

HISTOIRE MARITIME
DE
LA FRANCE

A

BIBLIOTHÈQUE DES CAPITAINES DE COMMERCE
ET DES CANDIDATS AUX EXAMENS DE LA MARINE MARCHANDE

HISTOIRE MARITIME

DE

LA FRANCE

DEPUIS COLBERT

OUVRAGE RÉDIGÉ

Conformément aux Programmes des Examens

(Décret du 18 septembre 1893)

PAR

G. QUESNEL —

PROFESSEUR

A L'ÉCOLE DES HAUTES ÉTUDES COMMERCIALES



NIX-2699

PARIS
AUGUSTIN CHALLAMEL, ÉDITEUR
Librairie Maritime et Coloniale
5, RUE JACOB, ET RUE FURSTENBERG, 2

—
1894

CHAPITRE I

LA MARINE AVANT COLBERT

FRANÇOIS 1^{er} — RICHELIEU

FRANÇOIS I^{er}. — La marine française a joué un rôle glorieux à toutes les époques de notre histoire. Il suffit de rappeler les expéditions des Normands au xi^e siècle, les croisades, les longues guerres des Valois contre l'Angleterre et les découvertes des Dieppois sur la côte d'Afrique au xiv^e siècle. Ce fut François I^{er} qui, le premier, essaya de créer une marine royale et de lui donner un principe d'organisation. Il prit des étrangers à son service, André Doria, Verazzani, mais il eut aussi une flotte exclusivement française, commandée par l'amiral d'Annebaut, ayant sous ses ordres le baron de la Garde. Il fit fortifier un certain nombre de ports, **Marseille** surtout, qui fut défendue par le château d'If et par celui de Notre-Dame de la Garde. En 1518, il fit creuser le **port du Havre**. La marine marchande et les colonies attirèrent aussi la sollicitude du roi.

Des traités ou **capitulations** assurèrent aux Français de grands avantages politiques et commerciaux dans l'Empire Ottoman. L'italien Verazzani, Jacques Cartier de Saint-Malo, et le sieur de Roberval furent successivement envoyés au **Canada** et un établissement y fut même fondé, qui d'ailleurs ne prospéra pas. Enfin à la même époque, les frères Par-

mentier, soutenus par leur compatriote, le richissime armateur de Dieppe, Jean Anco, accomplirent un grand voyage aux Indes Orientales par le cap de Bonne-Espérance. Mais les guerres de religion qui éclatèrent à la fin du xvi^e siècle amenèrent la ruine de la marine française. En 1596, le cardinal d'Ossat, écrivant au chancelier de Villeroy, s'indignait que la France, malgré son admirable position, « flanquée de deux mers quasi tout de son long », ne possédât que quelques vaisseaux mal équipés, tandis que Venise, Gènes, la Turquie, l'Espagne, la Hollande et l'Angleterre comptaient les leurs par centaines et par milliers. Henri IV, qui avait entrepris la réorganisation de son royaume, comptait bien lui donner une marine. Il mourut trop tôt pour l'exécution de ses projets. Ce fut Richelieu qui les reprit.

RICHELIEU. — Dès 1626, Richelieu supprimait la charge de **grand amiral**, trop indépendante de l'autorité royale, et la remplaçait par celle de **grand maître chef et surintendant général de la navigation et du commerce**, qu'il s'attribuait. Il trouvait des collaborateurs zélés auprès du secrétaire d'État **Sublet des Noyers** et des intendants **Le Roux d'Infreville** et **Henri de Séguiran**.

Le **code Michaud**, publié en 1628, comptait 132 articles relatifs à l'armée de terre et 31 concernant la marine. Il ne fut pas appliqué, il est vrai. Mais le cardinal fit procéder de 1629 à 1633 à une inspection générale des côtes du royaume, à la suite de laquelle il publia un grand nombre de règlements : 1^o sur les autorités maritimes et leur compétence, 2^o sur la formation d'un personnel maritime ; 3^o sur la réparation des anciens ports et la création de nouveaux ; 4^o sur la création d'un matériel naval. **Agde** sur la Méditerranée et **Brouage** sur l'Océan devinrent des ports de guerre ; **Brest**, préféré par des hommes compétents, tels que d'Infreville et Duquesne, fut l'objet de quelques travaux ; **Le Havre** et

Toulon furent améliorés. — En 1642, la flotte comprenait 85 voiles dont 22 galères. Elle était commandée par des chefs illustres, Sourdis, archevêque de Bordeaux, le duc d'Har-court, Pontcourlai, le neveu de Richelieu, et le duc de Brezé, beau-frère du grand Condé.

COLONIES ET COMPAGNIES DE COMMERCE.

— En même temps, le cardinal s'était efforcé de développer le commerce et les colonies. Le **Canada**, oublié après la malheureuse tentative de Roberval, avait été de nouveau visité dès 1603, par **Samuel Champlain**. Richelieu en confia l'exploitation à une **Compagnie de la Nouvelle-France**, qui ne réussit pas d'ailleurs. Aux Antilles, un sieur d'**Esnambuc** occupa **Saint-Christophe**, **Saint-Martin**, la **Dominique**, la **Guadeloupe** et la **Martinique**, tandis que des aventuriers, connus sous le nom de **boucaniers** et de **flibustiers**, s'emparaient de l'île de la **Tortue** et de **Saint-Domingue**. Richelieu nomma un capitaine général à Saint-Christophe pour toutes les Antilles françaises et organisa la **Compagnie des Iles d'Amérique**, qui n'eut également qu'un médiocre succès. Dans l'Amérique du Sud, **Cayenne** fut fondée en 1637 et la **Guyane** fut attribuée à une **Compagnie de Rouen** qui fit de grands efforts pour introduire des colons dans le pays. En Afrique, deux compagnies privilégiées se partagèrent le commerce : l'une, la **Compagnie du Cap Vert**, sur le Sénégal et la Gambie; l'autre, la **Compagnie de Guinée**, depuis Sierra Leone jusqu'au cap Lopez. Plus tard, en 1635, une troisième **Compagnie**, dite **du Cap Blanc**, eut également le droit de trafiquer sur les mêmes côtes, exception faite des localités concédées aux deux compagnies précédentes. **Saint-Louis** fut alors bâti, en 1626, à l'embouchure du Sénégal. Enfin, dans l'Océan Indien, une compagnie s'était fondée dès 1615 pour exploiter **Madagascar**. Elle fut réorganisée en 1642 sous le nom de **Compagnie de l'Ile Dauphine**.