HAL
open science

Dans le Sud-Ouest de l'océan Indien, Madagascar, Nossi-Bé, Mayotte, la recherche d'un port de substitution à Bourbon : fin du XVIIIe siècle-1850

Jean-François Géraud

▶ **To cite this version:**

Jean-François Géraud. Dans le Sud-Ouest de l'océan Indien, Madagascar, Nossi-Bé, Mayotte, la recherche d'un port de substitution à Bourbon : fin du XVIIIe siècle-1850. Revue historique des Mascareignes, 2004, Ports et voyages dans le sud-ouest de l'océan Indien XVIIe-XXe siècles, 05, pp.35-53. hal-03454045

HAL Id: hal-03454045

https://hal.univ-reunion.fr/hal-03454045v1

Submitted on 29 Nov 2021

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.

DANS LE SUD-OUEST DE L'OCÉAN INDIEN :

Madagascar, Nossi-Bé, Mayotte, la recherche d'un port de substitution à Bourbon (fin du XVIIIe siècle – 1850).

Jean-François Géraud
Université de La Réunion

Le port fut une obsession coloniale. Les navigateurs qui franchissaient la mer cherchaient, au-delà d'une terre, un port. Dans son étymologie, le mot port, qui vient du latin *portus*, se rapproche du mot *porta* et signifie originellement « ouverture, passage ». Au terme du voyage, le port est le lieu à la fois intermédiaire et nécessaire qui d'abord offre protection aux navires et aux hommes, puis permet l'exploration du territoire, la mise en valeur et le commerce, la défense et le rayonnement régional. Toutes les figures de l'essaimage, de la colonisation, s'y cristallisent.

Mais dans la mythologie coloniale qui toujours a doublé la colonisation, le port ne doit pas être construit, il doit être donné par la Nature. Elle montre ainsi sa bienveillance, l'accord de la terre nouvelle à l'arrivée des marins étrangers, le consentement à l'exploitation et à la prospérité. Dans un repli du rivage, une sorte de golfe, *κολπος*, disaient les Grecs, *sinus*, les Romains, autrement dit sein maternel, celui de la Nature, la terre qui s'offre accueille la culture, autorise la pénétration et la colonisation. Et les récits des marins, passé les mathématiques et ennuyeuses descriptions de la navigation, laissent une place très large à la lente, méticuleuse, mais fébrile exploration des rivages, à la recherche de ce port naturel, qui justifie véritablement le voyage, car il est, ouvert et protecteur, comme l'appel de la terre inconnue.

C'est pourquoi l'île Bourbon a présenté un cas remarquable dans la colonisation française. En effet elle ne possède, sur tout le pourtour de ses côtes, aucun port digne de ce nom. En vain, depuis la fin du XVIIe siècle, a-t-on à la fois exploré, et spéculé, sur les possibilités de port que pouvaient – qu'auraient pu – offrir les côtes de l'île : aucune anse n'offrait un abri suffisamment vaste et sûr aux vents violents de la saison cyclonique. Encore, en 1849, l'enseigne de vaisseau Th. Page décrit ainsi l'arrivée à Bourbon : *« L'aspect de Bourbon est sévère ; l'île s'élève au milieu de l'océan, semblable à une borne de rocher sur la grande route du commerce de l'Inde ; ses hautes terres apparaissent comme d'énormes murailles noires, dépouillées de végétation...*

Les vagues que ce vent soulève et entraîne à travers la vaste étendue des mers de l'Inde, venant heurter le bord abrupt du rocher, s'y brisent en volutes écumeuses...et roulent avec violence des quartiers de roches et des galets volcaniques, dont le frottement continu et le brusque choc remplissent l'air de bruits sauvages. Tous ces bords escarpés et sans rivages n'offrent guère que le spectacle d'une sublime horreur. N'y cherchez point les scènes si suaves des ports et des rades des beaux climats : des navires à l'ancre se mirant dans une mer immobile, de nombreux caboteurs courant de cap en cap, et répandant sur le tableau une vie pleine de gaieté ; des canots, aussi légers que l'écume des flots, sillonnant la surface polie des eaux et abordant en sécurité des plages bien abritées. Les marins... éprouvent un sentiment de colère en arrivant à Bourbon ; d'éternelles ondes secouent les navires, les roulant bord sur bord, ne laissant aux matelots... aucun instant de tranquillité. Aussi de quelles apostrophes ils saluent cette terre pour eux si inhospitalière... Même à Saint-Paul, où la mer vient expirer sur une plage de sable, le sentiment de la sécurité n'existe pas... En vain tous les points de la côte ont-ils été explorés avec le plus grand soin ; l'art humain déclare son impuissance à doter Bourbon de ce que la nature lui a si impitoyablement refusé, un port, un abri pour les navires en détresse »[1].

Peut-être a-t-on pensé cette carence comme une sorte de « mauvaise volonté » naturelle de Bourbon, si loin de la profusion de havres et d'abris de la Caraïbe, et l'a-t-on interprétée peut-être, inconsciemment, comme un refus de l'île, peuplée un peu par hasard à partir de 1665, après trois ou quatre prises de possession, et la « déroute » de Madagascar, en 1674, d'être colonisée. En retour l'île aurait pâti, et jusqu'à aujourd'hui, d'une attitude où se mêlent ressentiment et oubli volontaire.

La Bourdonnais avait en son temps réglé la question en mettant la main sur l'île de France, qui possédait, elle, cet abri naturel : les Français disposaient enfin de ce port désiré, et Bourbon était aussitôt disqualifiée, le siège du gouvernement transféré à l'île de France ; notre île n'était plus que le passif grenier des Mascareignes.

Mais en 1809-1810, les Anglais s'emparaient des Mascareignes, et ne restituaient à la France en 1815 que l'île Bourbon. L'île se trouvait à nouveau sans port, sans justification, sans utilité, voire sans destin, à un moment où les conditions économiques, techniques, géopolitiques changeaient la colonisation et la rendaient, pensait-on alors, plus nécessaire. L'enseigne de vaisseau Page exhalait sa rancœur dans la *Revue des Deux Mondes : « Voilà tout ce que les funestes traités de 1815 ont laissé à la France dans les mers de l'Inde, dans ces mers si souvent bouleversées par les ouragans : un rocher sans rivage où l'on n'aborde qu'à l'aide d'une échelle en corde suspendue sur les vagues ; une côte de fer sans port, sans rade, sans la moindre crique où puissent s'abriter des chaloupes, et près de laquelle, pendant cinq mois de l'année, les navires ne mouillent qu'en perdition ! L'Angleterre, quand elle rendit Bourbon à la France, avait-elle donc un instinct sûr de cette impossibilité d'y créer rien qui ressemble à un port, et, en enchaînant notre activité maritime sur ce roc déshérité, savait-elle donc qu'elle nous tenait si complètement à sa discrétion, réduits à n'être que tolérés dans les mers de l'Inde ? »*[2].

---

[1] Th. Page, « Journal d'une station dans les mers de l'Inde au moment de la révolution de février », *Revue des Deux Mondes*, oct. – déc. 1849, pp. 577-616, pp. 579-580.

[2] Ibid. p. 580.

La colère de Page, où se mêlent la déception, la crainte d'un étouffement économique, et par-dessus tout la rancœur vis-à-vis de l'Angleterre, est la même qui avait fondé, dès le début du siècle, la recherche d'un port de substitution à Bourbon. Cette recherche se déroula dans un contexte colonial déceptif : des espoirs d'empire dans la mer des Indes, il ne restait que Bourbon, qui ne promettait rien, et ne tiendrait pas davantage. Reconstruire la grandeur, c'était d'abord (re)trouver un port. Retrouver ce port, c'était aussi faire valoir des droits, et en établissant la continuité avec le passé, nier les échecs coloniaux. La démarche semblait absurdement inversée : au lieu d'occuper une terre, et d'y fonder un port, on prétendait trouver un port, et enter sur lui un empire. Serait-il terrien, ou seulement économique, le débat allait porter là-dessus, et Guizot en ferait en partie la théorie. Nous suivrons cette quête, où l'attention allait se porter sur les terres voisines, Madagascar, Nossi-Bé, puis Mayotte (re)découverte, avant de nous interroger sur les raisons de ce que l'on peut considérer comme un échec final, au milieu du XIXe siècle.

***

Depuis la fin du XVIIe siècle, le désir de s'implanter durablement à Madagascar, après une tentative malheureuse, avait fait long feu. Les Français, chassés par la révolte, s'étaient repliés à Bourbon, cependant demeurait le dessein, presque obsessionnel si l'on dénombre les propositions et projets de conquête, de prendre pied dans la Grande Île. Mais si, au milieu du XVIIIe siècle, à la suite d'un accord passé avec la reine Béti, les Français recevaient l'île de Sainte-Marie, aucune colonisation véritable n'était alors organisée. Dans les dernières décennies du XVIIIe siècle, les tentatives du comte de Maudave[3], puis celle de Bényowsky[4], échouaient tour à tour. Espoir et nostalgie de la colonisation, souvent perçue comme une « occasion manquée », l'action sur Madagascar se soldait par un échec. Cela n'empêchait pas la « colonisation du pauvre », que de nombreux traitants français de l'île Bourbon, commerçant avec les Mascareignes à partir de points de la côte est de Madagascar, mettaient en oeuvre, alors que le gouvernement français prétendait détenir toujours des droits sur la Grande Île.

Des hommes, qui ont représenté à la fois leurs intérêts et ceux de la France, ont alors laissé quelques textes, relatant leurs voyages accomplis entre la fin du XVIIIe siècle et le début du XIXe siècle. C'est le cas de Mayeur[5], qui accomplit huit voyages à l'intérieur de la Grande Île, de 1769 à 1787, dont trois dans le pays d'Ankove, où il fut le premier européen à pénétrer[6] ; il relate en particulier l'expédition de 1785, qui le conduisit de Tamatave à Tananarive, dont l'objectif était de mettre en place des méca-

[3] Benoît Foury, « Maudave et la colonisation de Madagascar », *Revue d'Histoire des Colonies*, 1955, t. XLII, pp. 343-404 et 1956, t. XLIII, pp. 14-81.

[4] Prosper Cultru, *Un empereur de Madagascar au XVIIIe siècle, Benyowszky*, Paris, Challamel, 1906, 216 p.

[5] Nicolas Mayeur (1747-1809) arriva à Madagascar en 1762 ; il mena d'abord une vie d'interprète qui le lia à Benyowszky, puis de traitant ; Mayeur séjourna une dernière fois à Madagascar en 1796, puis se retira à l'Île de France où ils moururent en 1809. Ses notes furent mises en forme par Du Maine, et permirent à Froberville de rédiger des *Mémoires pour servir à une histoire générale de Madagascar*. Son apport essentiel, longtemps méconnu, ne fut redécouvert qu'au début du XXe siècle ; voir Gilbert Ratsivalaka « Éléments de biographie de Nicolas Mayeur, 1747-1809 », *Omaly Sy Anio*, université de Madagascar, département d'histoire, 1977, pp. 79-89.

[6] cf. Jean-Omer Bériziky « Le nord de Madagascar au XVIIIe siècle dans le récit du voyage de Nicolas Mayeur », *Omaly Sy Anio*, université de Madagascar, département d'histoire, 1987, pp. 41-47.

nismes d'échanges, concernant l'achat de bœufs, de riz, mais aussi d'esclaves[7]. Ou celui, en 1787, de Lislet Geoffroy[8], en reconnaissance à la baie de Sainte-Luce : la description géographique traditionnelle (chemins, reliefs, hydrographie), s'accompagne de celle des ressources du pays (le scientifique qu'il est s'attarde sur les sources chaudes de Ranou-Mafane), de l'occupation humaine (villages, capacités militaires), à quoi s'ajoutent des remarques anthropologiques, alignées sur la description désormais classique du « bon sauvage ». Le but de l'expédition est ici aussi d'envisager la possibilité d'établir des échanges commerciaux dans la zone.

Cependant, après le traumatisme colonial et économique absolu que fut la perte de Saint-Domingue, Bory de Saint-Vincent, parmi d'autres[9], avait attiré l'attention sur l'importance nouvelle de la Grande Île : non seulement, il soulignait la *« dépendance mutuelle des îles de Maurice, de La Réunion et de Madagascar »*, mais il affirmait que *« Madagascar doit devenir la plus belle colonie du monde et remplacer Saint-Domingue, si le gouvernement le veut ; elle aura, sur ce malheureux pays, l'avantage de sa position militaire pour les guerres qui peuvent survenir dans l'Inde »*[10]. Réorientant la colonisation française vers la zone indianocéanique, l'obsession de la conquête de l'île va s'en trouver réactualisée.

C'est pourquoi l'on va voir se multiplier alors mémoires et relations sur Madagascar, qui visent à l'inscrire dans le géographique, l'historique et le rationnel, le « colonisable », et rompre, semble-t-il, avec la pensée mythique déjà produite par Souchu de Rennefort[11], et qu'exprimait encore Commerson, qui voyait encore dans la Grande Île *« la terre de promission des naturalistes »*, et écrivait en 1771 à l'astronome Lalande : *« C'est là que la nature semble s'être retirée, comme dans un sanctuaire particulier »*.

Mais de manière contradictoire, prenant acte des échecs précédents, et du coût que représentait une colonisation éventuelle, en une époque d'économies plus encore drastiques peut-être qu'à la fin de l'Ancien Régime, c'est aussi à cette époque que l'on envisage que Madagascar ne fournisse à la France qu'un port, tant pour le commerce que pour une éventuelle action navale et militaire dans la zone. La première occupation de Lislet Geoffroy est de *« lever la carte de la baie et des îlots de Saint* [sic]*-Luce »*, au sud-est de Madagascar, à peu de distance de Fort-Dauphin, et de décrire les qualités du mouillage. Fressange, qui reprend l'idée de Bory : *« Nous venons de perdre Saint-Domingue, Madagascar pourrait la remplacer à beaucoup d'égards »*[12], aborde ouvertement la problématique du port, mettant en évidence cette ambiguïté. Le

[7] « Voyage au pays d'Ancove, 1785, par M. Mayeur – rédaction de M. Dumaine », *Bulletin de l'Académie de Madagascar*, vol. XII, 1913, pp. 14-50.

[8] Lislet Geoffroy, « Voyage à la baie de Sainte-Luce ; par M. Lislet Geoffroy, communiqué par M. Péron », *Annales des voyages, de la géographie et de l'histoire ou recueil des relations originales inédites, communiquées par des voyageurs français et étrangers...*, publiées par J-B. Eyriès et Malte-Brun, 1809, tome III, pp. 43-60.

[9] Ce fut aussi le cas de Cossigny de Palma, dans *Moyens d'amélioration et de restauration proposés au gouvernement et aux habitants des colonies*.

[10] Bory de Saint-Vincent, *Voyage dans les quatre principales îles des mers d'Afrique, fait par ordre du gouvernement, pendant les années IX et X de la République, avec l'histoire du capitaine Baudin, jusqu'au Port-Louis de l'île Maurice*, Paris, F. Buisson, 1804, 3 tomes, t. III, 473 p., pp. 181-182.

[11] Urbain Souchu de Rennefort, *Mémoires pour servir à l'histoire des Indes orientales* [...], par M.S.D.R., Paris, Arnoul Seneuze et Daniel Horthemels, 1688. Voir ici-même J-M Racault, « Les voyageurs du XVIIe siècle devant les croyances malgaches : le cas de Souchu de Rennefort, ou du témoignage documentaire à la quête métaphysique ».

[12] *Annales des voyages...*, 1809, tome IX, « Voyage à Madagascar, en 1802, 1803, par M. Fressange, communiqué par M. Péron », pp. 3-43, p. 6.

début de son mémoire s'attarde sur les ports et les baies de la Grande Île, et notamment celle d'Antongil. Il note : *« Madagascar est d'une plus grande importance qu'on ne le pense pour nos possessions de l'Inde ; nous n'avons pas un port dans cette partie capable de contenir une marine en état d'y contrebalancer les Anglais [...] Madagascar [...] par la bonté et la grandeur de quelques ports, peut réunir tous ces avantages »*. Le désir de conquête passe après les exigences de la rivalité franco-anglaise : les frustrations de la guerre de Sept Ans ont été ranimées par la guerre qui a repris en 1803, et s'est très vite soldée par la catastrophe, potentiellement coloniale, de Trafalgar. Dans ce contexte, la Grande Île peut offrir une base navale contre l'Anglais et revêt désormais une nouvelle dimension géostratégique.

C'est ainsi que la Société d'émulation de l'Île de France, par l'intermédiaire d'un de ses membres résidents, Epidariste Colin, prit contact avec le rédacteur des *Annales des voyages*, Malte-Brun[13], qui s'engagea à publier un certain nombre de mémoires, que la Société elle même ne pouvait éditer, mais qui contenaient d'importantes informations sur le sud-ouest de l'océan Indien, révélant l'intérêt renouvelé pour cette zone géographique[14]. Epidariste Colin se chargea du tri. Après avoir évoqué le cap de Bonne Espérance, les établissements portugais formés sur la côte orientale de l'Afrique, l'île d'Anjouan, celle de « Socotora », le Yémen, etc. à qui étaient consacrés quelques mémoires, Colin précise que *« c'est surtout à l'égard de la grande et magnifique île de Madagascar que la société est riche en renseignements nombreux, en notions nouvelles »*. Il retient en particulier les rapports de Dumaine, les notes de Chapelier, de Lebel[15], de Fressange, publications qui mettent en évidence cette alternative de la conquête ou du seul port.

Quelques mois plus tard, dans le tome XI des *Annales* (1810), Malte-Brun rédige lui-même un aperçu historique des relations sur la Grande Île, qui préface la publication des mémoires envoyés par Epidariste Colin : l'optique reste celle de la découverte, et d'une colonisation traditionnelle avec mise en valeur. Ainsi Malte-Brun fait la part belle à l'ouvrage de Rochon, et souligne que la côte occidentale, *« les montagnes et les vallées de l'intérieur fournissent encore une grande carrière au zèle des voyageurs futurs »*[16]. En revanche, la relation suivante de Du Maine (Dumaine - 18 novembre 1792), *Idée de la cote occidentale de Madagascar*, s'attache pour la première fois à la côte ouest de l'île, et souligne l'intérêt d'un port et d'un établissement sur cette côte : *« un établissement à l'ouest de Madagascar, n'importe où, mais préférablement dans le nord, nous mettrait à portée de communiquer avec les différentes îles qui se trouve dans le canal Mozambique, et où nos vaisseaux abordent rarement. Il faciliterait l'extension de notre commerce dans le Ménabé d'où l'on retire des noirs et différentes productions utiles »*. Dans le même numéro des *Annales*, sont publiées les notes de Capmartin sur la baie de Saint-Augustin : *« la sûreté du mouillage, la salu-*

---

[13] Conrad Malte-Brun (Malte-Conrad Brunn, 1775, Danemark - 1826, Paris), fervent partisan de la Révolution française, ce qui lui valut d'être exilé du Danemark et le conduisit à Paris, s'orienta vers la géographie, fonda avec Eyriès, puis dirigea les *Annales des voyages, de la géographie et de l'histoire ou recueil des relations originales inédites, communiquées par des voyageurs français et étrangers*, publia à partir de 1810 les six premiers volumes de son *Précis de géographie universelle*, fut le fondateur et le premier secrétaire de la Société de Géographie (1821).

[14] *Annales des voyages*, 1809, tome IX, pp. 378-389.

[15] cf. Jean-Claude Hébert « Les tribulations de Lebel, négociant-voyageur sur les hauts plateaux malgaches, 1800-1803 », *Omaly Sy Anio*, université de Madagascar, département d'histoire, 1979 II, pp. 95-145.

[16] Malte Brun, « Aperçu des relations sur l'île de Madagascar, dont la publication est antérieure à celle des *Annales des Voyages* ; par le Rédacteur », *Annales des voyages ...*, 1810, tome XI, pp. 5-19, p. 19.

brité du climat, l'abondance des rafraîchissemenis la doit faire considérer comme l'une des meilleures relâches de la côte de Madagascar »[17]. Ainsi, l'idée que Madagascar doit être avant tout le lieu de l'implantation d'un port, base de rayonnement, commercial et/ou militaire dans la zone, émerge lentement. À vrai dire, il semble que par rapport à la période précédente (fin du XVIIIe siècle), ce port doit jouer un rôle d'interface avec la province du Ménabé, mais surtout avec les îles du canal de Mozambique et, au delà, l'Afrique. Madagascar est ainsi comme détaché du contexte indien, et la traite des noirs, jugés indispensables à la mise en valeur des Mascareignes, n'explique pas seule cette réorientation de l'intérêt colonial vers l'Afrique[18]. Dans cette logique, le port malgache devra fatalement se substituer à Bourbon.

Si les voyageurs et les géographes attirent l'attention sur Madagascar, les autorités ne délaissent pas non plus la Grande Île. Decaen semble avoir porté une grande attention à l'île. En 1806, il nommait Sylvain Roux[19] agent commercial pour le département de Tamatave, avec autorité sur Tamatave, Sainte Marie, Tintingue, la Pointe à Larrée, Foulpointe, Fénérive, soit la côte centre-est : la définition du ressort laissait assez entendre que Paris soutenait ses droits sur la Grande Île. Decaen, que les observations de Chardenoux avaient intéressé, recommanda à Roux de rassembler des relations de voyage sur Madagascar (lettre du 5 avril 1808). L'agent commercial donna au traitant Barthélemy Hugon, qui partait alors en tournée chez les Hovas, des instructions pour rédiger son journal de voyage, qu'il fit parvenir à Decaen[20]. En 1809 encore, Rondeaux, qui résidait à Tamatave depuis 1807, expédiait à Decaen une lettre autographe en forme de mémoire destinée à lui fournir des renseignements de ce type[21]. Ce tropisme vers la Grand Île allait alors être de courte durée, car la fortune des armes devait d'abord être contraire à la France : Sylvain Roux, qui avait repoussé les Anglais une première fois le 28 février 1810, capitulait en 1811[22].

Après 1815, la perte de Maurice accrut l'intérêt pour Madagascar. La présence française s'était dramatiquement réduite dans la zone, et se trouvait géostratégiquement disqualifiée, posant avec plus d'acuité encore qu'au tout début du siècle la question d'une base navale. La Marine, d'ailleurs, souhaitait recréer l'outil de domination des mers qui avait été anéanti à Trafalgar, et qui agirait à partir des anciennes posses

[17] *Ibid.*, p. 63. Plus loin, enfin, est également publiée la relation du *Voyage fait au pays d'Anosy dans l'île de Madagascar* en 1790 par Monsieur Du Maine.

[18] *Annales…, op. cit.*, 1810, t. XI, p. 26.

[19] Jean-Baptiste Sylvain Roux (île de France, 1765 – Sainte-Marie, 1823). L'historiographie de l'époque, à l'exception de Lacaille, le juge négativement, faisant sienne l'appréciation d'Ackerman, chef du service de santé à Tintingue, qui le dit *« d'une capacité médiocre, vaniteux et plein d'ambition » (Histoire des révolutions de Madagascar de 1642 à nos jours,* Paris, Gide, 1833, 192 p.) ; Roux ne semble pas avoir mérité cet « excès d'indignité ».

[20] Avec d'ailleurs un commentaire désobligeant sur le traitant ; cf. Jean Claude Hébert « Un traitant de Madagascar, Barthélemy Hugon », *Omaly Sy Anio*, université de Madagascar, département d'histoire, 1980 t. II, pp. 115-139.

[21] Jean Valette, « Un mémoire de Rondeaux sur Madagascar 1809 », Bulletin de l'Académie de Madagascar, 1966, pp. 113-130.

[22] Raymond Decary, « La reddition de Tamatave à l'Angleterre en 1811 », *Bulletin de l'Académie malgache*, t. XV, 1932, pp. 48-52. Les Anglais avaient pris la colonie du Cap en 1806, s'étaient installés à Rodrigue en 1809, mais avaient cette année là échoué dans leur tentative de débarquement à l'île Bonaparte (Sainte-Rose, puis Saint Paul ; suicide du général des Brulys) ; Decaen, cependant, prenait des mesures depuis 1806 pour mettre les Mascareignes, et principalement l'île de France, en état de défense, mais devait s'appuyer, vu le manque de forces, sur des troupes locales ; la flotte, commandée alors par l'amiral Durand de Linois, dont la morgue et la tactique conservatrices n'avaient d'égale que l'impéritie (il avait laissé échapper le convoi anglais de 1803, et quitta l'île de France en 1805, brouillé avec Decaen), devait se révéler inefficace. En juillet 1810, Bourbon (Bonaparte) était prise ; en novembre suivant, après un premier échec en août, l'île de France.

sions. C'est pourquoi le vicomte Dubouchage, ministre de la Marine, s'attacha à récupérer les «bribes coloniales» (Rey Goldzeiguer[23]), jouant aussi la carte portuaire. Paris décida donc de reprendre pied à Madagascar, et chargea le conseiller d'État Forestier, vice-président du comité de la Marine, de déterminer, à partir des archives, où la France pourrait à nouveau s'implanter. La rareté et l'ancienneté des documents poussèrent Forestier à consulter le dernier agent français à Tamatave, Sylvain Roux. En 1814, après le traité de Paris, ce dernier préconisait une installation à Sainte-Marie (sur laquelle il avait reçu des renseignements de Verdier, à Rochefort), et, dès 1816, il s'était rendu dans l'île, sous couvert d'une mission scientifique[24]. Forestier terminait son mémoire en proposant de fonder un établissement considérable sur la côte orientale, pour dynamiser le commerce, trouver un débouché à l'agriculture, à l'industrie, et à l'excédent de population du royaume, dans une perspective mercantiliste maintenue. L'établissement portuaire devait ensuite, à l'évidence, engendrer la conquête : le gouvernement restait encore, de manière assez peu nette cependant, l'héritier des anciennes conceptions. Cette option n'était pas acceptée par tous. Dès 1817, en effet, Hugon, de retour à Madagascar, inondait le ministère de la Marine et des colonies de mémoires qui dénigraient Sainte-Marie, et proposaient plutôt un établissement à Fort Dauphin[25].

Cependant, fin 1818, Roux, à la tête d'une commission qui comptait l'arpenteur Schneider, le naturaliste Bréon[26], le colon Choppy-Desgranges, et à laquelle participait le capitaine de frégate baron de Mackau, arrivait à Tamatave. Après avoir minutieusement reconnu le secteur, la commission adopta définitivement le projet de fonder un établissement à Sainte-Marie, ce qui opposerait aussi un noyau de résistance à Radama, le roi des Hovas qui, jour après jour, avançait le long du littoral. Roux parvint à convaincre Milius, gouverneur de Bourbon, et s'installa le 15 octobre 1818, en présence des principaux habitants réunis en kabar[27] ; Tintingue (sur la Grande Île, en face de Sainte-Marie) était également réoccupé le 4 novembre suivant[28]. 1818.

L'île paraissait offrir les avantages d'un bon port, le canal qui la sépare de Madagascar formant une rade sûre qui pouvait être abordée par tous temps. Le site portuaire était ainsi décrit par Schneider dans son rapport du 14 avril 1820 : *« Le port de Sainte-Marie est formé de deux parties bien distinctes, deux passes au nord et au sud de l'île aux Cayes* [coraux] *et un bassin en dedans de l'île aux forbans. La passe du nord qui est la seule praticable est aussi le seul endroit convenable pour le mouillage, malgré qu'elle ne soit pas très saine. Le bassin n'est qu'une espèce de lac formé par le débouché de deux rivières qui s'y jettent et par la mer ; on ne trouve pas plus de deux brasses dans toute son étendue. Cependant, quelques travaux pourront facilement en faire un port commode et sûr. Le fond n'est que de vase et pourrait être creusé à peu*

---

[23] J. Meyer, J. Tarrade, A. Rey-Goldzeiguer, J. Thobie, *Histoire de la France coloniale, des origines à 1914*, Paris, A. Colin, 1991, 846 p.

[24] Louis Lacaille, *Connaissance de Madagascar*, Paris, Dentu, 1863, 279 p., p. 107 ; Michel Prou, *Malagasy – Le royaume de Madagascar au XIXe siècle*, t. I, 1793-1894, Paris, L'Harmattan, 1987, 312 p., p. 45.

[25] Mémoire du 2 février 1818, *Sur l'île de Sainte-Marie et Madagascar*, 26 p., *CAOM*, carton 715.

[26] Antoine Septidi Schneider, polytechnicien, capitaine au corps royal des ingénieurs géographes, passa ensuite à Bourbon où il accomplit les travaux de triangulation de l'île, nécessaires à l'établissement d'une carte, jamais réalisée ; le naturaliste Bréon fonda le Jardin de l'État à Saint-Denis.

[27] Assemblée.

[28] Raymond Decary, « Documents historiques relatifs à l'établissement français de Sainte-Marie sous la Restauration », *Bulletin de l'Académie malgache*, t. XIII, 1930, pp. 57-89 ; la démarche du gouvernement s'était heurtée d'abord à l'hostilité du gouverneur anglais de Maurice, Farquhar, qui prétendait rattacher Madagascar au domaine mauricien, mais le Cabinet britannique lui donna tort.

de frais. Il en coûterait plus de détourner vers le village d'Amboudifoutra la rivière de Anvaa, et empêcher par quelque digue l'entrée des eaux de la mer dans les marais de l'est du port. On aurait le double avantage de se former un port et d'assainir le pays. Car la principale cause du mauvais air de cette partie sont les marais qui entourent le port et qui sont constamment alimentés par la mer »[29]. Abrité et profond, approprié au mouillage de navires de guerre, le site exigeait cependant des travaux, et n'augurait pas d'une installation immédiatement utilisable.

Le choix de Roux fut discuté. En 1819, alors que Roux était en France, Milius ordonna un second voyage, pour établir des postes militaires à Sainte Marie et Tintingue, mais aussi poursuivre l'exploration de Sainte Marie jusqu'à Fort Dauphin, et reprendre possession de ce dernier. L'enseigne de vaisseau Frappaz[30], qui commandait **L'Amaranthe**[31], était accompagné de Schneider, et d'Albrand[32], qui concluait qu'il valait mieux, plutôt qu'à Sainte-Marie, s'installer à Fort Dauphin, dont la rade pouvait être mise à l'abri de tous les vents au moyen d'une jetée peu onéreuse, et exploiter les côtes voisines et *l'hinterland*[33] ; la conquête, de nouveau, se profilait. Milius adopta les conclusions du rapport, qu'il transmit à Paris. Par ailleurs, Hugon continuait son exploration du pays, et les démarches pour un établissement dans le Sud. Il rédigeait, le 4 septembre 1819, *le Journal d'un voyage dans une partie de la province d'Anossi, ou Anochi, ou Carcanossi, de Madagascar,* qu'il expédiait à Paris.

Portal, alors ministre, réunit une commission (Roux, Mackau, Frappaz, tous trois à Paris), pour savoir s'il fallait amorcer la colonisation agricole de Madagascar ou se contenter d'y fonder un port. La commission se rangea à ce dernier avis, tout en n'excluant pas une extension postérieure de la colonisation : la monarchie ne parvenait pas à repenser son action coloniale. C'est pourquoi le lieu retenu pour l'implantation était Tintingue, sur la Grande Île, mais son aménagement serait précédé de l'occupation de Sainte-Marie, qui lui faisait face. Le ministère organisa enfin en 1821 une expédition qui partit de Brest trop tard[34], ce que dénonça Roux. La flottille arriva fin octobre, à la mauvaise saison, et dès le début, les décès se multiplièrent, alors que s'engageaient des luttes avec les indigènes, et que le soutien faisait défaut.

Hugon en effet ne désarmait pas : il expédiait à Paris *le Projet d'établissement agricole et commercial à former au Fort Dauphin, présenté à son Excellence le*

---

[29] Cité dans le récit du lieutenant de vaisseau Sémerville, in Raymond Decary, « Le voyage du lieutenant de vaisseau Sémerville à l'île Sainte-Marie en 1824 », *Bulletin de l'Académie malgache*, t. XVI, 1933, pp. 17-56.

[30] T. Frappaz, *Rapport sur Madagascar* (1818-1819), *Rapport sur la côte est de Madagascar* (1820). Voir Raymond Decary, *Les voyages du lieutenant de vaisseau Frappaz dans les mers des Indes*, Tananarive, Académie malgache, 1939, 226 p.

[31] Jean Valette, « Note archivistique sur le voyage de **l'Amaranthe** et la mission d'Albrand au Fort-Dauphin en 1819 », *Bulletin de Madagascar*, 1971, pp. 883-886.

[32] Voir « Fortuné Albrand, marseillais précurseur de la colonisation française à Madagascar, 1795 – 1826 », in Olivier Lambert dir., *Histoire du commerce et de l'industrie de Marseille, XIXe - XXe siècles, tome XIV, Marseille et Madagascar*, Chambre de commerce et d'industrie Marseille – Provence, 2000, Marseille, 495 p. Marseillais d'origine, Albrand fut élève de l'École normale et de l'École spéciale des langues orientales ; passé à Bourbon comme secrétaire du comte Desbassayns de Richemont, alors un des administrateurs de l'île, il devint professeur de rhétorique au collège, mais très vite assura diverses missions diplomatiques, et se retrouva à Madagascar où il fit montre d'admirables qualités de meneur d'hommes. Son décès prématuré *« fut vivement ressenti par toute la colonie »*, selon Lacaille.

[33] *CAOM*, série Géo – Réunion, c, 72, d. 472. La relation de cette expédition dans l'Anossi fut publiée en 1847 (*Annales maritimes et coloniales*, t. CII, 1847, p. 490). L'expédition reprit possession des ruines de Fort Dauphin, et de Sainte-Luce le 1er août 1819. D'une certaine façon, Albrand attire sur Madagascar l'attention du lobby colonial marseillais (qui sera plus tard largement impliqué dans la conquête de l'Algérie), Alfred Rabaud, par exemple, s'intéressera à la côte ouest, à la possibilité d'y cultiver les graines d'oléagineux ou tout simplement d'y pratiquer le commerce d'entrepôt.

[34] Le 7 juin ; il avait fallu attendre le déblocage des 420 000 F votés par la Chambre.

ministre de la Marine et des Colonies (14 mai 1822), dans lequel il soulignait que *« tous les indigènes inoccupés de l'île Bourbon... y afflueraient avec autant de plaisir qu'ils avaient de répugnance pour Sainte-Marie, dont le climat malsain et funeste leur est bien connu par la renommée »*. Arrivé à Paris, il gagna cette fois, semble-t-il, l'oreille du nouveau ministre, malgré les réticences du conseiller d'État Lainé[35]. Dans une note rédigée sur la dépêche même de ce dernier, le ministre insistait sur l'intérêt de la colonisation du *« très salubre »* Fort Dauphin : *« bien qu'il n'ait qu'une rade, on peut en faire un centre de relations utiles, et qui, bien dirigées, acquéraient de l'importance »*. La formulation montre qu'on envisageait la mise en place d'un établissement portuaire, à mission commerciale, plutôt qu'une colonisation de Madagascar ; le ministre demandait d'adresser Hugon au gouverneur de Bourbon. Le traitant, encouragé, se fendit le 9 octobre d'un *Aperçu du plan de conduite à tenir pour former convenablement la colonie de Fort Dauphin,* et entama une correspondance avec Freycinet, le gouverneur de Bourbon, qui ne donna rien, pas uniquement cependant parce que les fonds, engloutis par Sainte-Marie, manquaient[36].

À Bourbon en effet, les autorités n'appuyaient plus la fondation d'un établissement : les gouverneurs Milius, puis Freycinet à partir de 1822, s'opposaient au projet de Roux, le second en particulier souhaitant jusqu'au scrupule ménager les Anglais, persuadé qu'ils lui tendaient des pièges. Mais la prudence des gouverneurs cachait sans doute l'influence d'« habitants » de Bourbon, qui avaient une opinion contradictoire sur la Grande Ile. S'ils voyaient en Madagascar un territoire qui pourrait absorber l'excédent démographique dont leur île se sentait menacée, plus majoritairement, ils jugeaient qu'une implantation française à Madagascar concurrencerait bientôt Bourbon[37], portant un coup fatal à ses intérêts, et à la naissante – et si attendue- prospérité qui se dessinait autour de la « mise en sucre » de l'île[38].

Roux surtout s'arrêtait à cette analyse, et dénonçait le mauvais vouloir de Bourbon dans une série de lettres au ministre : *« Il existe, Monseigneur, une rivalité entre ces deux établissements ; Bourbon, certain de voir, malgré nos pertes en hommes en 1822, notre petite colonie prendre de l'intérêt et de l'accroissement, fait tout pour annihiler ses ressources. Le motif de la haine n'est pas autre que de voir des ports s'ouvrir près de ses rades foraines et mauvaises, et la certitude que dans peu les vaisseaux viendront à Sainte-Marie ou Tintingue, et réduiront Bourbon comme autrefois à ne plus avoir que le commerce de cabotage pour recevoir les denrées d'Europe et placer les siennes en retour »* ; s'il s'était installé ailleurs que dans un port, ajoutait Roux, il aurait été porté aux nues à Bourbon. Pourtant, insistait-il, *« il faut à la France des ports aux Indes orientales ; la position de Sainte-Marie et Tintingue vis-à-vis ; la super-*

---

[35] Voir Jean-Claude Hébert « Un traitant de Madagascar, Barthélemy Hugon »..., art cité.

[36] *Ibidem.*

[37] Bory de Saint-Vincent avait déjà dénoncé cette opinion, en pure perte : *« Beaucoup d'habitants des Iles-de-France et de La Réunion, qui n'entendent pas leurs véritables intérêts, imaginent que si la France entreprend de fertiliser Madagascar, c'en est fait de leurs propriétés, et que tout l'intérêt que le gouvernement porte à nos colonies orientales, se concentrant sur un point qui aura besoin de toute sa protection, les îles que nous possédons à cette heure, seront absolument négligées. Ces alarmes sont mal fondées. »*, *Voyage dans les quatre...*, *op. cit.*, p. 273. Les habitants de Bourbon reprenaient l'attitude qui avait été celle, quelques décennies plus tôt, de ceux de l'île de France, face aux expéditions sur Madagascar, en particulier celles de Maudave et de Bényowsky. Voir ici-même la mise au point de Claude Wanquet, « Entre délire de conquête et parcimonie, la politique française à Madagascar à la fin de l'Ancien Régime ».

[38] Jean-François Géraud, *Des habitations-sucreries aux usines sucrières : la « mise en sucre » de l'île Bourbon, (1783-1848)*, thèse d'histoire sous la direction du professeur Claude Wanquet, université de La Réunion, décembre 2002, 4 vol., 1 265 p.

be rade contenue entre ces deux points ; les beaux bois et les belles eaux qu'une escadre, même forte, pourrait se procurer de suite et en abondance dans ces lieux, m'ont fait conseiller au ministre de se roidir contre les difficultés inséparables d'un premier établissement, d'employer tous les moyens pour réussir à prendre et occuper cette position inappréciable dans notre situation précaire aux Indes orientales »[39].

Roux posait parfaitement, et menait à son terme, la problématique du port de substitution à Bourbon. Mais il présentait le succès de cet établissement comme une revanche à prendre sur l'Angleterre. Ces analyses n'étaient pas faites pour séduire Freycinet ; même si ce que Roux dépeignait comme un antagonisme franco-anglais, était sans doute bien plus une rivalité entre créoles[40], ni Paris, ni le gouverneur ne se souciaient d'ouvrir avec l'Angleterre un conflit qui n'était plus de saison. C'est pourquoi l'action militaire contre les Hovas que réclamait Roux lui fut alors refusée. Désavoué *« pour son esprit aventureux et le désordre de son administration intérieure »*[41], révoqué par Freycinet, Roux décédait le 2 avril 1823, ignorant son limogeage ; il fut remplacé, après un intérim d'Albrand et de Carayon[42], par Blévec[43], qui appliqua à la lettre la consigne de Freycinet : *« Il faut donc se borner à la défense de l'établissement de Sainte-Marie »*[44].

Ste-Marie

L'option de rendre un port à la navigation française dans « les mers des Indes », et de surseoir à la colonisation de Madagascar, avait donc été prise « à la sauvette », essentiellement pour des raisons de prudence et d'économie ; elle se resserra encore par l'abandon des prétentions sur la zone de la Pointe à Larrée et de Tintingue, dévastée par des raids Hovas dès 1822. L'implantation coloniale, progressivement, tournait le dos à la colonisation traditionnelle. Car l'emprise française à Madagascar se réduisit encore : en 1822, Radama reprenait Tamatave et Foulpointe, en 1825, Fort Dauphin qui n'était « défendu » que par le sous-lieutenant de Grasse et cinq soldats[45].

Freycinet, d'ailleurs désavoué pour ce repli, se renforçait dans son attitude. Si, sous la pression de certains « habitants » de Bourbon, toujours obsédés par l'idée de trouver à Madagascar un exutoire au « trop-plein » de population, le gouverneur reprenait le projet traditionnel d'occupation de l'île (en 1824, il envoyait une expédition dans l'Anosy[46], sous la direction du lieutenant de vaisseau Malavois, accompagné du naturaliste Bréon, et *« du créole Léger-Dessablons, qui passe pour s'y connaître en cultures coloniales »*[47]. Mais leur rapport fut négatif, et le projet abandonné), il n'en affirmait pas moins son intérêt pour la dimension strictement maritime, voire portuaire, de

---

[39] Lettre de Sylvain Roux au ministre de la Marine et des Colonies, 31 déc. 1822 – n° 180, in Raymond Decary, « Documents historiques… », *op. cit.*

[40] Jean Valette, « Note sur la rivalité franco-britannique au sujet de Madagascar – L'opinion du marquis d'Osmond », *Bulletin de Madagascar*, 1966, n° 238, pp. 268-272.

[41] Louis Lacaille, *Connaissance de Madagascar*, *op. cit.*, p. 124.

[42] Jean Valette, *Étude biographique et bibliographique sur Jean-Louis Carayon (1794 – 1872)*, Revue Française d'Histoire d'Outre Mer, 1974, t. LXI, pp. 116-135.

[43] Raymond Decary, « Bertrand Hercule Blevec, successeur de Sylvain Roux à Sainte-Marie de Madagascar (1823 – 1830) », *Revue d'Histoire des Colonies*, t. XXXVIII, 4e t., pp. 385-426.

[44] Lettre de Freycinet du 29 avril 1823, n° 64, Direction des Colonies, bureau d'administration, *in* Raymond Decary, « Documents historiques… », *op. cit.*, p. 86.

[45] La prise de Fort Dauphin marqua aussi la fin des rêves de Hugon, et de son activité épistolaire.

[46] Ou Anossi, ou Antanosy : province du sud-est de Madagascar, riche en pâturages (Bourbon importait des bœufs de Madagascar), où les Français eurent Fort Dauphin et Sainte-Lucie. À la suite de ses expéditions, Albrand avait rédigé en 1819 un Mémoire sur la province d'Anosy, publié par *Le Globe* le 4 octobre 1827.

[47] *Ibidem.*

la colonisation, en inaugurant des recherches hydrographiques, menées sur les côtes de Madagascar par l'enseigne de vaisseau Charles Eugène Penaud, et par le lieutenant de vaisseau Fortuné Le Prédour, qui accomplissait une mission hydrographique et diplomatique à Zanzibar (1821 – 1823), l'amenant à lever et publier des cartes de la côte orientale d'Afrique[48].

Entre 1823 et 1829, les relations se dégradèrent avec la Grand Île, et à cette date, une situation quasi-conflictuelle prévalut entre la France, Bourbon et Madagascar, dans laquelle on a pu voir le résultat partiel de l'action d'Albrand. Celui-ci en effet, installé à Sainte-Marie avec Carayon après avoir quitté le service[49], souhaitait créer des comptoirs sur la côte est, pour intensifier le commerce avec Bourbon. Il avait sillonné la côte, visité les points de traite, noué des contacts avec les populations de la baie d'Antongil à Tamatave, car il redoutait l'installation des Hovas en face de Sainte-Marie. Son activité avait alerté Freycinet, qui le soupçonnait de vouloir soulever les tribus de la côte contre le pouvoir hova qu'il fallait lui aussi, pensait-il, ménager. C'est pourquoi Albrand, peu avant sa mort en décembre 1826, avait envoyé directement au roi un *Mémoire pour servir à éclairer le gouvernement du roi sur le meilleur parti à prendre relativement à l'établissement de Sainte-Marie de Madagascar*[50]. Il est possible que ce Mémoire ait contribué à pousser la France à l'intervention, surtout après le départ de Freycinet (1826) : le résultat en fut la funeste expédition Gourbeyre[51]. Cet échec condamnait la politique traditionnelle de colonisation, d'autant plus que l'on assistait à la fermeture de la Grande Île aux commerces et influences tant française que britannique, par la reine Ranavalo I.

Quant au port de substitution, à Sainte-Marie, il faisait pâle figure, et ne subsista que par la force des choses. Pour tenter de sortir d'un conflit qui pesait sur Bourbon en restreignant les approvisionnements qu'elle tirait de la Grande Île, sur l'ordre de Paris (ministre Sébastiani), le gouverneur Duval-Dailly rappelait les navires de guerre, et faisait évacuer, sans violences[52], le port de Tintingue, du 20 juin au 6 juillet 1831[53]. Mais l'évacuation de Sainte-Marie fut indéfiniment ajournée, et l'établissement resta à la France.

---

[48] P. Bois, P. Boyer, Yves J. Saint Martin, *L'Ancre et la Croix du sud. La marine française dans l'expansion coloniale en Afrique noire et dans l'océan Indien de 1815 à 1900*, Service historique de la Marine, Vincennes, 1998, 247 p.

[49] En 1821, chargé d'une ambassade à Madagascar, Albrand ayant estimé, à juste titre, ne pas recevoir du gouverneur les moyens financiers pour réussir, quitta le service, et s'installa comme habitant à Sainte-Marie, avec Carayon.

[50] Mémoire de 47 p. ; voir « Fortuné Albrand, marseillais précurseur… », art. cité ; si l'on ne peut mesurer l'impact immédiat du Mémoire, on notera que de longs extraits en furent publiés en 1838 (*Bulletin de la société de géographie de Paris*), au moment où Madagascar connaissait un regain d'intérêt.

[51] À la suite de « vexations » que les Français eurent à subir de la part des Hovas, le ministère, instrumentalisé par les autorités de Bourbon (entre autres le gouverneur Cheffontaines) décida d'envoyer devant Tamatave le commandant Gourbeyre, à la tête d'une flottille transportant moins de 400 hommes, dont deux compagnies de Sénégalais Yoloffs. Gourbeyre mouilla le 9 juillet 1829 devant Tamatave, puis se rendit à Tintingue dont il renforça les défenses, ce qui amena la rupture avec la monarchie Hova. Gourbeyre retourna devant Tamatave, détruisit un fort hova sans pousser son avantage ; quelques jours plus tard, un débarquement français sur Foulpointe fut un échec (mort du capitaine Schoell). La nécessité de protéger Tintingue, les dégâts occasionnés par les fièvres poussèrent Gourbeyre à suspendre les opérations, puis à accepter une négociation peu profitable avec les Hovas. La propagande française transforma bien l'insuccès de l'expédition en victoire, mais à Bourbon, l'administration trouva dans ce fiasco un aliment à sa rancœur contre la monarchie Hova.

[52] Du moins pour les Français : « *Dès que les Français eurent quitté la grande terre, les Hovas massacrèrent un grand nombre de Betsimisaracs qui avaient reconnu l'autorité de la France, et construit des villages sous la protection du fort* », Leguével de Lacombe, *Voyage à Madagascar et aux îles Comores (1823 – 1830) précédé d'une notice historique et géographique sur Madagascar de M. Eugène de Froberville*, Paris, L. Desessart, 1840, 240 p., p. 92.

[53] Raymond Decary, « Contribution à l'histoire de la France à Madagascar », *Bulletin de l'Académie malgache*, t. XXXI, 1953, pp. 49-58.

La question était cependant loin d'être close. À Bourbon, l'essor sucrier confisquait les terres, et l'île, manquant de ressources vivrières, avait un besoin crucial de Madagascar. Les échanges avec les traitants français et Bourbon n'avaient jamais cessé tout à fait ; à la faveur de la non-belligérance effective, les liens se renouèrent, et les milieux d'affaires de l'île, couverts par les autorités, souhaitèrent une reprise des relations commerciales. À Paris, à la faveur des changements de ministères, l'idée de trouver un port opérationnel dans la Grande Île, base navale où former le fameux établissement maritime qui devait appuyer toute la politique coloniale et militaire dans la zone, ressurgit vers le milieu de 1832 avec le nouveau ministre, l'amiral de Rigny. Il jugeait qu'on pouvait acquérir à Madagascar, soit par achat, soit par l'échange des positions peu salubres possédées, un territoire plus sain où serait immédiatement édifié un comptoir, puis le port. Le choix se porta cette fois sur la baie de Diego Suarez[54], et Rigny chargea le contre-amiral Cuvilier, gouverneur de Bourbon, d'en organiser l'exploration.

En 1833, la corvette **La Nièvre**, commandée par le capitaine de frégate Garnier, partit examiner le littoral de la région, et le lieutenant de vaisseau L. Bigeault établit le plan exact de cette magnifique anse. Garnier rendit un rapport très positif sur la baie, dont l'entrée pouvait aisément être défendue (par des batteries installées sur les îles de *Nossi-Volane* -île de la Lune- et de *Nossi-Langour* -île de l'Aigrette), qui possédait cinq grandes rades, avec un fond de vase et de sable, de l'eau douce, et qui était bordée de terres apparemment fertiles et salubres, l'équipage, pendant les trois mois du séjour, n'ayant pas contracté de fièvres[55]. Mais à Bourbon, Cuvilier et Achille Bédier, l'ordonnateur, outrepassant les vues du ministre, convinrent qu'il ne fallait pas acquérir l'établissement, mais se l'approprier par la conquête. Huit bâtiments de guerre, 1200 hommes de troupe blancs, un corps de soldats Yoloffs[56], de l'artillerie, étaient nécessaires : les vieux démons de la conquête reparaissaient. Le successeur de Rigny, Jacob, abasourdi, soumit la proposition à l'examen du conseil d'amirauté, qui eut le bon sens de refuser : il recommandait d'ajourner tout projet d'établissement maritime à Madagascar, quelque besoin de port que la France eût dans la zone ; l'amiral Jacob se rangea à cet avis.

Cependant, à Bourbon, en 1834, un parti « malgachophile », ayant à sa tête Potigny, relayait le projet en lançant l'idée d'un traité incluant la création d'un établissement français à Diégo Suarez[57]. L'idée fut reprise en 1835 par le capitaine Garnot, inconnu des autorités de Bourbon, mais introduit auprès des milieux parisiens. À Madagascar où il s'était rendu, Garnot gagna la confiance des dirigeants malgaches. Le rapport qu'il fit au ministre Molé[58] (4 novembre 1835) fut répercuté à Bourbon au gouverneur Cuvilier. Garnot accepta la suggestion de la reine Ranavalo d'organiser une ambassade en Angleterre et en France, qui fut d'abord dirigée sur Bourbon pour forcer la main des autorités locales à nouveau réticentes. L'ambassade parisienne ne donna rien, mais Molé en garda le désir d'établir la France à Diégo Suarez, comme l'avait

[54] Dont le capitaine anglais Owen avait fait un relevé hydrographique lors de sa célèbre circumnavigation de 1824.

[55] *Précis sur les établissements français à Madagascar*, publié par ordre de l'amiral Duperré, pair de France, ministre secrétaire d'État de la Marine et des Colonies, 70 p.

[56] Il s'agit de Ouolofs, ou Wolofs, ou Djolofs, du Sénégal, recrutés traditionnellement par la France comme tirailleurs.

[57] Jean-Pierre Razafy-Andriamihaingo, *La geste éphémère de Ranavalona 1er. L'expédition diplomatique en Europe, 1836-1837*, Paris, L'Harmattan, 1997, 229 p.

[58] *Rapport commercial sur Madagascar.*

suggéré Garnot. Celui-ci toutefois, à la suite d'impairs, avait déplu aux Français installés à Madagascar et bien en cour (Delastelle, Laborde), et s'était finalement aliéné la reine, alors que le gouverneur de Hell remplaçait Cuvilier à Bourbon (1837).

Cette nomination coïncidait avec le moment où la monarchie de Louis Philippe, désormais bien installée, souhaitait par une politique coloniale volontaire redorer son blason et se doter d'une légitimité, sans toutefois irriter l'allié anglais qui venait, du bout des lèvres, d'accepter la présence française en Algérie (1836 - lord Palmerston). Allait-on sortir du dilemme malgache, port de substitution à Bourbon, ou conquête pure et simple ? Dans l'immédiat, cependant, de Hell découragea le ministère de rien tenter contre Diégo Suarez, alléguant la puissance hova, et redoutant qu'une intervention ne ruine les établissements français, en particulier celui de Delastelle (associé à la puissante maison Rontaunay, et au lobby sucrier de Bourbon) qu'il appuyait contre Garnot et recommandait au ministre : *« personne ne pouvait donner au gouvernement des notions plus précises que celles qui lui seraient fournies par cet intéressant industriel »*. C'est donc au nom de la défense d'intérêts bourbonnais à Madagascar que le gouverneur décourageait toute intervention.

Cette volte hardie annonçait-elle une « révision déchirante » de la position de Bourbon, qui jusque-là considérait Madagascar comme une adversaire ? La crainte d'un port malgache, substitut, rival, s'amenuisait-elle[59] ? En réalité de Hell, prenait acte qu'il était bloqué sur la côte est par la xénophobie de Ranavalo, et plutôt que de fantasmer une quelconque occupation de la Grande Île, décida de mener à bien son investissement. Pour cela, il accéléra les reconnaissances autour de Madagascar, les étendant même dans la zone, et amorça la politique pro-sakalave de la France. On estime que ces options portent la marque du saint-simonisme[60] : l'exploration maritime préfaçait ici l'union entre l'occident et l'orient, et mettait en place ces réseaux qui tiennent une si grande place dans la pensée saint-simonienne[61]. Les Saint-Simoniens étaient présents dans l'entourage du gouverneur, tel Vincent Noël, ancien consul de France à Zanzibar, arabophone, qui publia, entre 1843 et 1844, quatre articles bienveillants, assez peu neufs il est vrai, sur le peuple sakalave, qu'il qualifiait, en conclusion, de *« peuple enfant et volage, mais bon et généreux, qui attend de nous les bienfaits de la civilisation »*[62]. Des marins de la station navale, sous les ordres du gouverneur, partageaient les mêmes idées[63] : Broquant, Guillain, Passot. En conséquence, les campagnes hydrographiques

---

[59] D'ailleurs l'établissement de Sainte-Marie végétait, et les descriptions des mouillages et du port, en 1839, qui n'avaient plus l'enthousiasme de celles de Roux, montraient que les travaux avaient été pour le moins sommaires. J. P. P. Jourdain écrivait en 1839 : *« Dans quelque partie que l'on mouille, il faut absolument une chaîne à cause des coraux qui tapissent le fond...En hiver, il vient quelquefois des rafales de l'ouest qui mettraient les navires en danger s'ils n'étaient solidement amarrés...La passe du nord est la plus large et la plus profonde, et forme le petit port Louis, le seul que Sainte-Marie possède. Il est parfaitement à l'abri de tous les vents, mais ne peut recevoir que de petits navires »*, *J. P. P. Jourdain,* « Notice sur l'île de Sainte-Marie », *Nouvelles annales des voyages, de la géographie et de l'histoire ou recueil des relations originales inédites, communiquées par des voyageurs français et étrangers,* 1839, t. LXXXIV, pp. 210-211.

[60] La théorie coloniale des Saint-Simoniens se développait en trois points : commerce, association des pays de progrès et des pays arriérés, assimilation. Dans un autre domaine, à Bourbon, de Hell dénonça la routine dans laquelle était tombée la majorité des planteurs de l'île, et n'eut de cesse d'encourager la rénovation des pratiques agricoles (fondation de la Société ou Comité d'Agriculture, 1839) : produire plus que gouverner ; voir Jean-François Géraud, *Des habitations-sucreries aux usines sucrières…op. cit.*

[61] Voir Eichtal et Urbain, *Lettres sur la race noire et la race blanche*, Paris, 1839.

[62] Vincent Noël, « Recherches sur les Sakkalava », *Bulletin de la Société de géographie*, 1843,t. I, pp. 275-295 ; 1843, t. II, pp. 40-64 et 285-306 ; 1844, t. I, pp. 385-416.

[63] Michel Reuillard, *Les Saint-Simoniens et la tentation coloniale, les explorations africaines et le gouvernement néo-calédonien de Ch. Guillain (1808-1875)*, Paris, L'Harmattan, 1995, 580 p.

littorales se multiplièrent[64]. Jéhenne, Tréhouart et Guillain[65] poursuivirent les missions de Pénaud et Le Prédour. Guillain navigua en mer Rouge et dans l'océan Indien de 1836 à 1839, à bord de **La Prévoyante**. Il transmit en particulier d'intéressants rapports sur Zanzibar, la côte ouest de Madagascar, et l'île de Nossi-Bé[66].

C'est pourquoi en 1839, le gouverneur de Hell envoya le brick de guerre **Le Colibri**, commandé par le capitaine Passot[67], son aide de camp, visiter la côte nord-ouest de la Grande Île et les archipels environnants avec mission de s'assurer que Nossi-Bé pouvait fournir à la France le port avec bassin de carénage qui lui faisait défaut dans la zone. Cette île, située à quelques heures d'embarcation de Madagascar (25 km), à l'entrée de la baie de Passandava, était depuis peu occupée par les Sakalaves du Bouéni, refoulés par l'invasion des Hovas. Les réfugiés n'osaient pas même, dit-on, cultiver leurs terres, de peur d'attirer sur leur asile les incursions des Hovas. Le compte rendu que lui remit Passot persuada le gouverneur qu'il y avait là une opportunité à saisir. Passot retourna donc à Nossi-Bé avec les pleins pouvoirs et, après un grand kabar, obtint de la reine Tsiomekou la cession à la France de Nossi-Bé et Nossi-Cumba, en échange de la protection du gouvernement (14 juillet 1840). Paris avalisa l'accord, et de Hell expédia un conseil d'administration qui prit possession des îles et installa un commandant particulier (capitaine Gouhot - 5 mars 1841). La France semblait ainsi faire coup double, obtenant au nord de Madagascar un port, et mettant en œuvre la politique pro-sakalave, dirigée contre les Hovas.

Toutefois, malgré les qualités de Nossi-Bé, il fut vite évident que l'on ne parviendrait que très imparfaitement à fermer la rade d'Hellville[68], pas plus que l'on ne pourrait empêcher un débarquement sur les autres points de l'île. La question du port de guerre, de l'arsenal qui, associé à Sainte-Marie et Nossi-bé, permettrait à la France d'avoir une base navale dans la zone, tout en verrouillant le canal de Mozambique, restait entière. De Hell alors songea à Mayotte. Les Comores, qui avaient abrité aux XVIIe et XVIIIe siècles quelques pirates français et anglais, étaient mal connues des Européens, et Mayotte, semble-t-il, quasiment ignorée. Dans un *Essai sur les îles Comores*[69] (où il avait effectué un séjour), publié en 1811, Epidariste Colin insistait essentiellement sur l'île d'Anjouan, dont il envisageait qu'elle devienne *« l'entrepôt du commerce que l'on feroit sur la côte occidentale de Madagascar »*; ce qu'il écrit de Mayotte : *« Mayotte n'a pas de rade abritée mais on peut, avec des précautions, y mouiller sur quelques parties de la côte septentrionale »* montre assez qu'il ne s'est pas rendu sur l'île, hérissée, il est vrai, au nord, à l'est, et en partie à l'ouest, d'un réseau de récifs et de brisants, délimitant cependant un vaste lagon[70].

---

[64] Elles formèrent, de 1830 à 1850, une part essentielle de toute l'activité coloniale française, et pas seulement dans l'océan Indien.

[65] Charles Guillain (1808 – 1875), après avoir commandé dans l'océan Indien, fut en 1850 membre de la Commission des Comptoirs, puis, en 1859, de la Commission d'Immigration pour le recrutement d'engagés indiens à La Réunion et aux Antilles ; commandant de la division des équipages de la flotte à Lorient (1858), gouverneur de la Nouvelle Calédonie (1861), commandant en chef de la division navale (1868). En 1842 et 1843, sur **La Dordogne**, il explora la côte ouest de Madagascar, passa dans tous les ports pour y faire des relèvements, recueillit des renseignements sur le commerce, et fit également, comme Noël au même moment, l'histoire des Sakalaves. Il en tira le « Rapport commercial de l'exploration de la côte orientale de l'Afrique », Archives de la Marine, dossier Guillain, CC 7 a 1118.

[66] « Rapport commercial de l'exploration de la côte orientale de l'Afrique », Archives de la Marine, dossier Guillain, CC 7 a 1118.

[67] Pierre Passot (1810-1889), après avoir pris part à l'expédition d'Alger, fut affecté à Bourbon en 1836.

[68] L'agglomération qui venait d'être fondée.

[69] Epidariste Colin, *Essai sur les îles Comores, présenté à la Société d'émulation de l'île de France, par MM. Capmartin et Epidariste Colin, Annales des voyages …*, 1811, tome XIII, pp. 129-173, pp. 165, 167-168.

En 1840, explorant l'archipel des Comores, le lieutenant de vaisseau Jéhenne[71], commandant la gabarre **La Prévoyante**, visita Mayotte : après avoir franchi le récif de l'est par un chenal large de trois encablures, il déboucha dans une rade immense et inconnue, aux eaux calmes ponctuées d'îlots qui pouvaient en favoriser la défense. Reconnaissant les avantages remarquables du site, il fit à de Hell un rapport qui incita le gouverneur à envoyer le capitaine Passot, sur **Le Colibri**, auprès du souverain de Mayotte, Andrian-Souli, alors en difficulté[72]. Le 25 avril 1841 était conclu un traité qui assurait à la France la possession de l'île, moyennant une rente annuelle de 5 000 F Le 10 février 1843, Louis-Philippe ratifiait le traité et le ministre de la Marine d'alors, l'amiral Roussin, ordonnait au gouverneur de Bourbon, Bazoche, qui venait de remplacer de Hell, de prendre possession de l'île au nom de la France, ce qui fut fait par Passot le 13 juin 1843, en présence du commandant de la gabarre **La Lionne**, Protet.

Or ces prises de possession se passent précisément au moment où la France, en 1840, se trouve à deux doigts de la guerre avec l'Angleterre, du fait de la deuxième crise égyptienne [73]. La crise eut des conséquences contradictoires sur la recherche d'un port dans l'océan Indien. Pour Guizot, qui remplaça Thiers, la présence active de la France dans l'océan Indien, en particulier, du fait des expéditions de de Hell, pouvait irriter les Anglais. Il fallait absolument esquiver l'affrontement, minimiser les ambitions coloniales. C'est ce que fit Guizot dans le discours du 31 mars 1842, qui définissait la fameuse politique des «points d'appui», se limitant à *«posséder sur les points du globe qui sont destinés à devenir de grands centres de commerce et de navigation, des stations maritimes sûres et fortes qui servent de point d'appui à notre commerce, où il puisse se ravitailler et chercher refuge ; c'est là le système dans lequel nous sommes entrés lorsque nous avons cherché à fonder de grands établissements coloniaux, non pas à faire des entreprises comparables à celles qui ont été tentées autrefois à Madagascar, mais à assurer à la France des situations militaires fortes et efficaces»*. Pour «enfoncer le clou», Guizot revenait sur la question dans ses Mémoires. Il y désavouait en partie le gouverneur de Hell : *«Quand il s'agit de la côte orientale* [de l'Afrique], *nous nous trouvions en présence de difficultés d'une autre sorte : la grande île de Madagascar était une grande tentation de conquête et d'un vaste établissement colonial, à perspectives indéfinies. On*[74] *pressait le gouvernement du roi d'en faire la conquête»*, soulignant la richesse du territoire[75], l'hostilité entre Hovas et Sakalaves, dont il fallait tirer parti. *«Le gouverneur de Bourbon, l'amiral de Hell,*

---

[70] Avec une superficie de 1 500 km², le lagon de Mayotte (370 km²) est l'un des plus vastes du monde.

[71] Jehenne, «Îles d'Afrique», *Revue coloniale*, t. IV, 3e partie, p. 129.

[72] Vers 1830, Andrian-Souli, roi des Sakalaves, venait d'être chassé de Madagascar par les Hovas de la côte nord-ouest. Le sultan de Mayotte de l'époque, Amadi, et son parent par mariage, lui offrit alors de partager la souveraineté de l'île. Andrian-Souli finit par accepter, et passa à Mayotte avec plusieurs centaines de Sakalaves. Des querelles s'élevèrent bientôt, et après plusieurs épisodes compliqués, Andrian Souli resta sultan de Mayotte, tout en voyant son pouvoir contesté par le fils du sultan Amadi, nommé Buanacombé, par Ramanatéka, sultan de Mohéli, et Salim, sultan d'Anjouan. Telle était la situation, fort délicate, du sultan de Mayotte en 1841.

[73] L'Egypte, que l'Angleterre considérait comme une chasse gardée, pouvait fournir un point d'ancrage à la politique méditerranéenne offensive de la France. C'est pourquoi Paris appuya le pacha Méhémet Ali dans la question de Syrie, à la fois pour consolider ses positions en Égypte, et donner aux cotonniers de Rouen le marché égyptien. De ce fait, Louis-Philippe, en février 1840, appela au gouvernement Thiers, partisan d'une politique de fermeté, qui n'aurait pas reculé devant une guerre contre l'Angleterre. La Grande-Bretagne réagit avec violence, reformant la coalition de 1815 ! Louis-Philippe dut faire marche arrière, et remplacer Thiers par Guizot.

[74] Ce «on» désigne le conseil colonial de Bourbon, le gouverneur de Hell, Achille Bédier.

[75] Véritable leitmotiv des publications sur Madagascar et projets de colonisation, jusqu'aux articles de Grandidier.

poursuit Guizot, *appuyait vivement le vœu* [de conquête] *du conseil colonial...J'étais opposé à toute entreprise de ce genre »*, car la France ne disposait ni d'une puissance commerciale suffisante, ni d'une population disposée à essaimer. *« Le roi, le cabinet et les Chambres étaient pleinement de mon avis. Nous écartâmes les projets de conquête de Madagascar »* : la monarchie affichait enfin clairement ses objectifs.

Pour autant, la France ne devait pas renoncer à toute politique coloniale ; les thèmes du discours de 1842 ressurgissaient, explicités – après coup, il est vrai- : *« Ce qui lui convient...c'est de posséder, dans tous les grands foyers d'activité commerciale et internationale, des stations maritimes sûres et fortes, qui ne nous créent pas inévitablement des intérêts agressifs et illimités, mais qui servent de point d'appui à notre commerce...Ce fut pour atteindre à ce but sur la côte orientale d'Afrique...que, de 1841 à 1843, nous prîmes possession, à l'entrée nord du canal de Mozambique, des îles de Mayotte et de Nossi-Bey »*[76]. Ainsi, la colonisation qui écartait la conquête n'excluait pas une dimension géostratégique que n'eut pas désavouée Saint-Simon : *« En 1844,* ajoutait Guizot, *nous conclûmes avec l'imam de Mascate, un traité qui nous donnait, sur la longue étendue de ses côtes, des sûretés et des libertés commerciales importantes pour notre colonie de l'île Bourbon et pour nos relations avec le grand Orient »*. Mais le dispositif des ports nouvellement acquis, qui s'articulait autour de Bourbon, avait pour l'essentiel un but économique. Un enthousiasme un peu nigaud assignait à Mayotte et Nossi-Bé le rôle de Gibraltar, de Malte, voire de Singapour ou de Hong Kong[77] !

Le fait que Madagascar fût utilisé comme exemple, et comme repoussoir, n'est pas insignifiant. Il indique l'importance de la Grande Île dans la dynamique et la problématique coloniales françaises, désormais un des principaux centres de gravité de l'expansion française ; le tropisme vers l'Afrique – Guizot d'ailleurs en prenait acte avec une sorte d'accablement : *« nous avions bien assez d'une Algérie à conquérir et à coloniser »* - se renforçait. Mais il souligne aussi que Madagascar, et les incertitudes de sa colonisation, ont été comme le « laboratoire » de la nouvelle politique coloniale française, du moins pour quelques décennies. L'ambiguïté, qui planait en particulier à Bourbon la création d'un établissement maritime ne devait elle pas déboucher sur la conquête ? était, en principe, levée : le temps des grands projets (Maudave, Bényowsky, etc.) était terminé.

La crise eut pourtant un tout autre effet, celui de relancer la doctrine de la conquête : une fois de plus, comme dans une dramaturgie éculée, l'adversaire désigné était l'Angleterre. Gabriel-Désiré Laverdant[78] exprime avec force cette opinion nationaliste en 1844, dans Colonisation de Madagascar[79] : *« Malegache est sur la route de*

---

[76] François Guizot, *Mémoires pour servir à l'histoire de mon temps,* Paris, Lévy frères, 1864, t. VI, 532 p., pp. 272, 273, 274, 275.

[77] Les vertus géostratégiques de Mayotte ont eu la vie dure : encore en 1976, le gouvernement français fut accusé d'avoir falsifié les résultats du référendum, pour se ménager un site dont l'importance militaire n'apparaît sans doute qu'à ceux qui pensent comme Laverdant.

[78] G. D. Laverdant (Maurice, 1810 – Paris, 1884), publiciste ; avocat et polytechnicien, il exerça d'abord le journalisme à Maurice au *Cernéen*, puis se fixa définitivement à Paris en 1840. Ami de Dumas et de Littré, partisan du fouriérisme, il fut rédacteur de la *Démocratie pacifique* avec Considérant. Tournant le dos aux doctrines du phalanstère, et converti au christianisme en 1847, il eut l'objectif de christianiser le socialisme. Il s'intéressa aussi à la colonisation de Madagascar.

[79] Gabriel-Désiré Laverdant, *Colonisation de Madagascar*, Paris, Secrétariat de la Société maritime, 1844, 197 p.

tous les vastes empires orientaux de l'Angleterre. En cas de guerre, c'est la plus formidable position qui puisse menacer la puissance anglaise[80]*»* ; *« Ce point du globe est donc, pour un peuple qui peut encore avoir à lutter contre l'Angleterre, le poste militaire le plus important...L'île de France...est devenue Maurice...Il faut donc remplacer cette position perdue. Malegache nous offre ses baies et ses golfes magnifiques : Diégo-Souarez, Vouhémbar [sic], Passandava, Bavatoubé, Naréhenda, Bombétok, Kajembi, fort Dauphin, etc., et les ports intérieurs de l'Est, Nossi-Vé et Rassoua-Vé. De là, si la guerre revenait, nous couperions tous les courants commerciaux de l'Angleterre, du cap de Bonne Espérance aux mers Arabiques, aux mers de l'Inde et de la Chine, et nos croiseurs, descendant le canal, poursuivraient encore toutes les expéditions de l'Australie et New-Zélande. Malegache paralyserait Maurice, Malegache affamerait Maurice »*. Laverdant allait plus loin, et faisait désormais de Madagascar une panacée coloniale, inaugurant une sorte de discours délirant qui devait faire école par la suite : *« Malegache domine tout le continent africain. Elle englobe dans sa sphère Pemba, Zanzibar, et, tôt ou tard, avec Bourbon, les Amirantes, les Seychelles et la hautaine Maurice elle-même. C'est l'île mère, la reine de ces parages : tout le reste sera un jour dans sa dépendance »*[81]. Au fond rien ne changeait vraiment, sinon qu'aux attraits commerciaux de la Grande Île, étaient désormais substituées ses vertus géostratégiques. Le débat s'était déplacé des exigences mercantilistes, aux nécessités nationalistes, entre une forme du passé, et l'un des visages du futur. Ce débat avait été révélé par la recherche d'un port de substitution à Bourbon.

Malgré ces prises de position antagonistes, les années qui suivirent ne modifièrent que partiellement la donne. Ni Nossi-Bé, ni Mayotte ne semblent avoir satisfait ce désir de port. En 1845, à la demande du ministre Mackau, le lieutenant de vaisseau Bona Christave faisait paraître une *Notice sur Madagascar*, destinée à accompagner une carte publiée par le ministère de la Marine, à la suite des travaux et rapports de Guillain. Cette notice énumère un à un les ports et les baies qui entourent la Grande Île[82]. Trois ans plus tard, Barbié du Bocage, à son tour, inventoriait les mouillages et les baies tout autour de Madagascar, décrivant minutieusement leurs caractéristiques hydrographiques et leurs avantages[83]. S'agissait-il de trouver enfin le port recherché ou, par un investissement descriptif, de préparer l'occupation de la Grande Île, tant le désir d'une « continentalisation » coloniale avait du mal à s'estomper ?

Pourtant, dans le même temps, la perspective de l'expansion d'un puissant commerce d'entrepôt à partir de Mayotte se développait également. L'île, qui, pensait-on, allait offrir à la France le port qui manquait à Bourbon, pouvait faire renaître l'influence maritime de la France sur les côtes d'Afrique occidentale. Mais il fallait déterminer la sphère d'activité d'une île qui devait se limiter, pendant un certain temps, au commerce d'entrepôt, visiter les marchés établis de part et d'autre du canal de Mozambique. Si l'on ne devait craindre ni la concurrence de Madagascar, ni celle des établissements portugais, il fallait compter avec l'imam de Mascate, résidant à Zanzibar,

---

[80] Sur l'anglophobie française, en particulier celle des milieux de la marine, voir Raoul Girardet, *L'idée coloniale en France*, Paris, rééd. Le Livre de Poche, coll. Pluriel, 1978.

[81] *Ibidem*, pp. 20, 21, 22.

[82] Bona Christave, « Notice sur Madagascar », *Bulletin de la Société de géographie*, juillet 1845, pp. 5-33.

[83] Barbié du Bocage, « Madagascar, possession française depuis 1648 », extraits publiés dans les *Annales maritimes et coloniales*, 1848.

et pour cela, acquérir une parfaite connaissance des régions avec lesquelles Mayotte aurait des relations[84]. Le capitaine Guillain fut chargé de cette importante mission ordonnée par Mackau[85]. Après avoir reçu les instructions du commandant de la division navale de Bourbon et de Madagascar, Romain-Desfossés[86], Guillain, sur le brick de guerre **Le Ducouëdic**, quitta la rade de Saint-Denis le 30 août 1846, pour une navigation qui devait s'achever en 1848, et répondait tout à fait aux objectifs définis par Guizot quelques années plus tôt[87].

***

La première moitié du XIXe siècle laisse un sentiment mêlé à l'historien de la colonisation qui se penche sur le sud-ouest de l'océan Indien. Autour de la recherche d'un port de substitution à Bourbon, pour ou contre la conquête, l'activité coloniale ne se dément pas, les enjeux annoncés sont considérables, mais les résultats acquis négligeables. Pour exemple, on trouve dans les *Nouvelles Annales des voyages* de 1855 l'appréciation suivante, dans un article intitulé « Prospérité et avenir commercial de Mayotte » : *« Notre établissement de Mayotte, dans le canal de Mozambique, avait été, il y a quelques années, considéré comme pouvant devenir le siège d'un port militaire et d'un arsenal maritime. Le gouvernement paraît avoir renoncé, depuis lors, à ces grandes vues, et, selon nous, il a bien fait, la situation géographique de Mayotte ne se prêtait guère à une semblable destination, et ne pouvait pas justifier une entreprise si dispendieuse »*. La lucidité de l'observateur tranche avec l'exaltation de mise en 1840. À la même époque, une note sur Nossy-Bé ne mentionne aucun établissement portuaire de quelque importance, commercial ou militaire, et ne décrit que les prémisses d'une colonisation agricole, tout à fait aux antipodes des projets formés quinze ans plus tôt[88].

On est en droit de se demander pourquoi cette activité a débouché sur si peu de choses. On fera appel, bien entendu, aux raisons que l'on peut dire « objectives ». Crainte de heurter l'Angleterre, faible – et récurrente - capacité financière, défaut de cohérence du projet colonial. La politique française manque de perspectives, est *« étriquée, sans souffle, introvertie »*, note Annie Rey-Goldzeiguer, et les colonies, selon le mot de J-B Say, semblent n'exister que pour fournir la possibilité *« de places lucratives à donner et à recevoir, le tout aux dépens du peuple »*.

Mais au-delà, quels qu'aient été les objectifs des politiques coloniales de Paris, les capacités financières disponibles, le degré d'engagement des responsables, on a le sentiment que le projet malgache relève de l'utopie coloniale. Depuis le XVIIe siècle, la Grande Île nourrit les fantasmes des navigateurs, des voyageurs, des négociants. Madagascar reste présentée, jusqu'au XIXe siècle, comme une île d'une très grande richesse, malgré le caractère systématiquement déceptif des tentatives de colonisation

---

[84] Albrand avait rédigé en 1820 un *Mémoire sur Zanzibar et sur Quiloa*, publié en août 1838 par le *Bulletin de la Société de Géographie*, pp. 65-84.

[85] *« La conception rigoureuse du projet et la précision des propos montrent que Guillain fut probablement le concepteur de l'exploration et que la Marine a été influencée par les Saint-Simoniens »*, Michel Reuillard, *Les Saint-Simoniens… op. cit.*, p. 168.

[86] Qui venait, quelques mois plus tôt, de mener une expédition de représailles à Madagascar, avec l'aide d'un navire anglais.

[87] Charles Guillain, *Documents sur l'histoire, la géographie et le commerce de l'Afrique orientale*, Paris, A. Bertrand, 1856-1857, 527p.

[88] *Revue coloniale (extrait des Annales maritimes et coloniales),* Paris, imp. Paul Dupont, 1856, pp. 505-517.

et/ou d'exploitation. À partir du XIXe siècle, un pseudo rationalisme enrobe désormais l'approche descriptive de la grande Île, où se mêlent l'influence des philosophes, dont Rousseau – le Malgache est le prototype du « bon sauvage », d'autant meilleur qu'il ne semble pas posséder de système religieux identifiable aux religions « oppressives » d'Europe -, et celle des physiocrates - l'île conserve sa richesse, qui se réduit, mais se concentre aussi, dans la richesse de son sol. Les relations des voyageurs et/ou traitants semblent ainsi sans cesse hésiter entre l'idéalisation des peuples et de leurs terroirs, et le constat de la banalité des Malgaches, et de réalités agricoles fort médiocres[89].

L'action dans la zone paraît, alors, relever de l'imaginaire. Tout le propos se résume en effet à débattre de ce que l'on va faire, sans prendre en compte véritablement ni les moyens, ni les acteurs. La politique coloniale dans la zone, obérée par les échecs précédents, ne se détermine pas par rapport au contexte réel de l'action, mais par rapport aux projections idéales mêlant les héritages d'un passé recomposé (c'est Forestier[90], glanant un lieu d'établissement dans les maigres archives, comme si la colonisation était affaire de vieux papiers, et non d'expérience directe !), et les espérances d'un futur idéologisé, dévoilés par les nombreux récits de voyage[91]. Les objectifs de grandeur, conquête ou mise en place d'une station navale surpuissante, sont débattus en dehors de toute réalité : le rappel au réel qu'opèrent certains acteurs, comme Roux, parfois, ou le conseil d'amirauté, ou encore Guizot, ne sont pas entendus. Au bout de la politique, non pas l'échec, mais le rien : car finalement, vers 1850, rien n'a été véritablement mis sur pied.

L'histoire coloniale en effet se déroule ici essentiellement au niveau du symbolique. Il s'agit d'abord de disqualifier Bourbon, parce qu'elle n'a pas de port, mais aussi parce que l'île relève d'un « système colonial » obsolète, centré sur les Indes, et devenu caduc après la guerre de Sept ans, la perte de l'Inde et l'échec de la reconstitution d'une marine. La théorie des « points d'appui » de Guizot, qui colle si bien avec la réalité indianocéanique, opère ce « désinvestissement », agissant comme un « sas » théorique mais aussi géographique, centrant l'activité coloniale sur des zones jusque-là délaissées (sud-ouest de l'océan Indien, Polynésie), et détournant au passage l'attention de l'Algérie. Il s'agira ensuite d'opérer le passage d'un système colonial arrimé au mercantilisme, à un système colonial enté sur le nationalisme[92]. Ces deux systèmes sont des mythologies : le premier, parce que la puissance de la monarchie n'a jamais dépendu de son expansion maritime ; le second, parce que la puissance de la Nation ne résultera pas davantage de son empire colonial. Prétexte ou leurre, la quête du port met en œuvre la mutation du système colonial français dont l'enracinement continental, s'il se fait bien en Afrique, procèdera de l'Algérie, et non de la Grande Île : mais c'est bien Madagascar qui en aura été l'occasion.

---

[89] Dans ce dernier domaine, il faudra attendre, jusqu'en 1894, l'analyse de Alfred Grandidier, pour en finir avec le mythe de l'excellence « par nature » de la terre malgache ; voir « Du sol et du climat de l'île de Madagascar au point de vue de l'agriculture », *Comptes rendus des séances de l'Académie des Sciences*, t. CXVIII, 30 avril 1894, Paris, Gauthier-Villars imp., 8 p.

[90] Le conseiller d'État Forestier, vice-président du comité de la Marine, chargé de rechercher dans les archives un lieu où s'implanter pour la France ; cf. *supra*.

[91] La conquête, celle de Mayotte en particulier, produit, d'une manière dialectique, de nouveaux voyages, et de nouveaux récits, de nouveaux « contes coloniaux », comme le voyage et le récit de Guillain.

[92] Jacques Marseille, *Empire colonial et capitalisme français, histoire d'un divorce*, Paris, Albin Michel, coll. Points Histoire, 1989, 464 p.