

## Les aventures de L'Impératrice-Reine

*A partir de 1806, les blocus économiques décidés par les Français et les Anglais font des ravages. C'est à cette époque que Napoléon annonce la prise en charge par l'Empire d'une partie des frais d'armement pour des expéditions vers les colonies. Des armateurs rochelais intéressés par cette initiative tentent l'aventure en espérant de larges bénéfices. Le voyage du navire L'Impératrice Reine est évocateur de toutes les difficultés auxquelles est confronté le grand commerce maritime à cette époque.*

La Rochelle comme la plupart des ports de l'Empire souffre des décisions politiques et de la guerre que se livrent Français et Anglais sur les mers. En 1808, les expéditions dites neutres, essentiellement américaines, s'arrêtent devant la quasi inaccessibilité des ports d'Europe. De passage à Bordeaux lors de sa campagne d'Espagne, Napoléon tente de relancer le grand commerce maritime vers les colonies en encourageant des armements. L'Etat prendra en charge une partie des frais d'armement<sup>(1)</sup> des navires. Un décret d'avril 1808 stipule qu'il sera expédié de Bordeaux

quinze bâtiments de 150 à 200 tonneaux en direction des colonies dans le but de favoriser "l'expédition d'objets nécessaires à leur consommation aussi bien qu'à l'importation en France des denrées coloniales". Devant l'insistance de nombreux armateurs, ce droit est également accordé à quinze autres navires dont l'armement aurait lieu dans d'autres ports de l'Empire. Ces "expéditions en aventures", terme utilisé à l'époque, sont contrôlées par les Chambres de Commerce. Elles doivent justifier de la moralité des armateurs, apprécier les caractéristiques des bâti-

ments utilisés et contrôler les cargaisons. Elles ont aussi un rôle comptable en vérifiant les comptes d'armement, les comptes de ventes, et d'achat dans les colonies comme au retour dans l'Empire.

### Jacques-Auguste Filleau

Au début du XIX<sup>ème</sup> siècle le grand commerce rochelais n'est pas aussi florissant qu'avant la Révolution. La révolte de Saint-Domingue en 1791 et la chute du trafic colonial ont provoqué de nombreuses faillites. La bourgeoisie



Le port de La Rochelle au début du XIX<sup>ème</sup> siècle d'après une gravure de Garmeray (médiathèque Michel Crépeau)

marchande préfère transférer ses capitaux dans l'investissement foncier en acquérant des Biens Nationaux. En 1808, sur la quinzaine de négociants de La Rochelle, seul cinq d'entre eux ont moins de 40 ans et ont encore le désir d'armer des navires en prenant tous les risques inhérents à de telles entreprises. Il s'agit d'Antoine Chegaray, Jacques-Auguste Filleau, Daniel et Paul Gareshé et Arzac Seignette. Les dispositions prises par l'Empereur et une rencontre probable avec les armateurs rochelais lors de son passage en août 1808 encouragent certains d'entre eux à se lancer dans ces armements. Cependant de telles expéditions sont risquées. Les forces navales britanniques contrôlent l'Atlantique et sont présentes au large des côtes de la Charente-Inférieure. Le 12 avril 1809, une escadre militaire française est anéantie dans la rade de l'île d'Aix par la flotte anglaise ; Celle-ci utilisant des brûlots pour incendier les vaisseaux de l'Empire.

Cette présence anglaise n'entame pourtant pas le moral des négociants rochelais prêts à tenter l'aventure pour les colonies. Les expéditions vers les Mascareignes françaises<sup>(2)</sup> dans l'océan Indien sont préférées aux Antilles car les corsaires français, notamment Surcouf, malmènent les liaisons commerciales anglaises dans cette zone.

### Armé en guerre et en marchandises

En 1809, les négociants Gareshé frères, Garreau et Filleau arment à Lorient une "expédition en aventure" pour l'île de France (île Maurice) avec le navire *Le Comte Regnault*. L'année suivante Jacques-Auguste Filleau achète à Bordeaux le navire *L'Impératrice Reine*, un trois mâts, de 28 m 50 de long jaugeant 335 tonneaux. Ce navire, construit à Bordeaux, a déjà effectué avec succès un voyage l'année précédente à l'île de France.

Cet armateur est bien connu à La Rochelle. Il est né dans la Somme en 1772 d'une famille de fonctionnaires fiscaux et municipaux et rien ne le prédestinait au métier d'armateur. Il entre dans une vieille famille rochelaise de négoce en se mariant, à La Rochelle, à la fille du Maire Paul Garreau (1803 - 1815). Il devient alors armateur négociant, raffineur



Jacques-Auguste Filleau, armateur de *L'Impératrice Reine*

de sucre et l'un des principaux artisans de la restauration de la Chambre de Commerce de La Rochelle en 1803, dont il sera membre entre 1803 et 1810 puis de 1812 à 1821.

En août 1810, le navire est armé en guerre et en marchandises dans la baie de l'Aiguillon. Il stationne dans la rivière de Marans en attendant son départ. Percé initialement de vingt canons, quatre canons supplémentaires sont ajoutés à la demande du capitaine Le Do. Assisté d'un capitaine en second, de deux lieutenants et d'un chirurgien de bord, Le Do commande 39 hommes d'équipage. L'expédition est alors programmée dans le courant du mois de septembre, époque la plus favorable pour le départ vers la colonie. Sa cargaison se compose de produits alimentaires ; du vin en grosse quantité, de l'huile d'olive, des jambons, des confits et du fromage. Il transporte aussi du textile, des soieries, des souliers, des chapeaux, du fil à coudre, des maroquins et peaux maroquinées...

### Duperré s'illustre

Le système Napoléonien dans l'océan Indien a permis de tenir jusque-là les Mascareignes. L'Empereur lui-même, s'étonne que les Anglais n'aient pas investi les îles françaises : "c'est une ânerie de leur part" écrivait-il en 1808. Cependant, au cours du premier semestre 1810, les Anglais se préparent à prendre les colonies françaises. En juillet, cinq frégates anglaises débarquent un contingent anglo-indien qui prend possession de l'île

Bonaparte. Puis elles se dirigent vers l'île de France. Fin août se déroule la bataille du Grand Port au cours de laquelle le futur amiral rochelais Duperré, à la tête d'une division de 7 navires, est blessé. Après un long combat, la flotte anglaise est vaincue. L'importance de cette bataille est telle que c'est la seule victoire navale inscrite sur l'Arc de Triomphe à Paris, parmi les succès napoléoniens.

### L'Union Jack flotte

Après plusieurs mois d'incertitudes les nouvelles rassurantes des victoires françaises dans l'océan Indien autorise Filleau à La Rochelle de reprendre son aventure. Il l'annonce à la Chambre de Commerce de La Rochelle dans une lettre adressée le 20 décembre 1810 : "les changements favorables dont nous venons d'être informés sur le sort de la colonie de l'Isle de France me déterminent à reprendre mon armement". Le départ initialement prévu en septembre aura lieu le 24 janvier 1811 à destination de l'île de France.

Mais ce que l'armateur ignore c'est qu'entre temps la situation militaire a changé dans l'océan Indien. Quelques mois après sa défaite, l'Angleterre réunit une puissante force expéditionnaire de 70 voiles et plus de 23 000 hommes qui débarquent au nord de l'île et dominent rapidement les forces françaises, inférieures en nombre. Le 3 décembre 1810, alors même que *L'Impératrice Reine* n'a pas encore levé l'ancre de la baie de l'Aiguillon, le général Decaen capitule mettant fin à 89 ans de régime français sur l'île de France.

A son arrivé aux abords de l'île, le capitaine de *L'Impératrice Reine* se rend rapidement compte que l'Union Jack flotte au dessus du Grand Port. Il décide de mettre le cap sur les Etats-Unis. "Après s'être assuré que l'île de France était au pouvoir de l'ennemi, le Capitaine a été prendre de l'eau à Madagascar et de là s'est rendu à Baltimore. Il y a lieu de croire que les vins et plusieurs autres articles de sa cargaison se vendront avec avantage". écrit plus tard l'armateur Filleau à la Chambre de Commerce de La Rochelle.

Le choix de la côte ouest des Etats-Unis s'explique aisément par le fait que les ports de New-York, Baltimore ou Philadelphie sont une plaque importante d'échanges entre les produits européens et les denrées coloniales venues des Antilles.

### 11 mois de voyage

Ce n'est qu'en septembre 1811 que Filleau obtient pour la première fois des nouvelles de son vaisseau après 8 mois d'inquiétude pensant certainement que ce dernier avait été pris par l'ennemi. Il s'empresse alors de communiquer cette bonne nouvelle à la Chambre de Commerce : *"Mon navire L'Impératrice Reine que j'avais expédié pour l'Île de France le 24 janvier dernier est arrivé à Baltimore le 20 juillet suivant. Je n'ai point encore de lettre du Capitaine Le Do mais les rapports fait par plusieurs passagers arrivant des Etats-Unis ne me laissent plus aucun doute sur cet heureux événement... J'ai écrit en outre au Ministre de l'Intérieur pour réclamer d'avance une protection spéciale en faveur de mon navire et de sa cargaison lors de son retour en France"*.

De nouvelles dispositions impériales et un nouveau régime franco-américains permettent alors aux navires de reprendre leurs échanges. A Baltimore, le capitaine Le Do, va donc charger le navire. Le compte d'armement en fait la liste : 8 tonneaux de bois de Campêche, 152 balles de coton de

La Louisiane, 4 000 cuirs de bœuf de Buenos Aires, 600 merrains pour barriques, 48 balles de peaux de cerf, 1 balle de peaux d'ours, 9 boucaud de tabac et 18 balles de gomme.

Au cours de la traversée retour, le Capitaine Le Do rançonne une goélette portugaise chargée d'oranges. La rançon estimée à 10 000 francs devant être payée à Lisbonne, dans l'attente du recouvrement, deux otages restent au pouvoir de l'armateur prisonnier sur le navire. Enfin au terme de presque une année de voyage, *L'Impératrice Reine* est de retour à La Rochelle le 28 décembre 1811.

### Des armateurs ruinés

Dès janvier 1812, l'armateur Filleau écrit à la Chambre de Commerce de La Rochelle que *"si les marchandises appartenant à l'expédition étaient passibles de droits de Douane alors le capital serait absorbé et la perte irait plus loin encore"*. Il demande une exemption de droits sur les marchandises en provenance des Etats-Unis dans la mesure où ce voyage était initialement prévu pour les colonies. Malgré les circonstances, cette requête est refusée par le ministre des manufactures et du commerce considérant le voyage retour au même titre qu'un navire ayant obtenu un permis américain, donc devant payer des droits. Cette décision est catastrophique pour le compte d'armement qui s'élevait à l'origine à 240 954 francs. Le paiement des taxes douanières aboutit à un compte d'armement largement déficitaire

malgré l'aide initiale de l'Empire. Le résultat de la vente des produits était en mai 1812 de 157 000 francs.

La mésaventure de *L'Impératrice Reine* et de son armateur Filleau n'est pas unique. Les pertes de la maison rochelaise Chegaray sont estimées entre 750 000 et 800 000 francs suite à la disparition de 5 bâtiments : *Le Victor* et la goélette *L'Espérance* à la Martinique, *Le Jeune Ernest* en direction de Cayenne, *La Comtesse Laure* pris à sa sortie de La Rochelle et *Le Mars*, pris sur son trajet de retour entre Bayonne et La Rochelle.

La famille Garesché est réduite à se déclarer en état de faillite en mai 1811 après la perte du *Deucalion* devant Cayenne en 1808, de *l'Union* à la Martinique en 1809, de *La Lise* au retour de la Guadeloupe en 1809, de la goélette *L'Emilie* et du brick *La Marie-Louise* en provenance de l'île de France en 1810 et enfin la corvette *Le Comte Regnaud* revenant de Batavia en 1811.

Ces "expéditions en aventures" durant la période Napoléonienne ont des conséquences considérables sur le grand commerce maritime rochelais. Des armateurs y ont perdu des fortunes considérables et ne se relèveront plus, plongeant encore un peu plus la ville de La Rochelle dans un marasme économique.

- (1) Prise en charge à hauteur de 60 000 Frs maximum
- (2) Les Mascareignes comprennent l'île de France (actuellement Ile Maurice), l'île Bonaparte, ex Bourbon (île de La Réunion) et l'île Rodrigues.

Document relatif à l'armement en guerre et en marchandises du navire *L'Impératrice Reine*

Pour  
de  
La Rochelle

Chambre  
Prospectus

de l'armement en guerre et marchandises du  
Navire à trois mâts *L'Impératrice Reine*  
à destination de l'Île de France  
par M<sup>r</sup> Filleau, Négociant à La Rochelle  
Le dit Navire commandé par le Cap<sup>te</sup> Le Do