° siècle*, Paris, 1989.

- Ratsivalaka (Gilbert), sous la direction de A. Nouschi, *Madagascar dans le sud-ouest de l'océan indien, pour une relecture de l'histoire de Madagascar*, Nice, 1995.

- Røge (Pernille), Leclair (Marion), « L'économie politique en France et les origines Intellectuelles de « La Mission Civilisatrice » en Afrique », *Dix-huitième siècle* 2012/1 (n° 44), p. 117-130.

- Seguin (Maria-Susana), « Fontenelle et l'Histoire de l'Académie royale des sciences », *Dix-huitième siècle* 2012/1 (n° 44), p. 365-379.

- Thiout (Michel), *Madagascar et l'âme malgache*, Paris, Horizons de France, 1961.

Résumé

Pendant le XVIIe siècle, sous l'impulsion de grands chefs d'Etat puis du jeune Roi Louis XIV, la France étend son influence en Orient. Le commerce dans l'Océan Indien est une grande source de richesses pour les Européens et les Français décident de s'implanter à Madagascar pour établir un avant-poste qui doit favoriser ce commerce. Des centaines de colons entreprennent ce voyage long et risqué pour découvrir cette île méconnue, ses peuples autochtones, sa faune, et les richesses qu'elle renferme. En lisant des récits de voyages de ces hommes, on peut voir les difficultés qu'ils rencontrent et les différents enjeux qui rendent ces expéditions tellement importantes. On voit aussi les expériences et les observations de certains voyageurs, et parfois cela nous immerge dans le savoir disponible au XVIIe siècle.

Mots-Clés

Madagascar, récits de voyage, Compagnies, XVIIe siècle, Mascareignes, Bourbon, Indes, Louis-XIV, long cours, colonisation, découverte, commerce.